

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part I

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JULY 8, 2000

OTTAWA, LE SAMEDI 8 JUILLET 2000

### 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 5, 2000, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

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

### AVIS AU LECTEUR

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères des Parties II et III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 5 janvier 2000 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

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

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

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

## REQUESTS FOR INSERTION

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

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

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

## DEMANDES D'INSERTION

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

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

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

## TABLE OF CONTENTS

No. 28 — July 8, 2000

<b>Government Notices*</b> .....	2094
<b>Parliament</b>	
House of Commons .....	2108
Bills assented to .....	2108
<b>Commissions*</b> .....	2110
(agencies, boards and commissions)	
<b>Miscellaneous Notices*</b> .....	2115
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; private sector agents)	
<b>Proposed Regulations*</b> .....	2127
(including amendments to existing regulations)	
<b>Index</b> .....	2199

## TABLE DES MATIÈRES

N° 28 — Le 8 juillet 2000

<b>Avis du Gouvernement*</b> .....	2094
<b>Parlement</b>	
Chambre des communes .....	2108
Projets de loi sanctionnés .....	2108
<b>Commissions*</b> .....	2110
(organismes, conseils et commissions)	
<b>Avis divers*</b> .....	2115
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
<b>Règlements projetés*</b> .....	2127
(y compris les modifications aux règlements existants)	
<b>Index</b> .....	2201

\* Notices are listed alphabetically in the Index.

\* Les avis sont énumérés alphabétiquement dans l'index.

**GOVERNMENT NOTICES****DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**

## CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part 7, Division 3, of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Permit No. 4543-2-03252 is approved.

1. *Permittee*: Saltair Marine Services Ltd., Ladysmith, British Columbia.

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

3. *Term of Permit*: Permit is valid from August 8, 2000, to July 31, 2001.

4. *Loading Site(s)*: Coastland Wood Industries Ltd., at approximately 49°12.00' N, 123°58.00' W.

5. *Disposal Site(s)*: Five Finger Island Disposal Site, 49°15.20' N, 123°54.60' W, at a depth of not less than 280 m.

The following position-fixing procedures must be followed to ensure disposal at the designated disposal site:

(i) The vessel must call the Vancouver Vessel Traffic Management (VTM) Centre on departure from the loading site and inform VTM that it is heading for a disposal site;

(ii) Upon arrival at the disposal site, and prior to disposal, the vessel must again call VTM to confirm its position. Disposal can proceed if the vessel is on the disposal site. If the vessel is not within the disposal site boundaries, VTM will direct it to the site and advise that disposal can proceed; and

(iii) The vessel will inform VTM when disposal has been completed prior to leaving the disposal site.

6. *Route to Disposal Site(s)*: Direct.

7. *Method of Loading and Disposal*: Loading by clamshell dredge and disposal by bottom dump scow or end dumping.

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

9. *Total Quantity to Be Disposed of*: Not to exceed 10 000 m<sup>3</sup>.

10. *Material to Be Disposed of*: Dredged material consisting of silt, sand, rock, wood wastes and other materials typical of the approved loading site except logs and usable wood.

11. *Requirements and Restrictions*:

11.1. The Permittee must notify the permit issuing office before commencement of the project as to the dates on which the loading or dumping will occur.

11.2. The Permittee must ensure that all contractors involved in the loading or disposal activity for which the permit is issued are made aware of any restrictions or conditions identified in the permit and of the possible consequences of any violation of these conditions. A copy of the permit and the letter of transmittal must be carried on all towing vessels and loading platforms or equipment involved in disposal at sea activities. A copy of the written approval for the appropriate loading site must be displayed with each copy of the permit posted at the loading sites.

**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° 4543-2-03252 est approuvé conformément aux dispositions de la partie 7, section 3, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

1. *Titulaire* : Saltair Marine Services Ltd., Ladysmith (Colombie-Britannique).

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

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 8 août 2000 au 31 juillet 2001.

4. *Lieu(x) de chargement* : Coastland Wood Industries Ltd., à environ 49°12,00' N., 123°58,00' O.

5. *Lieu(x) d'immersion* : Lieu d'immersion de l'île Five Finger, 49°15,20' N., 123°54,60' O., à une profondeur minimale de 280 m.

Pour assurer le déversement de la charge à l'endroit désigné, on doit établir la position du navire en suivant les procédures indiquées ci-dessous :

(i) Le Centre de gestion du trafic maritime de Vancouver (CGTMV) doit être informé du départ du navire du lieu de chargement en direction d'un lieu d'immersion;

(ii) Lorsque le navire est arrivé au lieu d'immersion, et avant le déversement de la charge, on doit de nouveau communiquer avec le CGTMV pour confirmer la position du navire. Si le navire est dans la zone d'immersion, on peut procéder au déversement et s'il est en dehors de la zone, le CGTMV l'y dirige et indique quand commencer les opérations;

(iii) Le CGTMV doit être avisé de la fin du déchargement avant le départ du navire du lieu d'immersion.

6. *Parcours à suivre* : Direct.

7. *Mode de chargement et d'immersion* : Chargement à l'aide d'une drague à benne à demi-coquilles et immersion à l'aide d'un chaland à bascule ou à clapets.

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

9. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 10 000 m<sup>3</sup>.

10. *Matières à immerger* : Matières draguées composées de limon, de sable, de roche, de déchets ligneux et d'autres matières caractéristiques du lieu de chargement approuvé à l'exception des billes et d'autres pièces de bois utilisables.

11. *Exigences et restrictions* :

11.1. Avant le début des opérations, le titulaire doit aviser le bureau émetteur du permis des dates de commencement des opérations.

11.2. Le titulaire doit s'assurer que tous les entrepreneurs qui prennent part aux opérations de chargement et d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé sont au courant des restrictions et des conditions mentionnées dans le permis ainsi que des conséquences possibles du non-respect de ces conditions. Des copies du permis et de la lettre d'envoi doivent se trouver à bord de toutes les plate-formes de chargement et de tous les bateaux-remorques ou équipement servant aux opérations d'immersion en mer. Une copie de l'approbation écrite pour le lieu de chargement approprié doit se trouver avec les copies du permis qui sont affichées aux lieux de chargement.

11.3. The fee prescribed by the *Ocean Dumping Permit Fee Regulation (Site Monitoring)* shall be paid by the Permittee in accordance with those Regulations.

11.4. Contact must be made with the Canadian Coast Guard regarding the issuance of a "Notice to Shipping." The Permittee should contact the District Manager, Canadian Coast Guard, Vessel Traffic Services, Kapilano 100 Building, Room 1205, 100 Park Royal S, West Vancouver, British Columbia V7T 1A2, (604) 666-8453 (Facsimile).

11.5. Any enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, shall be permitted to mount an electronic tracking device on any vessel that is engaged in the disposal at sea activities authorized by this permit. The Permittee shall take all reasonable measures to ensure there is no tampering with the tracking device and no interference with its operation. The tracking device shall be removed only by an enforcement officer or by a person with the written consent of an enforcement officer.

11.6. The Permittee must submit to the Regional Director, Environmental Protection, within 30 days of the expiry of the permit, a list of all work completed pursuant to the permit, the nature and quantity of material disposed of and the dates on which the activity occurred.

J. B. WILSON  
*Environmental Protection  
Pacific and Yukon Region*

[28-1-o]

11.3. Le titulaire doit payer le droit prescrit en vertu de la *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer (surveillance des sites)*.

11.4. Le titulaire doit communiquer avec la Garde côtière canadienne au sujet de la délivrance d'un « Avis d'expédition ». On doit communiquer avec le Gestionnaire de district, Garde côtière canadienne, Service du trafic maritime, Édifice Kapilano 100, Pièce 1205, 100, Park Royal Sud, West Vancouver (Colombie-Britannique) V7T 1A2, (604) 666-8453 (télécopieur).

11.5. Il est permis à tout agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* d'installer un dispositif de surveillance électronique sur tout navire qui participe aux activités de chargement et d'immersion en mer autorisées par le présent permis. Le titulaire doit prendre toutes les mesures raisonnables pour assurer que ni le dispositif ni son fonctionnement ne soient altérés. Le dispositif ne peut être enlevé qu'avec le consentement écrit de l'agent de l'autorité ou par l'agent lui-même.

11.6. Le titulaire doit présenter au directeur régional, Protection de l'environnement, dans les 30 jours suivant la date d'expiration du permis, une liste des travaux achevés conformément au permis, indiquant la nature et la quantité de matières immergées ainsi que les dates auxquelles l'activité a eu lieu.

*Protection de l'environnement  
Région du Pacifique et du Yukon*  
J. B. WILSON

[28-1-o]

## 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*, Emergency Permit No. 4543-2-06069 is approved.

1. *Permittee*: Notre Dame Seafoods Inc., Comfort Cove, Newfoundland.

2. *Type of Permit*: To load and dispose of fish waste and other organic matter resulting from industrial fish processing operations.

3. *Term of Permit*: Permit is valid from August 13, 2000, to August 12, 2001.

4. *Loading Site(s)*: 49°24.35' N, 54°50.82' W, Comfort Cove, Newfoundland.

5. *Disposal Site(s)*: 49°24.75' N, 54°50.40' W, at an approximate depth of 60 m.

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

7. *Equipment*: Vessels, barges or other floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all material to be disposed of during loading and transit to the disposal site.

## MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné que le permis d'urgence n° 4543-2-06069 est approuvé conformément aux dispositions de la partie 7, section 3, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

1. *Titulaire* : Notre Dame Seafoods Inc., Comfort Cove (Terre-Neuve).

2. *Type de permis* : Permis de charger et d'immerger des déchets de poisson et d'autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 13 août 2000 au 12 août 2001.

4. *Lieu(x) de chargement* : 49°24,35' N., 54°50,82' O., Comfort Cove (Terre-Neuve).

5. *Lieu(x) d'immersion* : 49°24,75' N., 54°50,40' O., à une profondeur approximative de 60 m.

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

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

8. *Method of Disposal*: The material to be disposed of shall be discharged while the equipment or vessel is steaming within 300 m of the approved disposal site. Disposal will take place in a manner which will promote the greatest degree of dispersion. All vessels will operate at maximum safe speed while discharging material.

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

10. *Total Quantity to Be Disposed of*: Not to exceed 900 tonnes.

11. *Material to Be Disposed of*: Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish processing operations.

12. *Requirements and Restrictions*:

12.1. It is required that the Permittee report, in writing, to Mr. Neil Codner, Environmental Protection, Department of the Environment, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland A1N 4T3, (709) 772-5097 (Facsimile), neil.codner@ec.gc.ca (Electronic mail), at least 48 hours prior to the start of the first disposal operation to be conducted under this permit.

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

12.3. 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 anthropogenic 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.

12.4. The loading and transit of material to be disposed of at the disposal site must be conducted in such a manner that no material enters the marine environment. Material spilled at any place other than the permitted disposal site must be retrieved. All wastes must be contained on shore while the barge is away from the loading site.

12.5. The material to be disposed of must be covered by netting or other material to prevent access by gulls.

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

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

12.8. The loading or disposal at sea conducted under this permit shall not be carried out without written authorization from the Permittee.

12.9. Material loaded for the purpose of disposal at sea may not be held aboard any vessel for more than 96 hours without the written consent of an enforcement officer designated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

K. G. HAMILTON  
*Environmental Protection  
Atlantic Region*

[28-1-o]

8. *Mode d'immersion* : Les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à une distance maximale de 300 m du lieu d'immersion approuvé. L'immersion se fera d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières. Le navire se déplacera à la vitesse maximale jugée sans danger lors du déchargement.

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

10. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 900 tonnes métriques.

11. *Matières à immerger* : Déchets de poisson et autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

12. *Exigences et restrictions* :

12.1. Le titulaire doit communiquer, par écrit, avec Monsieur Neil Codner, Protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve) A1N 4T3, (709) 772-5097 (télécopieur), neil.codner@ec.gc.ca (courrier électronique), au moins 48 heures avant le début de la première opération d'immersion effectuée en vertu du permis.

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit à M. Neil Codner, 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 en conformité avec le permis et les dates de chargement et d'immersion.

12.3. 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 relié au chargement ou à l'immersion en mer visés aux termes du permis, et ce, à toute heure convenable pendant la durée du permis.

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

12.5. Les matières à immerger doivent être couvertes au moyen d'un filet ou autrement, afin d'empêcher les goélands d'y accéder.

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

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

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

12.9. Les matières chargées pour l'immersion en mer ne seront pas gardées plus de 96 heures à bord du navire sans l'autorisation écrite d'un agent de l'autorité désigné en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

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

[28-1-o]

## DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

## DEPARTMENT OF HEALTH

*Publication after Assessment of a Substance — Chloramines — Specified on the Priority Substances List (Subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)*

Whereas a summary of a draft report of the assessment of the substance chloramines specified on the Priority Substances List is annexed hereby,

Notice therefore is hereby given that the Ministers of the Environment and of Health propose to recommend to Her Excellency the Governor in Council that inorganic chloramines be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

## Public Comment Period

As specified under subsection 77(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of the Environment written comments on the measure the Ministers propose to take and the scientific considerations on the basis of which the measure is proposed. All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Director, Commercial Chemicals Evaluation Branch, Department of the Environment, Hull, Quebec K1A 0H3, (819) 953-4936 (Facsimile), or by electronic mail to the PSL Webmaster, PSL.LSIP@ec.gc.ca.

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

## Annex

## Summary of the Draft Report of the Assessment of the Substance Chloramines Specified on the Priority Substances List

Inorganic chloramines consist of three chemicals that are formed when chlorine and ammonia are combined in water: monochloramine (NH<sub>2</sub>Cl), dichloramine (NHCl<sub>2</sub>) and trichloramine (NCl<sub>3</sub>). Inorganic chloramines, free chlorine and organic chloramines are chemically related and are easily converted into each other; thus, they are not found in isolation. Chloramines and free chlorine are released to the Canadian environment by municipal and industrial sources. They are used to disinfect drinking water and wastewaters and to control biological fouling in cooling water systems and at the intakes and outlets of utilities and industries (e.g., for zebra mussel control). When chlorination of fresh water or effluent occurs in the presence of ammonia, monochloramine usually forms; dichloramine may also form to a lesser degree, depending on the characteristics of the raw water or influent (e.g., pH, molar ratio of hypochlorous acid to ammonia and temperature) and the chlorine contact time. Conditions favouring the formation of trichloramine are rare. Organic chloramines are also produced if certain organic nitrogen compounds, including amino acids and nitrogen heterocyclic aromatics, are present.

This risk assessment focused on inorganic chloramines, but also acknowledged the combined presence of free residual chlorine (FRC) and organic chloramines. Risk assessments of organic chloramines and FRC were beyond the scope of this assessment.

## MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

## MINISTÈRE DE LA SANTÉ

*Publication concernant l'évaluation d'une substance — chloramines — inscrite sur la Liste prioritaire (paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999))*

Attendu qu'un résumé d'un rapport provisoire de l'évaluation d'une substance dénommée chloramines, inscrite sur la Liste prioritaire, est ici annexé,

Avis est donné par les présentes que les ministres de l'Environnement et de la Santé proposent de recommander à Son Excellence la Gouverneure générale en conseil que la substance chloramines inorganiques soit ajoutée sur la Liste de l'annexe I de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

## Délai pour recevoir les commentaires du public

Selon le paragraphe 77(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, quiconque peut soumettre par écrit au ministre de l'Environnement ses observations sur la mesure qui y est énoncée et les considérations scientifiques la justifiant. Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada*, et la date de publication du présent avis, et être envoyés au Directeur, Direction de l'évaluation des produits chimiques commerciaux, Ministère de l'Environnement, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 953-4936 (télécopieur), ou par courriel à l'adresse PSL.LSIP@ec.gc.ca.

Selon l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, quiconque fournit des renseignements suite à cet avis, peut en même temps demander que les renseignements fournis soient considérés comme confidentiels.

## Annexe

## Résumé du rapport provisoire de l'évaluation de la substance chloramines, inscrite sur la Liste prioritaire

Les chloramines inorganiques désignent un groupe de trois substances chimiques formées par la combinaison du chlore et de l'ammoniac dans l'eau : monochloramine (NH<sub>2</sub>Cl), dichloramine (NHCl<sub>2</sub>) et trichloramine (NCl<sub>3</sub>). Comme ces chloramines, le chlore libre et les chloramines organiques sont chimiquement apparentés et se transforment facilement les uns en les autres; on n'en trouve aucun seul sans les autres. Les chloramines et le chlore libre sont libérés dans l'environnement canadien par des sources municipales et industrielles. On s'en sert pour désinfecter l'eau potable et les eaux usées et pour combattre les salissures (par exemple, la moule zébrée) dans les réseaux d'eau de refroidissement ainsi que dans les prises d'eau et les émissaires des services publics et de l'industrie. Lorsque l'on chlore de l'eau douce ou un effluent en présence d'ammoniac, il se forme habituellement de la monochloramine; il peut aussi se former, dans une moindre mesure, de la dichloramine, selon les caractéristiques de l'eau brute ou des affluents (par exemple, pH, rapport molaire de l'acide hypochloreux à l'ammoniac et température) et le temps de chloration. Les conditions favorisant la formation de la trichloramine sont rarement réunies. Des chloramines organiques se forment également si certains composés azotés organiques, notamment des acides aminés et des aromatiques hétérocycliques azotés, sont présents.

L'évaluation du risque a porté principalement sur les chloramines inorganiques. Si elle a reconnu la présence simultanée de chlore résiduel libre (CRL) et de chloramines organiques, le risque que présentent ces composés sort de son propos.

In 1996, approximately 6.9 million Canadians were serviced by chloraminated drinking water. An estimated 250 000 kg of total residual chlorine (TRC) were released to Canadian surface waters and soils from potable water sources in 1996. In 1996, approximately 173 municipal wastewater treatment plants (WWTPs) chlorinated effluent and did not dechlorinate before discharge. These facilities released approximately 1.3 million kilograms of TRC to surface waters. In 1996, there were at least 43 industrial facilities chlorinating effluents or cooling waters or chlorinating to control biological fouling and not dechlorinating prior to discharge. Facilities involved in the control of biofouling released approximately 142 000 kg of TRC to surface waters. Cooling and other industrial sources released a total of approximately 91 000 kg of TRC to the Canadian environment in 1996.

Inorganic chloramines are not persistent, but they are more persistent than FRC compounds. In surface waters, the available data suggest that inorganic chloramines have half-lives ranging from 1 minute to 23 days, depending on the conditions. Inorganic chloramine concentrations in the environment have been measured only in surface waters, and usually near the point of entry, because of their limited persistence. Since they are released to surface waters and have limited persistence, the assessment focused on an evaluation of risk to sensitive aquatic life near point sources. Acute and subacute effects were assessed in receptor organisms. The potential risks to microorganisms and soil processes were also acknowledged. Based on the available evidence, adverse effects on soil microorganisms and associated soil processes from inorganic chloramines were considered unlikely.

The aquatic toxicity of inorganic chloramines is dependent on biological species, chloramine compounds, presence of FRC and organic chloramines, temperature, exposure duration and life stage of the biological species. A critical review of environmental toxicity data for inorganic chloramines was conducted. By using a meta-analysis approach, a lower-boundary concentration line that bounded the acute toxicity data for all species was developed, sensitive species were identified and data gaps were outlined. To fill the data gaps, toxicity tests on freshwater fish (juvenile chinook salmon, *Oncorhynchus tshawytscha*), freshwater invertebrates (*Ceriodaphnia dubia* and *Daphnia magna*) and marine invertebrates (*Amphiporeia virginiana* and *Eohaustorius washingtonianus*) were undertaken, and time-to-lethality (e.g.,  $LT_{100}$ ,  $LT_{50}$ ,  $LT_{20}$ ,  $LT_0$ ) reference lines were determined. Further analyses produced a reference line (the lowest reference concentration for 50 percent lethality) showing that the incipient lethality to 50 percent (i.e.,  $LC_{50}$ ) of *C. dubia* occurred at times equal to or greater than 1 073 minutes and a monochloramine concentration of 0.018 mg/L. By using application factors, the lower-boundary reference line was shifted to reflect 0 percent mortality for *C. dubia*. The line was also lowered to account for the species identified in the literature as being more sensitive to inorganic chloramines than *C. dubia*. By using this approach, an incipient Estimated No-Effects Value (ENEV) of 0.0056 mg/L for freshwater organisms was derived for the conservative-level assessment. The same reference line for acute toxicity was adopted to determine a suitable lower boundary line for marine invertebrates due to insufficient acute toxicity data with which to perform reliable modelling with marine and estuarine invertebrates. For the conservative-level assessment, an incipient ENEV of 0.0028 mg/L for marine and estuarine environments was derived by using application factors to reflect 0 percent mortality and to account for more sensitive species.

En 1996, 6,9 millions de Canadiens pouvaient boire de l'eau ayant été traitée aux chloramines. On estime que, cette année-là, 250 000 kg de chlore résiduel total (CRT) ont été libérés dans les eaux de surface et les sols du Canada à partir des sources d'eau potable. Cette même année, 173 stations municipales d'épuration des eaux usées (SMEEU) chloraient leurs effluents, sans les déchlorer avant de les rejeter. Elles ont ainsi rejeté 1,3 million de kilogrammes de CRT dans les eaux de surface. En 1996, au moins 43 usines chloraient leurs effluents ou les eaux de refroidissement ou pratiquaient la chloration pour combattre les salissures sans déchlorer ces eaux avant leur rejet. Les usines combattant les salissures ont libéré 142 000 kg de CRT dans les eaux de surface. En 1996, les usines, y compris celles qui refroidissaient les eaux, ont rejeté 91 000 kg de CRT dans l'environnement canadien.

Les chloramines inorganiques ne sont pas persistantes, mais elles le sont davantage que les composés du CRL. Les données disponibles portent à croire que, dans les eaux de surface, leur demi-vie varie de 1 min à 23 j, selon les conditions existant dans ces milieux. On n'a dosé les chloramines inorganiques présentes dans l'environnement que dans les eaux de surface et, habituellement, à proximité du point d'entrée, en raison de leur faible persistance. Comme elles sont libérées dans les eaux de surface et possèdent une faible persistance, l'évaluation a surtout porté sur le risque pour les organismes aquatiques près des sources ponctuelles. On a évalué les effets aigus et subaigus chez les organismes récepteurs. On a aussi reconnu le risque pour les microorganismes et les procédés pédologiques. D'après les renseignements disponibles, on a considéré comme peu probables les effets négatifs des chloramines inorganiques sur les microorganismes du sol et les procédés pédologiques connexes.

La toxicité des chloramines inorganiques pour les organismes aquatiques dépend des espèces biologiques, des composés des chloramines, de la présence de CRL et de chloramines organiques, de la température, de la durée d'exposition et du stade évolutif de l'espèce biologique. L'examen critique des données sur l'écotoxicité des chloramines inorganiques et la méta-analyse ont permis de déterminer une concentration seuil pour la toxicité aiguë à l'égard de toutes les espèces, d'identifier les espèces sensibles et de cerner les lacunes dans les données. Pour combler ces lacunes, on a entrepris des essais toxicologiques sur des poissons dulçaquicoles (jeunes saumons quinnats [*Oncorhynchus tshawytscha*]), des invertébrés dulçaquicoles (*Ceriodaphnia dubia* et *Daphnia magna*) et marins (*Amphiporeia virginiana* et *Eohaustorius washingtonianus*) et on a déterminé les temps létaux de référence (par exemple,  $TL_{100}$ ,  $TL_{50}$ ,  $TL_{20}$ ,  $TL_0$ ). Des analyses plus poussées ont permis d'obtenir une valeur de référence (la concentration minimale de référence correspondant à un taux de mortalité de 50 p. 100) montrant que le début de la mortalité jusqu'à la mortalité médiane ( $CL_{50}$ ) de *C. dubia* survenait à des temps d'au moins 1 073 min et à la concentration de monochloramine de 0,018 mg/L. En appliquant les coefficients voulus, on a modifié la valeur inférieure de référence pour refléter une mortalité nulle chez *C. dubia*. On a aussi abaissé la valeur de référence pour tenir compte des espèces qui, selon les publications, sont plus sensibles aux chloramines inorganiques que *C. dubia*. On a ainsi calculé, pour l'évaluation de la concentration prudente, une VESEO initiale de 0,0056 mg/L pour les organismes dulçaquicoles. On a adopté la même valeur de référence pour la toxicité aiguë afin de déterminer une limite inférieure convenable pour les invertébrés marins, faute de données sur la toxicité aiguë qui auraient permis de modéliser de façon fiable les invertébrés marins et estuariens. Pour l'évaluation prudente, on a calculé une VESEO initiale de 0,0028 mg/L pour les milieux marins et estuariens, à l'aide de coefficients reflétant un taux nul de mortalité et tenant compte d'espèces plus sensibles.



A conservative-level assessment of drinking water releases found that even very small direct discharges (e.g., approximately 0.001 m<sup>3</sup>/s) of chloramine-treated potable water could result in impacts if dilutions are less than 1:10 to 1:100. However, most flows of this nature are indirect and would be subject to chemical demand en route to the surface water; hence, small overland flows would not likely have an impact on aquatic organisms. Larger flows with discharges of greater than 0.01 m<sup>3</sup>/s, such as from large distribution system leaks, main breaks, fire hose discharge, main flushing, street washing and some industrial and commercial activities, will have a greater possibility of producing impacts. A probabilistic risk assessment for drinking water releases was not conducted because it was not possible to attain the required data (e.g., comprehensive data would be required regarding numbers of major releases, volumes, chloramine concentrations and destinations of flow). In spite of this limitation, severely negative consequences to freshwater ecosystems have occurred in the Lower Mainland of British Columbia, where releases of chloramine-treated potable water due to water main breaks resulted in the mortality of many thousand salmonids and several thousand invertebrates.

Characteristics of chloramine discharges from over 110 WWTPs were screened by using a conservative-level assessment. This assessment recommended discharge scenarios for a probabilistic risk assessment. Probabilistic risk assessments were conducted on two wastewater discharges (North Toronto WWTP discharge to the Don River, in Toronto, Ontario; Ashbridges Bay WWTP discharge to Ashbridges Bay of Lake Ontario, in Toronto, Ontario) and a cooling water discharge (Cloverbar Generating Station discharge to the North Saskatchewan River, in Edmonton, Alberta). All discharges were to freshwater rivers and a lake. No marine discharges required probabilistic risk assessment, although there is a potential for negative impact from inorganic chloramine discharge to salt waters.

The probabilistic risk assessment focused on sensitive invertebrate and fish species commonly found in Canada. Sensitive receptors included the freshwater invertebrate, *C. dubia*, and a juvenile freshwater life stage of the anadromous fish, chinook salmon. The chinook salmon was chosen as a fish receptor in spite of the fact that it is not ubiquitous across Canada. However, it is related to other salmonid species, such as rainbow trout (*Oncorhynchus mykiss*), which together have a widespread presence in Canadian waters. Except for coho salmon (*Oncorhynchus kisutch*), chinook salmon have a sensitivity to chloramines that is similar to or greater than that of other salmonids. Cladocerans (e.g., *C. dubia* and *D. magna*) are representative of other larger and smaller invertebrates that together act as food sources for many fish. They form a significant portion of the diet of many fishes, including salmonids, which are themselves an important food, economic and cultural resource for Canadians. To estimate probabilistic risk of chloramines to aquatic biota, each exposure distribution was compared with three incipient lethality end-points: 50 percent mortality to *C. dubia* (0.018 mg/L); and 50 percent (0.112 mg/L) and 20 percent (0.077 mg/L) mortality to chinook salmon.

In the Don River, forecasted risks were most severe in January, with probabilities of >80 percent for 50 percent or greater mortality for *C. dubia* at 1 900 m from the source. Lowest risk was forecasted for the month of August, with probabilities of up to 41 percent for 20 percent mortality 1 900 m from the outfall. For Lake Ontario, there was a probability of >40 percent for 50 percent mortality to *C. dubia* in a narrow, semi-elliptical band that

L'évaluation prudente des rejets d'eau potable a révélé que même les rejets directs minimales (c'est-à-dire d'environ 0,001 m<sup>3</sup>/s) d'eau potable traitée aux chloramines pouvaient avoir des répercussions si les dilutions étaient inférieures à 1/10 à 1/100. Cependant, la plupart des débits de cette nature sont indirects et ils seraient assujettis à une demande chimique avant d'atteindre les eaux de surface; c'est pourquoi les faibles débits de ruissellement de surface ne seraient pas susceptibles d'avoir des effets sur les organismes aquatiques. Les débits importants, excédant 0,01 m<sup>3</sup>/s (grosses fuites des réseaux de distribution, ruptures de conduites maîtresses, extinction des incendies, rinçage des conduites maîtresses, lavage des rues et certaines activités industrielles et commerciales) sont plus susceptibles d'avoir de tels effets. On n'a pas effectué d'évaluation probabiliste du risque pour les rejets d'eau potable, faute des données nécessaires (par exemple, il aurait fallu des données complètes concernant le nombre de rejets importants, les volumes en jeu, les concentrations de chloramines et le point d'aboutissement des rejets). Néanmoins, des conséquences très négatives sont survenues dans des écosystèmes d'eau douce des basses terres continentales de la Colombie-Britannique où des rejets d'eau potable traitée aux chloramines, par suite de bris de conduites maîtresses, ont provoqué des hécatombes de salmonidés et d'invertébrés.

On a fait un premier tri des caractéristiques des rejets de chloramines de plus de 110 SMEEU à l'aide d'une évaluation prudente. Cette évaluation recommandait des scénarios de rejets pour une évaluation probabiliste du risque. On a effectué des évaluations probabilistes du risque sur deux rejets d'eaux usées (de la station de North Toronto dans la rivière Don, à Toronto (Ontario); de la station d'Ashbridges Bay, dans la baie du même nom du lac Ontario, à Toronto (Ontario) et un rejet d'eau de refroidissement [de la centrale Clover Bar dans la rivière Saskatchewan Nord, à Edmonton (Alberta)]. Tous ces rejets ont abouti dans des eaux douces et dans un lac. Aucun rejet en milieu marin n'exigeait d'évaluation probabiliste du risque, bien que le rejet de chloramines inorganiques en eau salée risque d'avoir des répercussions négatives.

L'évaluation probabiliste du risque portait principalement sur les invertébrés et les poissons sensibles qui sont répandus au Canada. Parmi les organismes récepteurs sensibles, figurent l'invertébré dulcicole *C. dubia* et le stade juvénile dulcicole du saumon quinnat, anadrome. On a choisi ce saumon même si on ne le retrouve pas partout au Canada. Il est cependant apparenté à d'autres salmonidés, comme la truite arc-en-ciel (*Oncorhynchus mykiss*), et, ensemble, les deux espèces sont répandues dans les eaux canadiennes. Si on excepte le saumon coho (*O. kisutch*), le quinnat est au moins aussi sensible aux chloramines que les autres salmonidés. Les cladocères (par exemple, *C. dubia* et *D. magna*) sont représentatifs de gros et petits invertébrés qui, ensemble, servent de nourriture à de nombreux poissons. Ils forment une fraction notable du régime de nombreux poissons, y compris des salmonidés, lesquels sont eux-mêmes une source importante de nourriture et une ressource économique et culturelle pour les Canadiens. Pour estimer le risque probabiliste que représentent les chloramines pour les organismes aquatiques, on a comparé chaque distribution de l'exposition à trois paramètres de mortalité initiale : 50 p. 100 de mortalité pour *C. dubia* (0,018 mg/L); 50 p. 100 et 20 p. 100 de mortalité (0,112 et 0,077 mg/L, respectivement) pour le quinnat.

Dans la rivière Don, les risques prévus étaient des plus élevés en janvier, la probabilité d'un taux de mortalité d'au moins 50 p. 100 excédant 80 p. 100 pour *C. dubia* à 1 900 m de la source. Le risque le plus faible était prévu pour août, les probabilités d'un taux de mortalité de 20 p. 100 à 1 900 m de l'émissaire étant de 41 p. 100. Dans le lac Ontario, la probabilité d'un taux de mortalité de 50 p. 100 chez *C. dubia* était supérieur à 40 p. 100

was 500 m in width and extended approximately 1 000 m. In the North Saskatchewan River, it appeared that elevated risk (i.e., >40 percent probability of 50 percent or greater mortality to *C. dubia*) was contained in a plume stretching to a maximum 30 m in width and approximately 3 000 m in length.

Since fish are less sensitive than invertebrates to chloramines, risk forecasts for chinook salmon were lower than those for *C. dubia*. Because fish have longer regeneration times, however, the lower probabilities of mortality may lead to longer population consequences for fish than for daphnids. On the other hand, fish are mobile and have the ability to detect and avoid chloramine. Avoidance of chloramine has been reported at 0.05-0.11 mg/L for coho salmon and rainbow trout. The avoidance effects may be offset by conditions in the effluent (e.g., elevated ammonia concentration and elevated water temperatures) that result in attraction. Data were not available to determine whether avoidance and/or attraction can affect the risk forecasts that were determined in this assessment.

Based on the available data, inorganic chloramines are entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity. Therefore, it is proposed that inorganic chloramines be considered "toxic" under paragraph 64(a) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). However, inorganic chloramines are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends. Therefore, it is proposed that inorganic chloramines not be considered "toxic" as defined in paragraph 64(b) of CEPA 1999.

Risk management efforts should involve limiting the exposure in surface waters from the largest sources (i.e., municipal wastewater facilities, followed by potable and industrial sources). Reducing the exposure of aquatic biota may involve an examination of regional or location-specific characteristics that affect chloramine risk. These would include decay, dilution and the presence of aquatic biota with a sensitivity to inorganic chloramines.

Limiting exposure from unpredictable releases will prove most challenging. Reducing chloramine loading may be technologically feasible for point sources such as waste effluents or cooling waters, but not for geographically and temporally unpredictable releases from drinking water distribution systems. Regional-level control measures, potentially involving changes in treatment procedures, may have to be evaluated for regions with an abundance of aquatic environments that promote chloramine persistence, provide low dilution and contain sensitive aquatic ecosystems. Such measures must not compromise human health protection; selection of options must be based on optimization of treatment to ensure health protection, while minimizing or eliminating potential for harm to environmental organisms.

Although no existing marine or estuarine discharge scenarios were recommended for the probabilistic assessment, new discharges to marine and estuarine environments could produce negative ecological consequences. The marine environment contains aquatic organisms that are possibly even more sensitive to inorganic chloramines than freshwater species. Therefore, if a facility discharging chloramines to a marine environment is

dans une bande étroite, semi-elliptique, de 500 m de largeur sur environ 1 000 m de longueur. Dans la rivière Saskatchewan Nord, le risque élevé (c'est-à-dire plus de 40 p. 100 de probabilité d'un taux de mortalité d'au moins 50 p. 100 chez *C. dubia*) était localisé dans une zone de diffusion de moins de 30 m de largeur et d'environ 3 000 m de longueur.

Comme les poissons sont moins sensibles que les invertébrés aux chloramines, le risque prévu pour le quinnat était inférieur au risque pour *C. dubia*. Parce qu'ils se reproduisent plus lentement, cependant, de plus faibles probabilités de mortalité peuvent avoir des conséquences plus durables chez leurs populations que chez les daphnidés. Par ailleurs, les poissons sont mobiles et ils peuvent déceler et éviter les chloramines. On a signalé un tel comportement d'évitement à 0,050-0,11 mg/L chez le coho et la truite arc-en-ciel. Les effets de l'évitement peuvent être neutralisés par certaines caractéristiques attrayantes de l'effluent (par exemple, forte concentration d'ammoniac et température élevée de l'eau). On ne possédait pas de données pour déterminer si l'évitement ou l'attraction peut influencer sur les prévisions du risque déterminées dans la présente évaluation.

D'après l'information disponible, les chloramines inorganiques pénètrent dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sa diversité biologique. En conséquence, il est proposé de considérer les chloramines inorganiques comme toxiques au sens de l'alinéa 64a) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE 1999]. Cependant, les chloramines inorganiques ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions constituant ou pouvant constituer un danger pour l'environnement essentiel pour la vie. En conséquence, il est proposé de ne pas considérer les chloramines inorganiques comme toxiques au sens de l'alinéa 64b) de la LCPE 1999.

Afin de gérer le risque, on devrait chercher à limiter, dans les eaux de surface, l'exposition attribuable aux sources les plus importantes (c'est-à-dire les stations municipales d'épuration des eaux usées d'abord, puis les sources industrielles et les stations de traitement de l'eau potable). La réduction de l'exposition des organismes aquatiques peut comporter l'examen des caractéristiques régionales et locales qui influent sur le risque que présentent les chloramines, notamment la décomposition, la dilution et la présence d'organismes aquatiques sensibles.

Il sera des plus difficiles de limiter l'exposition consécutive aux rejets accidentels. Sur le plan technique, il semble possible de réduire la charge de chloramines des sources ponctuelles telles que les effluents ou les eaux de refroidissement, mais non pas à l'échelle géographique et temporelle pour les rejets accidentels des réseaux de distribution de l'eau potable. Les mesures de lutte à l'échelle régionale, qui sont susceptibles de faire appel à la modification des méthodes de traitement peuvent devoir être évaluées dans les régions où abondent les milieux aquatiques qui sont favorables à la persistance des chloramines, les diluent peu et renferment des écosystèmes aquatiques sensibles. Ces mesures ne doivent pas compromettre la protection de la santé; la sélection des options doit se fonder sur l'optimisation du traitement pour assurer la protection de la santé, tout en réduisant au minimum ou en supprimant les risques pour les organismes du milieu naturel.

Bien qu'aucun scénario de rejet dans les milieux marins ou estuariens n'ait été recommandé pour l'évaluation probabiliste, les nouveaux rejets dans ces milieux pourraient conduire à des conséquences écologiques négatives. Le milieu marin renferme des organismes qui sont peut-être même plus sensibles aux chloramines inorganiques que les espèces dulçaquicoles. C'est pourquoi, devant un projet d'installation rejetant des chloramines en

proposed, a precautionary risk assessment is recommended to evaluate site-specific characteristics that affect ecological risk.

J. A. BUCCINI  
*Director  
 Commercial Chemicals  
 Evaluation Branch*

On behalf of the Minister of the Environment

[28-1-o]

milieu marin, il est recommandé, dans l'évaluation du risque fondée sur le principe de précaution, d'évaluer les caractéristiques locales du risque écologique.

*Le directeur  
 Direction de l'évaluation des produits  
 chimiques commerciaux*

J. A. BUCCINI

Au nom du ministre de l'Environnement

[28-1-o]

## DEPARTMENT OF INDUSTRY

### CANADA CORPORATIONS ACT

#### *Letters Patent*

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

## MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

### LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

#### *Lettres patentes*

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

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
374044-7	ADVANCING INDIGENOUS MISSIONS	Winnipeg, Man.	28/04/00
375360-3	AKAITCHO TERRITORY TOURISM ASSOCIATION	Deninu k'ue, N.W.T.	26/04/00
376697-7	ALL GODS CHILDREN INTERNATIONAL	Rideau Lakes Townships, Ont.	30/05/00
376618-7	ARTS INTER-MEDIA CANADA / DANCE COLLECTION DANSE	Toronto, Ont.	26/05/00
376931-3	Association accueil Outaouais-Tchernobyl	Gatineau (Qué.)	31/05/00
377107-5	ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DES AGRONOMES DU QUÉBEC QUÉBEC PROFESSIONAL ASSOCIATION OF AGRONOMISTS	Région de Québec (Qué.)	06/06/00
376557-1	BENEVOLENCE INTERNATIONAL FUND	North York, Ont.	25/05/00
376495-8	BOREAL FOREST NETWORK	Winnipeg, Man.	19/05/00
376465-6	Bowling Proprietors Association of Canada	Markham, Ont.	23/05/00
376744-2	BUILDERS WITHOUT BORDERS FOUNDATION FONDATION BÂTISSEURS SANS FRONTIÈRES	Greater Vancouver Regional District, B.C.	26/05/00
376217-3	CANADA ASSOCIATION OF CHINESE S&T ENTREPRENEURS ASSOCIATION CANADIENNE DES S&T ENTREPRENEUSES ET ENTREPRENEURS CHINOIS	Metropolitan Region of Montréal, Que.	17/05/00
375823-1	CANADIAN COUNCIL OF JEWISH COMMUNITY CENTRES AND YM-YWHA' S	Ottawa, Ont.	08/05/00
374045-5	CANADIAN FRIENDS OF MENGHO HOSPITAL, UGANDA	Victoria, B.C.	28/03/00
375046-9	CANADIAN HALLMARKS INSTITUTE	Ancaster, Municipality of Hamilton-Wentworth, Ont.	20/04/00
367686-2	CANADIAN SOCIETY FOR HORTICULTURAL SCIENCE	Ottawa, Ont.	01/11/99
377185-7	CANADIAN WEST COAST GASTROINTESTINAL RESEARCH GROUP	Greater Vancouver Regional District, B.C.	06/06/00
377540-2	HARBOUR AUTHORITY OF LOUISBOURG	Louisbourg, N.S.	12/06/00
376082-1	CANYON CREEK HARBOUR AUTHORITY INC.	Widewater, Alta.	11/05/00
377374-4	CHURCH OF GOD, A CHRISTIAN FELLOWSHIP	Summerland, B.C.	13/06/00
377284-5	CLEAN AIR FOUNDATION	Toronto, Ont.	12/06/00
377527-5	CONCILIO MISION CRISTIANA "EL CALVARIO" INC.	Toronto, Ont.	14/06/00
376508-3	Council of Prairie and Pacific University Libraries	Calgary, Alta.	24/05/00
376245-9	D.H. Falle Family Foundation	Cambridge, Ont.	17/05/00
377525-9	DEHARVENG JUBILEE FOUNDATION INC.	Labrador City, Nfld.	13/06/00
377586-1	DYSTROPHIC EPIDERMOLYSIS BULLOSA RESEARCH ASSOCIATION OF CANADA (DEBRA CANADA)	Hamilton, Ont.	14/06/00

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
376797-3	FIRST OIKOCREDIT CANADA	Hamilton, Ont.	30/05/00
377018-4	FONDATION ARCOMM ARCOMM FOUNDATION	Brossard (Qué.)	05/06/00
377272-1	FONDATION GERALD LABROSSE FOUNDATION	Hawkesbury-Est (Ont.)	09/06/00
377690-5	FRESH RESOURCE FOUNDATION	Greater Vancouver Regional District, B.C.	14/06/00
377572-1	GOLD LION FOUNDATION	Greater Vancouver Regional District, B.C.	13/06/00
376790-6	Hats Off For Cancer	Oakville, Ont.	26/05/00
375103-1	INDEPENDENT MEETING PLANNERS ASSOCIATION OF CANADA (IMPAC) ASSOCIATION CANADIENNE DES CONSULTANTS PLANIFICATIONS DE RÉUNIONS (IMPAC)	Municipality of Metropolitan Toronto, Ont.	20/04/00
372142-6	INFORM CANADA FEDERATION	Toronto, Ont.	02/06/00
377172-5	INTERNATIONAL ASSOCIATION OF IATA RETIREES ASSOCIATION INTERNATIONALE DES RETRAITÉS DE L'IATA	Metropolitan Region of Montréal, Que.	08/06/00
376410-9	INTERNATIONAL CORRUGATED PACKAGING FOUNDATION/CANADA	Mississauga, Ont.	18/05/00
374532-5	INTERNATIONAL MARTIAL ARTS GAMES COMMITTEE	Ottawa, Ont.	06/04/00
377188-1	INTERNATIONAL MOVEMENT FOR TAMIL CULTURE (IMTC)	Toronto, Ont.	07/06/00
376743-4	IRELAND PARK FOUNDATION	Municipality of Metropolitan Toronto, Ont.	29/05/00
374591-1	KIDS, YOU CAN COUNT ON US LES ENFANTS, VOUS POUVEZ COMPTER SUR NOUS	Toronto, Ont.	10/04/00
376134-7	KLOPPENBURG ARTS FOUNDATION INC.	Saskatoon, Sask.	15/05/00
376241-6	KOREAN WAR FREEDOM FIGHTERS ASSOCIATION OF CANADA	Toronto, Ont.	15/05/00
376550-4	LE PROJET PORTE-PAROLE	Montréal (Qué.)	25/05/00
375345-0	LEAN ENTERPRISE INSTITUTE CANADA L'INSTITUT CANADIEN DE L'ENTREPRISE EFFICACE	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	26/04/00
376105-3	LES VÉTÉRANS DU QUÉBEC (CANADA) DU RAID DU 19 AOÛT 1942 SUR DIEPPE	Municipalité régionale de Montréal (Qué.)	11/05/00
372830-7	LIFT JESUS HIGHER	Vanier, Ont.	03/05/00
376032-4	MAGICANA	Toronto, Ont.	11/05/00
376778-7	MASSETT RECREATION CENTRE CHARITY CORPORATION	Reserve 1, Old Massett Village Council, Indian Band 669, B.C.	30/05/00
374802-2	MISSION SERVICES OF LONDON FOUNDATION	London, Ont.	13/04/00
377201-2	MYOSOTIS FOUNDATION	Greater Vancouver Regional District, B.C.	01/06/00
376413-3	NUBEX TECHNOLOGIES	Ottawa, Ont.	19/05/00
377490-2	OTIS GRANT & FRIENDS	Montréal Metropolitan Area, Que.	14/06/00
376945-3	POLISH SCOUTING ASSOCIATION ZLOT 2000 INC.	Toronto, Ont.	31/05/00
376099-5	PROVIDENCE HARBOUR FOUNDATION	Greater Vancouver Regional District, B.C.	11/05/00
376142-8	RERUM NOVARUM FOUNDATION INC.	Toronto, Ont.	15/05/00
377274-8	SOCIETE DE JEUX GRANDEUR NATURE UTOPIA	Hawkesbury-Est (Ont.)	09/06/00
377202-1	South End Fellowship Baptist Church	Township of Derby, Ont.	06/06/00
375048-5	SOUTHSHORE BROADCASTING INC.	Leamington, Ont.	18/04/00
376594-6	Survival Research Institute of Canada	Capital Regional District, B.C.	24/05/00
376794-9	The Lisa Shore Foundation	Regional Municipality of York, Ont.	30/05/00
374529-5	The Medical Identification Number for Canada Corporation La Corporation du Numéro d'Identification Médicale du Canada	Regional Municipality of Ottawa-Carleton, Ont.	06/04/00
376696-9	THE ANGLICAN CENTRE FOR THEOLOGICAL DIALOGUE	Toronto, Ont.	29/05/00
372140-0	THE FELLOWSHIP OF EVANGELICAL BAPTIST CHURCHES IN CANADA - CENTRAL REGION	Guelph, Ont.	29/02/00

File Number N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
376096-1	THE FORZANI GROUP FOUNDATION LA FONDATION GROUPE FORZANI	Calgary, Alta.	12/05/00
377205-5	THE MARS SOCIETY OF CANADA LA SOCIÉTÉ POUR MARS DU CANADA	Sarnia, Ont.	08/06/00
375645-9	THE MIDLOCH FOUNDATION	Toronto, Ont.	02/05/00
376624-1	THE PRIMATE'S WORLD RELIEF AND DEVELOPMENT FUND LE FONDS DU PRIMAT POUR LE SECOURS ET LE DÉVELOPPEMENT MONDIAL	Toronto, Ont.	30/05/00
375292-5	TRIBAL CHIEFS EMPLOYMENT AND TRAINING SERVICES ASSOCIATION	Whitefish Lake First Nation No. 128, Goodfish Lake, Alta.	25/04/00
376415-0	TRUTHWORKS OF CANADA	Vernon, B.C.	19/05/00
377214-4	WATEROPOLIS CANADA CORPORATION	Chilliwack, B.C.	07/06/00
377236-5	WORLD FREEDOM FELLOWSHIP	Edmonton, Alta.	09/06/00

June 27, 2000

Le 27 juin 2000

MARC LEBLANC  
*Director*  
*Incorporation and Disclosure*  
*Services Branch*  
For the Minister of Industry

[28-1-o]

*Le directeur*  
*Direction des services de constitution*  
*et de diffusion d'information*  
MARC LEBLANC  
Pour le ministre de l'Industrie

[28-1-o]

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

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

File No. N° de dossier	Company Name Nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
339452-2	ASHKENAZ FOUNDATION	24/05/00
244562-0	CAMELOT GOLF & COUNTRY CLUB	04/05/00
184503-9	CENTRE QUEBECOIS DU P.E.N. INTERNATIONAL	17/05/00
321969-1	COALITION D'ORGANISATION HASSIDIQUES D'OUTREMONT COALITION OF OUTREMONT HASSIDIC ORGANIZATIONS	02/06/00
348093-3	DECEMBER 6 FUND OF TORONTO	30/05/00
372063-2	FONDATION LUCIE ET ANDRÉ CHAGNON LUCIE ET ANDRÉ CHAGNON FOUNDATION	05/05/00
355653-1	HALL-DENIS INSTITUTE FOR LEARNER-CENTRED EDUCATION	29/05/00
331287-9	SUNCOR ENERGY FOUNDATION FONDATION SUNCOR ÉNERGIE	19/05/00
097945-7	THE CANADIAN SOCIETY OF NUTRITION MANAGEMENT LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DE GESTION DE LA NUTRITION	15/02/99

June 27, 2000

Le 27 juin 2000

MARC LEBLANC  
*Director*  
*Incorporation and Disclosure*  
*Services Branch*  
For the Minister of Industry

[28-1-o]

*Le directeur*  
*Direction des services de constitution*  
*et de diffusion d'information*  
MARC LEBLANC  
Pour le ministre de l'Industrie

[28-1-o]

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

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

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

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

File No. N° de dossier	Old Company Name Ancien nom de la compagnie	New Company Name Nouveau nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
348004-6	CONGRESS OF CANADIAN ENGINEERING STUDENTS (CCES) INC. CONGRÈS DES ÉTUDIANTS EN GÉNIE DU CANADA (CEGC) INC.	Canadian Federation of Engineering Students Congress (CFESC) Congrès de la federation Canadienne des Etudiants et Etudiantes en Genie (FCEEG)	04/02/00
284448-6	GEZHTOOJIG — SUDBURY AREA MANAGEMENT	Gezhtoojig Employment & Training	09/06/00

June 27, 2000

MARC LEBLANC  
*Director*  
*Incorporation and Disclosure*  
*Services Branch*  
For the Minister of Industry

[28-1-o]

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

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

Le 27 juin 2000

*Le directeur*  
*Direction des services de constitution*  
*et de diffusion d'information*  
MARC LEBLANC  
Pour le ministre de l'Industrie

[28-1-o]

**DEPARTMENT OF INDUSTRY****RADIOCOMMUNICATION ACT***Notice No. DGRB-005-00 / DGTP-007-00 — Policy and Licensing Procedures for the Auction of the Additional PCS Spectrum in the 2 GHz Frequency Range*

This notice announces the release of the paper entitled *Policy and Licensing Procedures for the Auction of Additional PCS Spectrum in the 2 GHz Frequency Range*. The purpose of this document is to license additional spectrum to accommodate the growth of mobile wireless services such as PCS, and to facilitate the implementation of new services. This notice and the above-noted paper initiate the licensing process for this additional spectrum by calling for completed application forms and financial deposits.

On December 17, 1999, Industry Canada issued *Canada Gazette* Notice No. DGRB-018-99, entitled *Consultation on the Proposed Policy and Licensing Procedures for the Auction of Additional PCS Spectrum in the 2 GHz Frequency Range*. That notice sought comments on policy issues and the process to issue licences for exclusive access to spectrum bands in service areas across Canada. In response to the notice, submissions were received from 13 interested parties.

Copies of the subject document and comments are available electronically on the World Wide Web (WWW) <http://strategis.ic.gc.ca/spectrum> or in hard copy, for a fee, from: Tyrell Press Ltd., 2714 Fenton Road, Gloucester, Ontario K1T 3T7, 1-800-267-4862 (Canada toll-free telephone), 1-800-574-0137 (United States toll-free telephone), (613) 822-0740 (Worldwide telephone), (613) 822-1089 (Facsimile); and DLS, St-Joseph Print Group Inc., 45 Sacré-Cœur Boulevard, Hull, Quebec J8X 1C6,

**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION***Avis n° DGRB-005-00 / DGTP-007-00 — Politique et procédures pour la mise aux enchères de fréquences SCP supplémentaires dans la gamme de fréquences de 2 GHz*

Le présent avis annonce la publication du document intitulé *Politique et procédures pour la mise aux enchères de fréquences SCP supplémentaires dans la gamme de fréquences de 2 GHz*. Ce document a pour but d'autoriser des fréquences supplémentaires pour permettre la croissance des services mobiles sans fil, notamment les SCP, et faciliter la mise en œuvre de nouveaux services. Le présent avis et le document susmentionné amorcent le processus de délivrance de licences visant ces fréquences supplémentaires pour ces bandes en invitant les intéressés à présenter les formulaires de demande et les dépôts financiers requis.

Le 17 décembre 1999, Industrie Canada a publié, dans la *Gazette du Canada*, l'avis DGRB-018-99, intitulé *Consultation sur la politique et les procédures proposées pour la mise aux enchères d'une autre partie du spectre des SCP dans la bande de fréquences de 2 GHz*. Cet avis invitait les parties intéressées à présenter leurs observations concernant les questions de politique et le processus de délivrance de licences visant l'accès exclusif à des bandes de fréquences dans les zones de service du Canada. Suite à cet avis, 13 parties intéressées ont présenté des observations.

Le document visé par la présente et les observations présentées sont disponibles en version électronique à l'adresse Web suivante : <http://strategis.ic.gc.ca/spectre>. On peut aussi les obtenir sur support papier, moyennant des frais, aux adresses suivantes : Tyrell Press Ltd., 2714, chemin Fenton, Gloucester (Ontario) K1T 3T7, 1-800-267-4862 (téléphone sans frais, Canada), 1-800-574-0137 (téléphone sans frais, États-Unis), (613) 822-0740 (téléphone, autres pays), (613) 822-1089 (télécopieur); ou

(819) 779-4335 (Worldwide telephone), (819) 779-2833 (Facsimile).

June 28, 2000

JAN SKORA  
*Director General  
 Radiocommunications and Broadcasting  
 Regulatory Branch*  
 MICHAEL HELM  
*Director General  
 Telecommunications Policy Branch*

[28-1-o]

DLS, Groupe d'imprimerie St-Joseph inc., 45, boulevard Sacré-Cœur, Hull (Québec) J8X 1C6, (819) 779-4335 (téléphone, autres pays), (819) 779-2833 (télécopieur).

Le 28 juin 2000

*Le directeur général  
 Réglementation des radiocommunications et  
 de la radiodiffusion*  
 JAN SKORA  
*Le directeur général  
 Politique des télécommunications*  
 MICHAEL HELM

[28-1-o]

## DEPARTMENT OF INDUSTRY

### RADIOCOMMUNICATION ACT

*Notice No. SMSE-006-00*

This notice announces the release of the following Standard Radio System Plans (SRSP):

*Technical Requirements for Radio Systems in the Fixed Service Operating in the Band 953-960 MHz*, (SRSP-300.953, Issue 1).

This SRSP states the technical requirements for:

- Studio-to-transmitter links (STL) in the fixed service using line-of-sight radio to convey sound signals for broadcast by radio broadcasting stations.
- Fixed Wireless Access (FWA) also known as Wireless Local Loop (WLL) systems.

This standard replaces SRSP-300.956, Issue 1.

*Technical Requirements for Fixed Line-of-Sight Radio Systems Operating in the Bands 2025-2110 MHz and 2200-2285 MHz*, (SRSP-302.0, Issue 1). This SRSP states the technical requirements for:

- Medium, low and very low capacity (MC, LC, VLC) digital line-of-sight radio systems in the fixed service.
- TV pick-up systems in the fixed service.

This standard replaces SRSP-301.9, Issue 2.

*Technical Requirements for Fixed Line-of-Sight Radio Systems Operating in the Band 3700-4200 MHz* (SRSP-303.7, Issue 1). This SRSP states the technical requirements for high capacity (HC) point-to-point radio systems in the fixed service using digital modulation.

This standard replaces SRSP-303.5, Issue 4.

The SRSPs state the minimum technical and where appropriate, coordination requirements for the corresponding frequency bands.

Copies of this notice and of the above SRSPs are available on the Internet at the following address:

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

or can be obtained in hard copy (for a fee), from: Tyrell Press Ltd., 2714 Fenton Road, Gloucester, Ontario K1T 3T7, 1-800-267-4862 (Canada toll-free telephone), 1-800-574-0137 (United States toll-free telephone), (613) 822-0740 (Worldwide telephone), (613) 822-1089 (Facsimile); and DLS, St-Joseph Print

## MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

### LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

*Avis n° SMSE-006-00*

Avis est par la présente donné qu'Industrie Canada publie les Plans normalisés de Réseaux hertziens (PNRH) :

*Prescriptions techniques relatives aux réseaux hertziens du service fixe fonctionnant dans la bande de 953 à 960 MHz*, (PNRH-300,953, 1<sup>re</sup> édition). Ce PNRH expose les prescriptions techniques pour :

- Les liaisons studio-émetteur (LSE) du service fixe fonctionnant en visibilité directe pour l'acheminement de signaux sonores devant être diffusés par des stations de radiodiffusion.
- Les réseaux fixes d'accès sans fil (FASF), aussi appelés boucles locales hertziennes (WLL).

Ce plan remplace le PNRH-300,956, 1<sup>re</sup> édition.

*Prescriptions techniques relatives aux réseaux hertziens du service fixe en visibilité directe fonctionnant dans les bandes de 2025 à 2110 MHz et de 2200 à 2285 MHz*, (PNRH-302,0, 1<sup>re</sup> édition). Ce PNRH expose les prescriptions techniques pour :

- Les réseaux hertziens numériques de moyenne, de faible ou de très faible capacité en visibilité directe du service fixe.
- Les systèmes de liaison de reportage télévisé du service fixe.

Ce plan remplace le PNRH-301,9, 2<sup>e</sup> édition.

*Prescriptions techniques relatives aux réseaux hertziens du service fixe en visibilité directe fonctionnant dans la bande 3700-4200 MHz*, (PNRH-303,7, 1<sup>re</sup> édition). Ce PNRH expose les prescriptions techniques par les réseaux hertziens de grande capacité (GC) point-à-point du service fixe utilisant des techniques de modulation numérique.

Ce plan remplace le PNRH-303,5, 4<sup>e</sup> édition.

Les PNRH décrivent les normes techniques minimales et au besoin, les exigences de coordination pour les bandes de fréquences correspondantes.

Des copies de cet avis et des PNRH sont disponibles sous format électronique à l'adresse Internet suivante :

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

ou, sur support papier, moyennant paiement, auprès de : Tyrell Press Ltd., 2714, chemin Fenton, Gloucester (Ontario) K1T 3T7, 1-800-267-4862 (téléphone sans frais, Canada), 1-800-574-0137 (téléphone sans frais, États-Unis), (613) 822-0740 (téléphone, autres pays), (613) 822-1089 (télécopieur); ou DLS, Groupe

Group Inc., 45 Sacré-Cœur Boulevard, Hull, Quebec J8X 1C6, (819) 779-4335 (Telephone), (819) 779-2833 (Facsimile).

July 8, 2000

R.W. McCAUGHERN  
*Director General*  
*Spectrum Engineering Branch*

[28-1-o]

d'imprimerie St-Joseph inc., 45, boulevard Sacré-Cœur, Hull (Québec) J8X 1C6, (819) 779-4335 (téléphone), (819) 779-2833 (télécopieur).

Le 8 juillet 2000

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

[28-1-o]

**OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS**

**BANK ACT**

*CCF Canada*

Notice is hereby given of the issuance, pursuant to subsection 48(1) of the *Bank Act*, of an order to commence and carry on business authorizing CCF Canada to commence and carry on business, effective June 2, 2000.

June 26, 2000

JOHN PALMER  
*Superintendent of Financial Institutions*

[28-1-o]

**BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES**

**LOI SUR LES BANQUES**

*CCF Canada*

Avis est par les présentes donné que, conformément au paragraphe 48(1) de la *Loi sur les banques*, une autorisation de fonctionnement a été délivrée le 2 juin 2000 autorisant la CCF Canada à commencer à fonctionner.

Le 26 juin 2000

*Le surintendant des institutions financières*  
JOHN PALMER

[28-1-o]

**OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS**

**BANK ACT**

*Paribas Bank of Canada*

Notice is hereby given of the issuance,  
— pursuant to subsection 229(1) of the *Bank Act*, of letters patent amalgamating and continuing Banque Nationale de Paris (Canada) and Paribas Bank of Canada, as one bank under the name BNP Paribas (Canada), effective May 31, 2000; and  
— pursuant to subsection 48(4) of the *Bank Act*, of an order to commence and carry on business authorizing BNP Paribas (Canada) to commence and carry on of business, effective May 31, 2000.

June 26, 2000

JOHN PALMER  
*Superintendent of Financial Institutions*

[28-1-o]

**BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES**

**LOI SUR LES BANQUES**

*Banque Paribas du Canada*

Avis est par les présentes donné de l'émission,  
— conformément au paragraphe 229(1) de la *Loi sur les banques*, de lettres patentes fusionnant et prorogeant la Banque Nationale de Paris (Canada) et Banque Paribas du Canada, en une seule banque sous la dénomination sociale BNP Paribas (Canada), à compter du 31 mai 2000;  
— conformément au paragraphe 48(4) de la *Loi sur les banques*, d'une autorisation de fonctionnement autorisant BNP Paribas (Canada) à commencer à fonctionner, à compter du 31 mai 2000.

Le 26 juin 2000

*Le surintendant des institutions financières*  
JOHN PALMER

[28-1-o]

**OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS**

**INSURANCE COMPANIES ACT**

*Langdon Insurance Company and Galt Insurance Company*

Notice is hereby given of the issuance,  
— pursuant to section 22 of the *Insurance Companies Act*, of letters patent incorporating Langdon Insurance Company and, in French, Société d'assurance Langdon, effective May 29, 2000;

**BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES**

**LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES**

*Société d'assurance Langdon et Société d'assurance Galt*

Avis est par les présentes donné que,  
— conformément à l'article 22 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, de lettres patentes constituant la Société d'assurance Langdon et en anglais, Langdon Insurance Company, à compter du 29 mai 2000;



- pursuant to subsection 52(1) of the *Insurance Companies Act* of the order to commence and carry on business approving the commencement and carrying on of business by Langdon Insurance Company and, in French, Société d'assurance Langdon, effective June 12, 2000;
- pursuant to section 22 of the *Insurance Companies Act*, of letters patent incorporating Galt Insurance Company and, in French, Société d'assurance Galt, effective May 29, 2000; and
- pursuant to subsection 52(1) of the *Insurance Companies Act* of the order to commence and carry on business approving the commencement and carrying on of business by Galt Insurance Company and, in French, Société d'assurance Galt, effective June 12, 2000.

June 26, 2000

JOHN PALMER  
*Superintendent of Financial Institutions*

[28-1-o]

- conformément au paragraphe 52(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, une autorisation de fonctionnement autorisant la Société d'assurance Langdon et en anglais, Langdon Insurance Company à commencer à fonctionner, à compter du 12 juin 2000;
- conformément à l'article 22 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, de lettres patentes constituant la Société d'assurance Galt et en anglais, Galt Insurance Company, à compter du 29 mai 2000;
- conformément au paragraphe 52(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, une autorisation de fonctionnement autorisant la Société d'assurance Galt, et en anglais, Galt Insurance Company à commencer à fonctionner, à compter du 12 juin 2000.

Le 26 juin 2000

*Le surintendant des institutions financières*  
JOHN PALMER

[28-1-o]

**PARLIAMENT****HOUSE OF COMMONS**

Second Session, Thirty-Sixth Parliament

**PRIVATE BILLS**

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 16, 1999.

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

ROBERT MARLEAU  
*Clerk of the House of Commons*

**ROYAL ASSENT**

Thursday, June 29, 2000

This day at 6 p.m., the Right Honourable Louis LeBel, in his capacity as Deputy of Her Excellency the Governor General, proceeded to the Chamber of the Senate, in the Parliament Buildings, and took his seat at the foot of the Throne. The Members of the Senate being assembled, the Deputy of Her Excellency the Governor General was pleased to command the attendance of the House of Commons, and that House being present, the following Bills were assented to in Her Majesty's name by the Deputy of Her Excellency the Governor General:

An Act to amend the National Defence Act, the DNA Identification Act and the Criminal Code  
(Bill S-10, Chapter 10/2000)

An Act to implement an agreement, conventions and protocols between Canada and Kyrgyzstan, Lebanon, Algeria, Bulgaria, Portugal, Uzbekistan, Jordan, Japan and Luxembourg for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income  
(Bill S-3, Chapter 11/2000)

An Act to modernize the Statutes of Canada in relation to benefits and obligations  
(Bill C-23, Chapter 12/2000)

An Act to amend the National Defence Act (non-deployment of persons under the age of eighteen years to theatres of hostilities)  
(Bill S-18, Chapter 13/2000)

An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 28, 2000  
(Bill C-32, Chapter 14/2000)

An Act to amend the Canada Transportation Act, the Competition Act, the Competition Tribunal Act and the Air Canada Public Participation Act and to amend another Act in consequence  
(Bill C-26, Chapter 15/2000)

An Act to amend the Canada Transportation Act  
(Bill C-34, Chapter 16/2000)

**PARLEMENT****CHAMBRE DES COMMUNES**

Deuxième session, trente-sixième législature

**PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ**

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 16 octobre 1999.

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

*Le greffier de la Chambre des communes*  
ROBERT MARLEAU

**SANCTION ROYALE**

Le jeudi 29 juin 2000

Aujourd'hui à 18 h, l'honorable Louis LeBel, en sa qualité de suppléant de Son Excellence la Gouverneure générale, est venu à la Chambre du Sénat, en l'Hôtel du Parlement et a pris place au pied du Trône. Les membres du Sénat étant assemblés, il a plu au suppléant de la Gouverneure générale d'ordonner à la Chambre des communes d'être présente, et, cette Chambre étant présente, le suppléant de la Gouverneure générale, au nom de Sa Majesté, a sanctionné les projets de loi suivants :

Loi modifiant la Loi sur la défense nationale, la Loi sur l'identification par les empreintes génétiques et le Code criminel  
(Projet de loi S-10, Chapitre 10/2000)

Loi mettant en œuvre un accord, des conventions et des protocoles, conclus entre le Canada et le Kirghizistan, le Liban, l'Algérie, la Bulgarie, le Portugal, l'Ouzbékistan, la Jordanie, le Japon et le Luxembourg, en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu  
(Projet de loi S-3, Chapitre 11/2000)

Loi visant à moderniser le régime d'avantages et d'obligations dans les Lois du Canada  
(Projet de loi C-23, Chapitre 12/2000)

Loi modifiant la Loi sur la Défense nationale (non-déploiement de personnes de moins de dix-huit ans sur des théâtres d'hostilités)  
(Projet de loi S-18, Chapitre 13/2000)

Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 28 février 2000  
(Projet de loi C-32, Chapitre 14/2000)

Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur la concurrence, la Loi sur le Tribunal de la concurrence et la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et modifiant une autre loi en conséquence  
(Projet de loi C-26, Chapitre 15/2000)

Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada  
(Projet de loi C-34, Chapitre 16/2000)

- An Act to facilitate combating the laundering of proceeds of crime, to establish the Financial Transactions and Reports Analysis Centre of Canada and to amend and repeal certain Acts in consequence  
(Bill C-22, Chapter 17/2000)
- An Act for granting to Her Majesty certain sums of money for the public service of Canada for the financial year ending March 31, 2001  
(Bill C-42, Chapter 18/2000)
- An Act to amend the Income Tax Act, the Excise Tax Act and the Budget Implementation Act, 1999  
(Bill C-25, Chapter 19/2000)
- An Act to amend the Canada Labour Code (Part II) in respect of occupational health and safety, to make technical amendments to the Canada Labour Code (Part I) and to make consequential amendments to other Acts  
(Bill C-12, Chapter 20/2000)
- An Act to change the name of the electoral district of Rimouski-Mitis  
(Bill C-445, Chapter 21/2000)
- An Act to change the names of certain electoral districts  
(Bill C-473, Chapter 22/2000)
- An Act to authorize the divestiture of the assets of, and to dissolve, the Cape Breton Development Corporation, to amend the Cape Breton Development Corporation Act and to make consequential amendments to other Acts  
(Bill C-11, Chapter 23/2000)
- An Act respecting genocide, crimes against humanity and war crimes and to implement the Rome Statute of the International Criminal Court, and to make consequential amendments to other Acts  
(Bill C-19, Chapter 24/2000)
- An Act to amend the Criminal Code (impaired driving causing death and other matters)  
(Bill C-18, Chapter 25/2000)
- An Act to give effect to the requirement for clarity as set out in the opinion of the Supreme Court of Canada in the Quebec Secession Reference  
(Bill C-20, Chapter 26/2000)
- Loi visant à faciliter la répression du recyclage financier des produits de la criminalité, constituant le Centre d'analyse des opérations et déclarations financières du Canada et modifiant et abrogeant certaines lois en conséquence  
(Projet de loi C-22, Chapitre 17/2000)
- Loi portant octroi à Sa Majesté de crédits pour l'administration publique fédérale pendant l'exercice se terminant le 31 mars 2001  
(Projet de loi C-42, Chapitre 18/2000)
- Loi modifiant la Loi de l'impôt sur le revenu, la Loi sur la taxe d'accise et la Loi d'exécution du budget de 1999  
(Projet de loi C-25, Chapitre 19/2000)
- Loi modifiant la partie II du Code canadien du travail, portant sur la santé et la sécurité au travail, apportant des modifications matérielles à la partie I du Code canadien du travail et modifiant d'autres lois en conséquence  
(Projet de loi C-12, Chapitre 20/2000)
- Loi visant à changer le nom de la circonscription électorale de Rimouski-Mitis  
(Projet de loi C-445, Chapitre 21/2000)
- Loi visant à modifier le nom de certaines circonscriptions électorales  
(Projet de loi C-473, Chapitre 22/2000)
- Loi autorisant l'aliénation des biens de la Société de développement du Cap-Breton et permettant sa dissolution, modifiant la Loi sur la Société de développement du Cap-Breton et apportant des modifications corrélatives à d'autres lois  
(Projet de loi C-11, Chapitre 23/2000)
- Loi concernant le génocide, les crimes contre l'humanité et les crimes de guerre et visant la mise en œuvre du Statut de Rome de la Cour pénale internationale, et modifiant certaines lois en conséquence  
(Projet de loi C-19, Chapitre 24/2000)
- Loi modifiant le Code criminel (conduite avec facultés affaiblies causant la mort et autres matières)  
(Projet de loi C-18, Chapitre 25/2000)
- Loi donnant effet à l'exigence de clarté formulée par la Cour suprême du Canada dans son avis sur le Renvoi sur la sécession du Québec  
(Projet de loi C-20, Chapitre 26/2000)

PAUL C. BÉLISLE  
*Clerk of the Senate and  
Clerk of the Parliaments*

*Le greffier du Sénat et  
greffier des Parlements*  
PAUL C. BÉLISLE

**COMMISSIONS****CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****CHANGE OF DATES***Iodinated Contrast Media Used for Radiographic Imaging*

On June 15, 2000, the Canadian International Trade Tribunal gave notice that it had initiated a public interest investigation (Public Interest Investigation No. PB-2000-001) under section 45 of the *Special Import Measures Act* respecting the dumping in Canada of certain iodinated contrast media used for radiographic imaging, in solutions of osmolality less than 900 mOsm/kg H<sub>2</sub>O, originating in or exported from the United States of America (including the Commonwealth of Puerto Rico).

The Notice of Commencement of Public Interest Investigation indicated that the date for making submissions was July 4, 2000, the date for distribution of the record was July 5, 2000, the date for filing of reply submissions was July 12, 2000, and the date of the hearing was July 17, 2000, at 9:30 a.m.

Notice is hereby given that the date for making submissions is changed to July 6, 2000, the date for distribution of the record is changed to July 7, 2000, the date for filing of reply submissions is changed to July 14, 2000, and the date of the hearing is changed to July 19, 2000, at 9:30 a.m.

Any questions relating to this matter should be directed to Mr. Peter Welsh at (613) 993-6599, or the undersigned at (613) 993-3595.

Ottawa, June 26, 2000

MICHEL P. GRANGER  
*Secretary*

[28-1-o]

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****FINDING***Hot-rolled Carbon Steel Plate*

In the matter of an inquiry, under section 42 of the *Special Import Measures Act*, respecting the dumping in Canada of certain hot-rolled carbon steel plate originating in or exported from Brazil, Finland, India, Indonesia, Thailand and Ukraine, and the subsidizing of certain hot-rolled carbon steel plate originating in or exported from India, Indonesia and Thailand.

The Canadian International Trade Tribunal, under the provisions of section 42 of the *Special Import Measures Act*, has conducted an inquiry (Inquiry No. NQ-99-004) following the issuance by the Commissioner of the Canada Customs and Revenue Agency of a preliminary determination dated February 28, 2000, and of a final determination dated May 29, 2000, respecting the dumping in Canada of certain hot-rolled carbon steel plate originating in or exported from Brazil, Finland, India, Indonesia, Thailand and Ukraine, and the subsidizing of certain hot-rolled carbon steel plate originating in or exported from India, Indonesia and Thailand.

Pursuant to subsection 43(1) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal hereby finds that the dumping in Canada of the aforementioned goods originating

**COMMISSIONS****TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****CHANGEMENT DE DATES***Opacifiants iodés utilisés pour l'imagerie radiographique*

Le 15 juin 2000, le Tribunal canadien du commerce extérieur avisait, conformément à l'article 45 de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, qu'il avait institué une enquête d'intérêt public (enquête d'intérêt public n° PB-2000-001) concernant le dumping au Canada de certains opacifiants iodés utilisés pour l'imagerie radiographique, en solutions dont l'osmolalité est inférieure à 900 mOsm/kg H<sub>2</sub>O, originaires ou exportés des États-Unis d'Amérique (y compris le Commonwealth de Porto Rico).

L'avis d'ouverture d'enquête d'intérêt public mentionnait que la date de dépôt des exposés était le 4 juillet 2000, la date de distribution des renseignements contenus au dossier était le 5 juillet 2000, la date de dépôt des observations était le 12 juillet 2000 et la date de l'audience était le 17 juillet 2000, à 9 h 30.

La présente vous avise que la date de dépôt des exposés est remise au 6 juillet 2000, la date de distribution des renseignements contenus au dossier est remise au 7 juillet 2000, la date de dépôt des observations est remise au 14 juillet 2000 et la date de l'audience est remise au 19 juillet 2000, à 9 h 30.

Toute demande de renseignements doit être adressée à M. Peter Welsh, au (613) 993-6599, ou au soussigné, au (613) 993-3595.

Ottawa, le 26 juin 2000

*Le secrétaire*  
MICHEL P. GRANGER

[28-1-o]

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****CONCLUSIONS***Tôles d'acier au carbone laminées à chaud*

Eu égard à une enquête, aux termes de l'article 42 de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, concernant le dumping au Canada de certaines tôles d'acier au carbone laminées à chaud originaires ou exportées du Brésil, de la Finlande, de l'Inde, de l'Indonésie, de la Thaïlande et de l'Ukraine, et le subventionnement de certaines tôles d'acier au carbone laminées à chaud originaires ou exportées de l'Inde, de l'Indonésie et de la Thaïlande.

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a procédé à une enquête (enquête n° NQ-99-004), aux termes des dispositions de l'article 42 de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, à la suite de la publication d'une décision provisoire datée du 28 février 2000 et d'une décision définitive datée du 29 mai 2000, rendues par le Commissaire de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, concernant le dumping au Canada de certaines tôles d'acier au carbone laminées à chaud originaires ou exportées du Brésil, de la Finlande, de l'Inde, de l'Indonésie, de la Thaïlande et de l'Ukraine, et le subventionnement de certaines tôles d'acier au carbone laminées à chaud originaires ou exportées de l'Inde, de l'Indonésie et de la Thaïlande.

Conformément au paragraphe 43(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur conclut, par les présentes, que le dumping au Canada des

in or exported from Brazil, Finland, India, Indonesia, Thailand and Ukraine, and the subsidizing of the aforementioned goods originating in or exported from India, Indonesia and Thailand have caused material injury to the domestic industry.

The statement of reasons will be issued within 15 days.

Ottawa, June 27, 2000

MICHEL P. GRANGER  
*Secretary*

[28-1-o]

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

### INQUIRY

#### *Environmental Services*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2000-015) from Trans-Cycle Industries Inc., of Kirkland Lake, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. EJ297-8-0005/B) by the Department of Public Works and Government Services. The solicitation is for the collection, transportation, treatment and disposal of PCB-contaminated solid and liquid wastes. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into this complaint.

It is alleged that the evaluation process was not conducted according to the Request for Proposal.

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

Ottawa, June 26, 2000

MICHEL P. GRANGER  
*Secretary*

[28-1-o]

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

### INQUIRY

#### *Utilities*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2000-017) from TELUS Integrated Communications Inc., of Ottawa, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. 21120-00-7510) by the Correctional Service of Canada (CSC). The solicitation is for the installation and operation of a telephone system to be used by inmates in federal correctional facilities. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into this complaint.

marchandises susmentionnées originaires ou exportées du Brésil, de la Finlande, de l'Inde, de l'Indonésie, de la Thaïlande et de l'Ukraine, et le subventionnement des marchandises susmentionnées originaires ou exportées de l'Inde, de l'Indonésie et de la Thaïlande ont causé un dommage sensible à la branche de production nationale.

L'exposé des motifs sera publié d'ici 15 jours.

Ottawa, le 27 juin 2000

*Le secrétaire*  
MICHEL P. GRANGER

[28-1-o]

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

### ENQUÊTE

#### *Services environnementaux*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2000-015) déposée par Trans-Cycle Industries Inc., de Kirkland Lake (Ontario), concernant un marché (numéro d'invitation EJ297-8-0005/B) du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux. L'appel d'offres porte sur le ramassage, le transport, le traitement et l'évacuation de déchets liquides et solides contenant des BPC. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur cette plainte.

Il est allégué que le processus d'évaluation n'a pas été mené conformément à la Demande de propositions.

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

Ottawa, le 26 juin 2000

*Le secrétaire*  
MICHEL P. GRANGER

[28-1-o]

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

### ENQUÊTE

#### *Services publics*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2000-017) déposée par TELUS Integrated Communications Inc., d'Ottawa (Ontario), concernant un marché (numéro d'invitation 21120-00-7510) du Service correctionnel du Canada (SCC). L'appel d'offres porte sur l'installation et l'exploitation d'un réseau téléphonique destiné à être utilisé par les détenus d'établissements correctionnels fédéraux. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur cette plainte.

It is alleged that the CSC has violated a number of the provisions of the *Agreement on Internal Trade*.

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

Ottawa, June 28, 2000

MICHEL P. GRANGER  
*Secretary*

[28-1-o]

Il est allégué que le SCC a contrevenu à bon nombre des dispositions de l'*Accord sur le commerce intérieur*.

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

Ottawa, le 28 juin 2000

*Le secrétaire*  
MICHEL P. GRANGER

[28-1-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, 1 Promenade du Portage, Ground Floor, Hull, Quebec K1A 0N2, (819) 997-2429 (Telephone), 994-0423 (TDD), (819) 994-0218 (Facsimile);
- Bank of Commerce Building, Suite 1007, 1809 Barrington Street, Halifax, Nova Scotia B3J 3K8, (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, 405 De Maisonneuve Boulevard E, 2nd Floor, Suite B2300, Montréal, Quebec H2L 4J5, (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, Scotia Place Tower Two, 19th Floor, Suite 1909, 10060 Jasper Avenue, Edmonton, Alberta T5J 3R8, (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*

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AVIS AUX INTÉRESSÉS

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

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, 1, promenade du Portage, Rez-de-chaussée, Hull (Québec) K1A 0N2, (819) 997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), (819) 994-0218 (télécopieur);
- Édifice de la Banque de Commerce, Pièce 1007, 1809, rue Barrington, Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K8, (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);
- 530-580, rue Hornby, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, (604) 666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), (604) 666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 405, boulevard de Maisonneuve Est, 2<sup>e</sup> étage, Bureau B2300, Montréal (Québec) H2L 4J5, (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<sup>e</sup> Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, (306) 780-3422 (téléphone), (306) 780-3319 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., Scotia Place Tower Two, 19<sup>e</sup> étage, Bureau 1909, 10060, avenue Jasper, Edmonton (Alberta) T5J 3R8, (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*

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

## DECISION

The complete text of the decision summarized below is available from the offices of the CRTC.

2000-211

June 28, 2000

Radio 1540 Limited  
Toronto, Ontario

Approved — Amendment to the licence for CHIN-FM Toronto, by adding a condition of licence allowing the licensee to use a Subsidiary Communications Multiplex Operations (SCMO) channel for the purpose of broadcasting a Tamil-language radio service.

[28-1-o]

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

## DÉCISION

On peut se procurer le texte complet de la décision résumée ci-après en s'adressant au CRTC.

2000-211

Le 28 juin 2000

Radio 1540 Limited  
Toronto (Ontario)

Approuvé — Modification de la licence de CHIN-FM Toronto, autorisant l'ajout d'une condition de licence permettant à la titulaire d'utiliser un canal du système d'exploitation multiplexe de communications secondaires (EMCS), afin de diffuser un service radiophonique en langue tamoule.

[28-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

## PUBLIC NOTICE 2000-89

*Across Canada*

1. CHUM Limited and 3661458 Canada Inc., partners in a general partnership to be known as Pulse 24

To amend the broadcasting licence for its national English-language specialty programming undertaking by modifying its current condition of licence 3(a), that refers to national paid or regional paid advertising.

*Atlantic and Quebec Region*

2. Entreprises Radio Etchemin Inc., licensee of CFOM-FM Lévis  
Lévis, Quebec

Request that the percentage of vocal music selections of content category 2 that must be devoted to French-language selections by CFOM-FM and broadcast in their entirety between 6 a.m. and 6 p.m. from Monday to Friday, be reduced to 45 percent.

3. Télé-câble Charlevoix (1977) inc.  
Sault-au-Mouton, Saint-Paul-du-Nord, Les Escoumins, Tadoussac, Sacré-Cœur and Grandes-Bergeronnes, Quebec

To delete the condition of licence relieving the licensee from the requirement, found in paragraph 32(1)(a) of the *Broadcasting Distribution Regulations* (the Regulations) to distribute the signal of CJBR-TV (SRC) Rimouski. The licensee proposes the distribution of this signal on the basic band; and to be relieved from the requirement found in the same paragraph of the Regulations to distribute the priority local signal of CFTF-TV-4 (TQS) Forestville, because of the poor reception quality of the signal. It proposes to distribute instead CFJP-TV (TQS) Montréal, received via satellite, on the basic band.

*Ontario Region*

4. Jeannine Dancy ("NOTL Info Radio")  
Niagara-on-the-Lake, Ontario

To amend the broadcasting licence for CHQI-FM Niagara-on-the-Lake by increasing the effective radiated power from 1.3 to 51 watts.

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

## AVIS PUBLIC 2000-89

*L'ensemble du Canada*

1. CHUM Limitée et 3661458 Canada Inc., associées dans une société en nom collectif devant s'appeler Pulse 24

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de son entreprise nationale de programmation spécialisée de langue anglaise, en changeant la condition de licence 3a) actuelle ayant trait à la publicité payée nationale ou régionale.

*Région de l'Atlantique et du Québec*

2. Entreprises Radio Etchemin inc., titulaire de la station CFOM-FM Lévis  
Lévis (Québec)

La titulaire désire que soit fixé à 45 p. 100 le pourcentage des pièces de musique vocale de catégorie de teneur 2 qui doit être consacré à des pièces de langue française que CFOM-FM doit diffuser intégralement entre 6 h et 18 h, du lundi au vendredi.

3. Télé-câble Charlevoix (1977) inc.  
Sault-au-Mouton, Saint-Paul-du-Nord, Les Escoumins, Tadoussac, Sacré-Cœur et Grandes-Bergeronnes (Québec)

De supprimer de la condition de licence relevant la titulaire de l'exigence de l'alinéa 32(1)a) du *Règlement sur la distribution de radiodiffusion* (le Règlement) concernant la distribution du signal de CJBR-TV (SRC) Rimouski. La titulaire propose la distribution de ce signal à la bande de base; et d'être relevée de l'obligation que lui fait le même alinéa du Règlement de distribuer le signal prioritaire local de CFTF-TV-4 (TQS) Forestville, parce que le signal de la station est de piètre qualité. Elle propose de distribuer en remplacement CFJP-TV (TQS) Montréal, reçu par satellite, à la bande de base.

*Région de l'Ontario*

4. Jeannine Dancy (« NOTL Info Radio »)  
Niagara-on-the-Lake (Ontario)

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de CHQI-FM Niagara-on-the-Lake en augmentant la puissance apparente rayonnée de 1,3 à 51 watts.

5. Regional Cablesystems Inc.  
Sudbury and Timmins, Ontario

To distribute the signal of CITY-TV Toronto on the discretionary tier (and duplicated on the digital service) of its systems serving Sudbury and Timmins, respectively.

Deadline for intervention: August 2, 2000

June 28, 2000

[28-1-o]

5. Regional Cablesystems Inc.  
Sudbury et Timmins (Ontario)

En vue de distribuer le signal de CITY-TV Toronto au volet facultatif (et reproduit au service numérique) de ses entreprises desservant Sudbury et Timmins respectivement.

Date limite d'intervention : le 2 août 2000

Le 28 juin 2000

[28-1-o]

## YUKON TERRITORY WATER BOARD

### YUKON WATERS ACT

#### *Public Hearing*

Pursuant to subsections 21(2), 23(1) and 23(2) of the *Yukon Waters Act*, the Yukon Territory Water Board will hold a public hearing on the following application for a water licence on June 14, 2000, at Whitehorse, Yukon.

<i>Number / Numéro</i>	<i>Type</i>	<i>Applicant / Requéant</i>	<i>Water source / Source d'eau</i>
MN00-029	Municipal Municipale	Village of Mayo Le village de Mayo	Wells Puits d'eau

Interested persons may review the application and obtain copies of the Board's Rules of Procedure for Public Hearings at the Water Board office located at 419 Range Road, Suite 106, Whitehorse, Yukon Y1A 3V1, (867) 667-3980 (Telephone), (867) 668-3628 (Facsimile).

Any person who wishes to make representation in connection with this matter shall file with the Board by 12 p.m., August 4, 2000, a signed notice of intent to intervene setting out a clear statement of their position and whether or not they intend to appear and make presentations at the public hearing.

If no notice of intent to intervene is received by the intervention deadline, the Board may cancel the public hearing.

BRIAN LENDRUM  
*Chairman*

[28-1-o]

## OFFICE DES EAUX DU TERRITOIRE DU YUKON

### LOI SUR LES EAUX DU YUKON

#### *Audience publique*

Conformément aux paragraphes 21(2), 23(1) et 23(2) de la *Loi sur les eaux du Yukon*, l'Office des eaux du Territoire du Yukon tiendra une audience publique au sujet de la demande suivante de permis d'utilisation des eaux, le 14 juin 2000, à Whitehorse (Yukon).

Les personnes intéressées peuvent examiner la demande et se procurer un exemplaire des règles de l'Office concernant les audiences publiques au bureau de l'Office, situé au 419, chemin Range, Bureau 106, Whitehorse (Yukon) Y1A 3V1, (867) 667-3980 (téléphone), (867) 668-3628 (télécopieur).

Toute personne qui désire présenter des observations à l'audience doit déposer auprès de l'Office avant midi, le 4 août 2000, un avis signé d'intention d'intervenir exposant clairement sa position et indiquant si elle a l'intention de se présenter et d'intervenir au cours de l'audience publique.

Si, à la date et l'heure limites des interventions, aucun avis d'intention d'intervenir n'a été reçu, l'Office peut annuler l'audience publique.

*Le président*  
BRIAN LENDRUM

[28-1-o]



**MISCELLANEOUS NOTICES****ABITIBI-CONSOLIDATED****PLANS DEPOSITED**

Abitibi-Consolidated hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Abitibi-Consolidated has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans and in the town office of the Electoral District of Grand Falls—Buchans, at Grand Falls-Windsor, a description of the site and plans of the Sandy River replacement bridge (map sheet 75) over the Sandy River, at approximately 10 km south of Grand Falls-Windsor, Newfoundland.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, P.O. Box 5667, St. John's, Newfoundland A1C 5X1.

Grand Falls-Windsor, June 23, 2000

DONALD BRAIN  
*Supervisor*  
*Planning and Inventory*

[28-1-o]

**BADGER BAY MUSSELL FARMS LTD.****PLANS DEPOSITED**

Badger Bay Mussell Farms Ltd. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Badger Bay Mussell Farms Ltd. has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the town council office of the Electoral District of Windsor/Springdale, at Robert's Arm, Newfoundland, and in the town council office of the Electoral District of Windsor/Springdale, at Triton, Newfoundland, a description of the site and plans of the expansion and modifications to the existing mussel farms and the installation of ice booms, in Sops Arm, Tommy's Arm, Western Arm and Northern Arm, at Big Island and Pilley's Island, Newfoundland.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation and on the environment as it relates to areas of federal responsibility should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, P.O. Box 5667, St. John's, Newfoundland A1C 5X1.

Triton, June 29, 2000

BADGER BAY MUSSEL FARMS LTD.  
JUAN ROBERTS  
*President*

[28-1-o]

**AVIS DIVERS****ABITIBI-CONSOLIDATED****DÉPÔT DE PLANS**

La société Abitibi-Consolidated donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Abitibi-Consolidated a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau d'administration municipale de la circonscription électorale de Grand Falls—Buchans, à Grand Falls-Windsor, une description de l'emplacement et les plans du pont à remplacer (feuille de carte n° 75) au-dessus de la rivière Sandy, à environ 10 km au sud de Grand Falls-Windsor (Terre-Neuve).

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, Case postale 5667, St. John's (Terre-Neuve) A1C 5X1.

Grand Falls-Windsor, le 23 juin 2000

*Le surveillant*  
*Planification et inventaire*  
DONALD BRAIN

[28-1]

**BADGER BAY MUSSELL FARMS LTD.****DÉPÔT DE PLANS**

La société Badger Bay Mussel Farms Ltd. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Badger Bay Mussell Farms Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau municipal du district électoral de Windsor/Springdale, à Robert's Arm (Terre-Neuve), et au bureau municipal du district électoral de Windsor/Springdale, à Triton (Terre-Neuve), une description de l'emplacement et les plans du projet d'agrandissement et de modifications des installations de mytiliculture et de l'installation d'estacades à glace dans les baies Sops Arm, Tommy's Arm, Western Arm et Northern Arm, à Big Island et à Pilley's Island (Terre-Neuve).

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime et sur l'environnement en ce qui a trait aux compétences fédérales doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, Case postale 5667, St. John's (Terre-Neuve) A1C 5X1.

Triton, le 29 juin 2000

BADGER BAY MUSSELL FARMS LTD.  
*Le président*  
JUAN ROBERTS

[28-1]

**BOMBARDIER CAPITAL RAIL INC.**

## DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on May 31, 2000, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Memorandum of Partial Assignment and Assumption Agreement, relating to railcars CSXT 600000-600019, dated as of May 31, 2000, between Greenbrier Leasing Corporation and Bombardier Capital Rail Inc.;
2. Memorandum of Partial Assignment and Assumption Agreement, relating to railcars CRLE 15495-15549, dated as of May 31, 2000, between Greenbrier Leasing Corporation and Bombardier Capital Rail Inc.;
3. Memorandum of Partial Assignment and Assumption Agreement, relating to railcars CRLE 16000-16074 and CRLE 17000-17073, dated as of May 31, 2000, between Greenbrier Leasing Corporation and Bombardier Capital Rail Inc.;
4. Memorandum of Partial Assignment and Assumption Agreement, relating to railcars CRLE 19300-19491 (not inclusive), dated as of May 31, 2000, between Greenbrier Leasing Corporation and Bombardier Capital Rail Inc.;
5. Memorandum of Partial Assignment and Assumption Agreement, relating to railcars SOO 519000-519004, dated as of May 31, 2000, between Greenbrier Leasing Corporation and Bombardier Capital Rail Inc.;
6. Memorandum of Partial Assignment and Assumption Agreement, relating to railcars CRLE 19301-19488 (not inclusive), dated as of May 31, 2000, between Greenbrier Leasing Corporation and Bombardier Capital Rail Inc.;
7. Memorandum of Partial Assignment and Assumption Agreement, relating to railcars BNSF 760550-760656, dated as of May 31, 2000, between Greenbrier Leasing Corporation and Bombardier Capital Rail Inc.

June 26, 2000

MCCARTHY TÉTRAULT  
*Solicitors*

**CANADIAN IMPERIAL BANK OF COMMERCE**

## LETTERS PATENT

Notice is hereby given that Canadian Imperial Bank of Commerce intends to file an application with the Superintendent of Financial Institutions, pursuant to Part III of the *Bank Act*, for letters patent incorporating a Schedule II bank under the name Amicus Bank, in English, and Banque Amicus, in French.

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, Registration and Approvals Division, 255 Albert Street, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before August 14, 2000.

Toronto, June 24, 2000

CANADIAN IMPERIAL BANK  
OF COMMERCE  
BRIAN E. QUINLAN  
*Senior Vice-President*

[26-4-o]

**BOMBARDIER CAPITAL RAIL INC.**

## DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada le 31 mai 2000 :

1. Résumé de convention partielle de cession et de prise en charge, relatif aux autorails CSXT 600000-600019, en date du 31 mai 2000 entre la Greenbrier Leasing Corporation et la Bombardier Capital Rail Inc.;
2. Résumé de convention partielle de cession et de prise en charge, relatif aux autorails CRLE 15495-15549, en date du 31 mai 2000 entre la Greenbrier Leasing Corporation et la Bombardier Capital Rail Inc.;
3. Résumé de convention partielle de cession et de prise en charge, relatif aux autorails CRLE 16000-16074 et CRLE 17000-17073, en date du 31 mai 2000 entre la Greenbrier Leasing Corporation et la Bombardier Capital Rail Inc.;
4. Résumé de convention partielle de cession et de prise en charge, relatif aux autorails CRLE 19300-19491 (non inclusifs), en date du 31 mai 2000 entre la Greenbrier Leasing Corporation et la Bombardier Capital Rail Inc.;
5. Résumé de convention partielle de cession et de prise en charge, relatif aux autorails SOO 519000-519004, en date du 31 mai 2000 entre la Greenbrier Leasing Corporation et la Bombardier Capital Rail Inc.;
6. Résumé de convention partielle de cession et de prise en charge, relatif aux autorails CRLE 19301-19488 (non inclusifs), en date du 31 mai 2000 entre la Greenbrier Leasing Corporation et la Bombardier Capital Rail Inc.;
7. Résumé de convention partielle de cession et de prise en charge, relatif aux autorails BNSF 760550-760656, en date du 31 mai 2000 entre la Greenbrier Leasing Corporation et la Bombardier Capital Rail Inc.

Le 26 juin 2000

*Les conseillers juridiques*  
MCCARTHY TÉTRAULT

**BANQUE CANADIENNE IMPÉRIALE DE COMMERCE**

## LETTRES PATENTES

Avis est par les présentes donné que la Banque Canadienne Impériale de Commerce a l'intention de soumettre au surintendant des institutions financières, en vertu de la partie III de la *Loi sur les banques*, une demande de lettres patentes constituant une banque de l'annexe II, sous la dénomination sociale Amicus Bank, en anglais, et Banque Amicus, en français.

Toute personne qui s'oppose à l'émission de ces lettres patentes peut s'adresser par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières, Division de l'agrément et des approbations, 255, rue Albert, 15<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 14 août 2000.

Toronto, le 24 juin 2000

BANQUE CANADIENNE IMPÉRIALE  
DE COMMERCE  
*Le premier vice-président*  
BRIAN E. QUINLAN

[26-4-o]

**CANDELA ENERGY CORPORATION****APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES**

By an application dated June 29, 2000, Candela Energy Corporation ("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 1 000 megawatts of firm or interruptible power and 8 760 gigawatt-hours annually of firm or interruptible energy for a period of ten years effective upon the date of issuance.

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 421 Seventh Avenue SW, Suite 701, Calgary, Alberta T2P 4K9, (403) 264-1888, extension 228 (Telephone), (403) 264-1855 (Facsimile), and provide a copy of the application to any person who requests a copy. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board's library, Room 1002, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8.

2. Submissions that any party wishes to present shall be filed with the Secretary, National Energy Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, (403) 292-5503 (Facsimile), and the Applicant by August 7, 2000.

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 the submitters with respect to:

- (a) the effect of the exportation of electricity on provinces other than that from which the electricity is to be exported;
- (b) the impact of the exportation on the environment;
- (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 22, 2000.

5. Any reply that submitters wish to present in response to item 4 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 September 1, 2000.

**CANDELA ENERGY CORPORATION****DEMANDE VISANT L'EXPORTATION D'ÉLECTRICITÉ AUX ÉTATS-UNIS**

Avis est par les présentes donné que la Candela Energy Corporation (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 datée du 29 juin 2000 en vue d'obtenir l'autorisation d'exporter jusqu'à 1 000 MW de puissance garantie et interruptible et 8 760 gigawatt-heure par année d'énergie garantie et interruptible, pendant une période de dix ans à partir de la date d'entrée en vigueur.

L'Office souhaite obtenir les points de vue 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 exposent en détail la démarche qui sera suivie.

1. Le demandeur doit déposer et conserver en dossier, aux fins d'examen public pendant les heures normales de bureau, des copies de la demande, au 421, Septième Avenue Sud-Ouest, Pièce 701, Calgary (Alberta) T2P 4K9, (403) 264-1888, poste 228 (téléphone), (403) 264-1855 (télécopieur), et en fournir une copie à quiconque en fait la demande. On peut aussi consulter une copie de la demande, pendant les heures normales de bureau, à la bibliothèque de l'Office, Pièce 1002, 444, Septième Avenue Sud-Ouest, Calgary (Alberta) T2P 0X8.

2. Les parties qui désirent déposer des mémoires doivent le faire auprès du Secrétaire, Office national de l'énergie, 444, Septième Avenue Sud-Ouest, Calgary (Alberta) T2P 0X8, (403) 292-5503 (télécopieur), et auprès du demandeur, au plus tard le 7 août 2000.

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

- a) les conséquences de l'exportation 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 donné la possibilité d'acheter de l'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées à 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 mémoires visés aux points 2 et 3 du présent avis de la 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 mémoire, au plus tard le 22 août 2000.

5. Si un déposant souhaite répliquer à la réponse visée au point 4 du présent avis de la demande et des présentes instructions relatives à la procédure, il doit déposer sa réponse auprès du secrétaire de l'Office et en signifier copie au demandeur au plus tard le 1<sup>er</sup> septembre 2000.

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

## CANDELA ENERGY CORPORATION

[28-1-o]

**CAN PRO TELEVISION AWARDS FESTIVAL**

## SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that Can Pro Television Awards Festival intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

May 25, 2000

BARRY DODD  
*National Chair*

[28-1-o]

**CENTRE FOR RESEARCH IN PARTICLE PHYSICS (C.R.P.P.)**

## SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that the Centre for Research in Particle Physics (C.R.P.P.) intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

June 16, 2000

By Order of the Board  
TIM SULLIVAN  
*Secretary/Treasurer*

[28-1-o]

**CITY OF LLOYDMINSTER**

## PLANS DEPOSITED

The City of Lloydminster hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the City of Lloydminster has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Alberta, at Edmonton, Alberta, under deposit number 002-1666, a description of the site and plans of River Training Works Deflector Spur in the North Saskatchewan River, 900 m west of the Bayton Bridge in the Northwest Quarter of Section 25-53-1-W4M.

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

Lloydminster, June 28, 2000

ENGINEERING AND PUBLIC WORKS

[28-1-o]

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

## CANDELA ENERGY CORPORATION

[28-1-o]

**CAN PRO TELEVISION AWARDS FESTIVAL**

## ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que le Can Pro Television Festival demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 25 mai 2000

*Le président national*  
BARRY DODD

[28-1-o]

**CENTRE DE RECHERCHE EN PHYSIQUE DES PARTICULES (C.R.P.P.)**

## ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que le Centre de Recherche en Physique des Particules (C.R.P.P.) demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 16 juin 2000

Par ordre du conseil  
*Le secrétaire-trésorier*  
TIM SULLIVAN

[28-1-o]

**CITY OF LLOYDMINSTER**

## DÉPÔT DE PLANS

La City of Lloydminster donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La City of Lloydminster a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de l'Alberta, à Edmonton (Alberta), sous le numéro de dépôt 002-1666, une description de l'emplacement et les plans de travaux pour corriger le cours d'eau à l'aide d'un épi de déviation dans la rivière North Saskatchewan, à 900 m à l'ouest du pont Bayton situé dans le quartier nord-ouest de la section 25-53-1, à l'ouest du quatrième méridien.

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

Lloydminster, le 28 juin 2000

INGÉNIERIE ET TRAVAUX PUBLICS

[28-1]

**CORPORATION RENDEZ-VOUS À LA RIVIÈRE POUR L'AN 2000****PLANS DEPOSITED**

Corporation Rendez-Vous à la Rivière pour l'an 2000 hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Corporation Rendez-Vous à la Rivière pour l'an 2000 has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Beauceville, at 111 107th Street, Beauceville, Quebec G5X 2P9, under deposit number 468091, a description of the site and plans of two footbridges from the east and the west shores of the Chaudière River to Pozer Island, Saint-Georges, in front of lots 893 and 1029 on the east and parts of lots 56 and 892 on the west.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 101 Champlain Boulevard, Québec, Quebec G1K 7Y7.

Saint-Georges, July 4, 2000

LÉON DROUIN  
*Administrator and Project Manager for RVR 2000*

[28-1-o]

**CORPORATION RENDEZ-VOUS À LA RIVIÈRE POUR L'AN 2000****DÉPÔT DE PLANS**

La Corporation Rendez-Vous à la Rivière pour l'an 2000 donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Corporation Rendez-Vous à la Rivière pour l'an 2000 a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Beauceville, situé au 111, 107<sup>e</sup> Rue, Beauceville (Québec) G5X 2P9, sous le numéro de dépôt 468091, une description de l'emplacement et les plans de deux passerelles rives est-ouest accédant à l'île Pozer, au-dessus de la rivière Chaudière, à Saint-Georges, en face des lots 893 et 1029 du côté est, et une partie des lots 56 et 892 du côté ouest.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 101, boulevard Champlain, Québec (Québec) G1K 7Y7.

Saint-Georges, le 4 juillet 2000

*L'administrateur et chargé du projet RVR 2000*  
LÉON DROUIN

[28-1-o]

**THE DOW CHEMICAL COMPANY****DOCUMENTS DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on June 5, 2000, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Lease Supplement No. 9 dated June 5, 2000, between Dow Railcar Statutory Trust — 1999 and The Dow Chemical Company;
2. Security Agreement Supplement No. 9 dated as of June 5, 2000, between Dow Railcar Statutory Trust — 1999 and Victory Receivables Corporation;
3. Lease Supplement No. 10 dated June 5, 2000, between Dow Railcar Statutory Trust — 1999 and The Dow Chemical Company; and
4. Security Agreement Supplement No. 10 dated as of June 5, 2000, between Dow Railcar Statutory Trust — 1999 and Victory Receivables Corporation.

June 27, 2000

MCCARTHY TÉTRAULT  
*Solicitors*

[28-1-o]

**THE DOW CHEMICAL COMPANY****DÉPÔT DE DOCUMENTS**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada le 5 juin 2000 :

1. Neuvième supplément au contrat de location en date du 5 juin 2000 entre la Dow Railcar Statutory Trust — 1999 et The Dow Chemical Company;
2. Neuvième supplément au contrat de garantie en date du 5 juin 2000 entre la Dow Railcar Statutory Trust — 1999 et la Victory Receivables Corporation;
3. Dixième supplément au contrat de location en date du 5 juin 2000 entre la Dow Railcar Statutory Trust — 1999 et The Dow Chemical Company;
4. Dixième supplément au contrat de garantie en date du 5 juin 2000 entre la Dow Railcar Statutory Trust — 1999 et la Victory Receivables Corporation.

Le 27 juin 2000

*Les conseillers juridiques*  
MCCARTHY TÉTRAULT

[28-1-o]

**EL-MO LEASING II CORPORATION****DOCUMENTS DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on June 27, 2000, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

**EL-MO LEASING II CORPORATION****DÉPÔT DE DOCUMENTS**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 27 juin 2000 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Memorandum of Master Lease dated as of May 1, 2000, between El-Mo Leasing II Corporation and Union Pacific Railroad Company;
2. Memorandum of Partial Assignment of Master Lease dated June 28, 2000, between El-Mo Leasing II Corporation and Wilmington Trust Company;
3. Memorandum of Lease Agreement dated June 28, 2000, between Wilmington Trust Company and El-Mo Leasing II Corporation;
4. Memorandum of Lease Supplement Nos. A-1, A-2 and A-3 dated June 28, 2000, between Wilmington Trust Company and El-Mo Leasing II Corporation;
5. Memorandum of Trust Indenture and Security Agreement dated June 28, 2000, between First Security Bank, N.A. and Wilmington Trust Company; and
6. Memorandum of Indenture Supplement Nos. A-1, A-2 and A-3 dated June 28, 2000, between First Security Bank, N.A. and Wilmington Trust Company.

June 29, 2000

McCARTHY TÉTRAULT  
*Solicitors*

[28-1-o]

1. Résumé du contrat maître de location en date du 1<sup>er</sup> mai 2000 entre la El-Mo Leasing II Corporation et la Union Pacific Railroad Company;
2. Résumé de la cession partielle au contrat de location maître en date du 28 juin 2000 entre la El-Mo Leasing II Corporation et la Wilmington Trust Company;
3. Résumé du contrat de location en date du 28 juin 2000 entre la Wilmington Trust Company et la El-Mo Leasing II Corporation;
4. Résumé des suppléments n<sup>os</sup> A-1, A-2 et A-3 au contrat de location en date du 28 juin 2000 entre la Wilmington Trust Company et la El-Mo Leasing II Corporation;
5. Résumé de la convention de fiducie et du contrat de garantie en date du 28 juin 2000 entre la First Security Bank, N.A. et la Wilmington Trust Company;
6. Résumé des suppléments n<sup>os</sup> A-1, A-2 et A-3 aux conventions de fiducie en date du 28 juin 2000 entre la First Security Bank, N.A. et la Wilmington Trust Company.

Le 29 juin 2000

*Les conseillers juridiques*  
McCARTHY TÉTRAULT

[28-1-o]

**GE CAPITAL RAILCAR SERVICES**

## DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on June 5, 2000, the following documents was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Supplemental Indenture dated October 1, 1999, among GE Railcar Services Inc., General Electric Capital Canada Inc. and Montreal Trust Company of Canada.

June 28, 2000

McCARTHY TÉTRAULT  
*Solicitors*

[28-1-o]

**GE CAPITAL RAILCAR SERVICES**

## DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada le 5 juin 2000 :

Convention de fiducie supplémentaire en date du 1<sup>er</sup> octobre 1999 entre la GE Railcar Services Inc., la General Electric Capital Canada Inc. et la Montreal Trust Company of Canada.

Le 28 juin 2000

*Les conseillers juridiques*  
McCARTHY TÉTRAULT

[28-1-o]

**GENERAL AMERICAN RAILCAR CORPORATION II**

## DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on May 29, 2000, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Lease Supplement No. 2 (GARC II Trust 98-B) dated December 7, 1999, among GARC II 98-B Railcar Trust by Wilmington Trust Company, General American Railcar Corporation II and State Street Bank and Trust Company;
2. Trust Indenture Supplement No. 2 (GARC II Trust 98-B) dated December 7, 1999, between GARC II 98-B Railcar Trust by Wilmington Trust Company and State Street Bank and Trust Company; and

**GENERAL AMERICAN RAILCAR CORPORATION II**

## DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada le 29 mai 2000 :

1. Deuxième supplément au contrat de location (GARC II Trust 98-B) en date du 7 décembre 1999 entre la GARC II 98-B Railcar Trust by Wilmington Trust Company, la General American Railcar Corporation II et la State Street Bank and Trust Company;
2. Deuxième supplément à la convention de fiducie (GARC II Trust 98-B) en date du 7 décembre 1999 entre la GARC II 98-B Railcar Trust by Wilmington Trust Company et la State Street Bank and Trust Company;

3. Bill of Sale and Partial Release (GARC II Trust 98-B) dated December 7, 1999, between GARC II 98-B Railcar Trust by Wilmington Trust Company and State Street Bank and Trust Company.

June 27, 2000

MCCARTHY TÉTRAULT  
Solicitors

[28-1-o]

3. Acte de vente et mainlevée partielle (GARC II Trust 98-B) en date du 7 décembre 1999 entre la GARC II 98-B Railcar Trust by Wilmington Trust Company et la State Street Bank and Trust Company.

Le 27 juin 2000

*Les conseillers juridiques*  
MCCARTHY TÉTRAULT

[28-1-o]

## GENERAL AMERICAN TRANSPORTATION CORPORATION

### DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on May 29, 2000, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Bill of Sale and Partial Release (GATC Trust 90-2) relating to railcar GATX 065362 dated July 7, 1999, between Wilmington Trust Company and Harris Trust and Savings Bank.

June 28, 2000

MCCARTHY TÉTRAULT  
Solicitors

[28-1-o]

## GENERAL AMERICAN TRANSPORTATION 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 document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada le 29 mai 2000 :

Acte de vente et mainlevée partielle (GATC Trust 90-2) relatif à l'autorail GATX 065362 en date du 7 juillet 1999 entre la Wilmington Trust Company et la Harris Trust and Savings Bank.

Le 28 juin 2000

*Les conseillers juridiques*  
MCCARTHY TÉTRAULT

[28-1-o]

## GENERAL AMERICAN TRANSPORTATION CORPORATION

### DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on May 29, 2000, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Lease Supplement No. 8 (GATC Trust 90-2) dated July 7, 1999, between Wilmington Trust Company and General American Transportation Corporation;
2. Trust Indenture Supplement No. 7 (GATC Trust 90-2) dated July 7, 1999, between Wilmington Trust Company and Harris Trust and Savings Bank;
3. Bill of Sale and Partial Release (GATC Trust 90-2) dated July 7, 1999, between Wilmington Trust Company and Harris Trust and Savings Bank;
4. Lease Supplement No. 9 (GATC Trust 90-2) dated March 14, 1999, between Wilmington Trust Company and GATX Rail Corporation;
5. Trust Indenture Supplement No. 8 (GATC Trust 90-2) dated March 14, 1999, between Wilmington Trust Company and Harris Trust and Savings Bank; and
6. Bill of Sale and Partial Release (GATC Trust 90-2) dated March 14, 1999, between Wilmington Trust Company and Harris Trust and Savings Bank.

June 27, 2000

MCCARTHY TÉTRAULT  
Solicitors

[28-1-o]

## GENERAL AMERICAN TRANSPORTATION CORPORATION

### DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada le 29 mai 2000 :

1. Huitième supplément au contrat de location (GATC Trust 90-2) en date du 7 juillet 1999 entre la Wilmington Trust Company et la General American Transportation Corporation;
2. Septième supplément à la convention de fiducie (GATC Trust 90-2) en date du 7 juillet 1999 entre la Wilmington Trust Company et la Harris Trust and Savings Bank;
3. Acte de vente et mainlevée partielle (GATC Trust 90-2) en date du 7 juillet 1999 entre la Wilmington Trust Company et la Harris Trust and Savings Bank;
4. Neuvième supplément au contrat de location (GATC Trust 90-2) en date du 14 mars 1999 entre la Wilmington Trust Company et la GATX Rail Corporation;
5. Huitième supplément à la convention de fiducie (GATC Trust 90-2) en date du 14 mars 1999 entre la Wilmington Trust Company et la Harris Trust and Savings Bank;
6. Acte de vente et mainlevée partielle (GATC Trust 90-2) en date du 14 mars 1999 entre la Wilmington Trust Company et la Harris Trust and Savings Bank.

Le 27 juin 2000

*Les conseillers juridiques*  
MCCARTHY TÉTRAULT

[28-1-o]

**GENERAL AMERICAN TRANSPORTATION CORPORATION****DOCUMENTS DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on May 29, 2000, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Lease Supplement No. 9 (GATC Trust 91-1) dated June 9, 1999, between State Street Bank and Trust Company and General American Transportation Corporation;
2. Trust Indenture Supplement No. 9 (GATC Trust 91-1) dated June 9, 1999, between State Street Bank and Trust Company and Harris Trust and Savings Bank;
3. Bill of Sale and Partial Release (GATC Trust 91-1) dated June 9, 1999, between State Street Bank and Trust Company and Harris Trust and Savings Bank;
4. Lease Supplement No. 10 (GATC Trust 91-1) dated October 7, 1999, between State Street Bank and Trust Company and General American Transportation Corporation;
5. Trust Indenture Supplement No. 10 (GATC Trust 91-1) dated October 7, 1999, between State Street Bank and Trust Company and Harris Trust and Savings Bank; and
6. Bill of Sale and Partial Release (GATC Trust 91-1) dated October 7, 1999, between State Street Bank and Trust Company and Harris Trust and Savings Bank.

June 27, 2000

MCCARTHY TÉTRAULT  
*Solicitors*

[28-1-o]

**IBM CANADA LIMITED****PLANS DEPOSITED**

IBM Canada Limited hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, IBM Canada Limited has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of York, at Newmarket, Ontario, a description of the site and plans of the Warden Avenue overpass, a pedestrian footbridge and a private vehicular bridge, under deposit numbers R745838, R745839 and R745840 respectively, all of which will cross over the Rouge River at the IBM Software Development Facility on Lot No. 9, Concession No. 4, in the Town of Markham.

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

Markham, June 27, 2000

SARAH KURTZ  
*Professional Engineer*

[28-1-o]

**GENERAL AMERICAN TRANSPORTATION CORPORATION****DÉPÔT DE DOCUMENTS**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada le 29 mai 2000 :

1. Neuvième supplément au contrat de location (GATC Trust 91-1) en date du 9 juin 1999 entre la State Street Bank and Trust Company et la General American Transportation Corporation;
2. Neuvième supplément à la convention de fiducie (GATC Trust 91-1) en date du 9 juin 1999 entre la State Street Bank and Trust Company et la Harris Trust and Savings Bank;
3. Acte de vente et mainlevée partielle (GATC Trust 91-1) en date du 9 juin 1999 entre la State Street Bank and Trust Company et la Harris Trust and Savings Bank;
4. Dixième supplément au contrat de location (GATC Trust 91-1) en date du 7 octobre 1999 entre la State Street Bank and Trust Company et la General American Transportation Corporation;
5. Dixième supplément à la convention de fiducie (GATC Trust 91-1) en date du 7 octobre 1999 entre la State Street Bank and Trust Company et la Harris Trust and Savings Bank;
6. Acte de vente et mainlevée partielle (GATC Trust 91-1) en date du 7 octobre 1999 entre la State Street Bank and Trust Company et la Harris Trust and Savings Bank.

Le 27 juin 2000

*Les conseillers juridiques*  
MCCARTHY TÉTRAULT

[28-1-o]

**IBM CANADA LIMITÉE****DÉPÔT DE PLANS**

La société IBM Canada Limitée donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La IBM Canada Limitée a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de York, à Newmarket (Ontario), une description de l'emplacement et les plans d'un viaduc routier (avenue Warden), d'une passerelle et d'un pont privé pour les véhicules, sous les numéros respectifs R745838, R745839 et R745840. Les trois structures seront placées au-dessus de la rivière Rouge, près des installations d'élaboration de logiciels d'IBM situées sur le lot 9, concession 4, dans la ville de Markham.

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

Markham, le 27 juin 2000

*L'ingénieure*  
SARAH KURTZ

[28-1-o]



**NATIONAL RAILROAD PASSENGER CORPORATION**

## DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on June 13, 2000, the following documents (Amtrak Trust Nos. 2000-A and 2000-B), were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Memorandum of Lease of Railroad Equipment dated as of June 13, 2000, between Wilmington Trust Company and National Railroad Passenger Corporation; and
2. Memorandum of Loan and Security Agreement dated as of June 13, 2000, between Wilmington Trust Company and AME Investments, LLC.

June 28, 2000

MCCARTHY TÉTRAULT  
*Solicitors*

[28-1-o]

**NIAGARA PARKS COMMISSION**

## PLANS DEPOSITED

The Niagara Parks Commission hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Niagara Parks Commission has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Niagara South No. 59, at Welland, Ontario, under deposit number 770068, a description of the site and plans of the reconstruction of Boyer's Creek bridge over Boyer's Creek (waterway feeding into the Niagara River) at the Niagara Parkway in the City of Niagara Falls, Regional Municipality of Niagara, Province of Ontario, in front of Lot No. 8, between Sherk and Bossert Roads.

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

Niagara Falls, June 29, 2000

L. SCOTT WHITWELL  
*Director of Engineering  
and Maintenance*

[28-1-o]

**PROGRESSIVE CASUALTY INSURANCE COMPANY OF CANADA****PROGRESSIVE CASUALTY INSURANCE COMPANY**

## TRANSFER AND ASSUMPTION AGREEMENT

Notice is hereby given that, in accordance with the provisions of section 254 of the *Insurance Companies Act* (Canada), Progressive Casualty Insurance Company of Canada/Progressive du Canada Compagnie d'Assurance Générale ("PCICC") and the Canadian branch of Progressive Casualty Insurance Company ("Progressive Canadian Branch") intend to make an application to

**NATIONAL RAILROAD PASSENGER CORPORATION**

## DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que les documents suivants (Amtrak Trust Nos. 2000-A et 2000-B) ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada le 13 juin 2000 :

1. Résumé du contrat de location d'équipement ferroviaire en date du 13 juin 2000 entre la Wilmington Trust Company et la National Railroad Passenger Corporation;
2. Résumé de l'accord de prêt et contrat de garantie en date du 13 juin 2000 entre la Wilmington Trust Company et la AME Investments, LLC.

Le 28 juin 2000

*Les conseillers juridiques*  
MCCARTHY TÉTRAULT

[28-1-o]

**NIAGARA PARKS COMMISSION**

## DÉPÔT DE PLANS

La Niagara Parks Commission donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Niagara Parks Commission a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Niagara South No. 59, à Welland (Ontario), sous le numéro de dépôt 770068, une description de l'emplacement et les plans de la réfection du pont Boyer's Creek au-dessus du ruisseau Boyer's (cours d'eau se jetant dans la rivière Niagara), à la hauteur de la promenade Niagara, dans la ville de Niagara Falls, municipalité régionale de Niagara, province d'Ontario, sur le lot n° 8, entre les chemins Sherk et Bossert.

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

Niagara Falls, le 29 juin 2000

*Le directeur des Services  
de génie et d'entretien*

L. SCOTT WHITWELL

[28-1]

**PROGRESSIVE DU CANADA COMPAGNIE D'ASSURANCE GÉNÉRALE****PROGRESSIVE CASUALTY INSURANCE COMPANY**

## CONVENTION DE CESSION ET DE TRANSFERT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 254 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que la Progressive Casualty Insurance Company of Canada/Progressive du Canada Compagnie d'Assurance Générale (« PCICC ») et la succursale canadienne de la Progressive Casualty Insurance Company (« Succursale Canadienne de la Progressive ») ont l'intention

the Minister of Finance of Canada, after a 30-day period from the date of publication of this notice for approval of the transfer to Progressive Canadian Branch from PCICC of all policies issued by PCICC in Canada (the "Policies"), and all present and future obligations under such Policies as of 12:01 a.m., January 1, 2000.

The proposed transfer and assumption agreement will be available for inspection by holders of Policies and claimants thereunder at the head office of PCICC and the Canadian Chief Agency of Progressive Canadian Branch, both being located at 200 Yorkland Boulevard, Suite 500, Toronto, Ontario M5J 2C1, during regular business hours, for a 30-day period after the date of publication of this notice.

Toronto, July 8, 2000

PROGRESSIVE CASUALTY INSURANCE  
COMPANY OF CANADA

DAVID KREW  
*President*

PROGRESSIVE CASUALTY INSURANCE COMPANY

JANICE ANDERSON  
*Chief Agent for Canada*

[28-1-o]

de présenter une demande au ministre des Finances 30 jours après la publication du présent avis en vue d'obtenir l'approbation du Ministre pour le transfert à la Succursale Canadienne de la Progressive toutes les polices d'assurance émises par la PCICC au Canada (les « Polices »), ainsi que le transfert de toutes les obligations et responsabilités, présentes et futures, découlant des Polices à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000, à 00h01.

La convention de cession et de transfert qui est proposée (la « Convention ») pourra être examinée par les détenteurs et les bénéficiaires des Polices durant les 30 jours suivant la publication du présent avis. L'examen de la Convention pourra se faire pendant les heures normales de bureau, soit au bureau principal de la PCICC, soit au bureau de l'Agent en chef de la Succursale Canadienne de la Progressive. Ces bureaux sont tous les deux situés au 200, boulevard Yorkland, Bureau 500, Toronto (Ontario) M5J 2C1.

Toronto, le 8 juillet 2000

PROGRESSIVE DU CANADA COMPAGNIE  
D'ASSURANCE GÉNÉRALE

*Le président*  
DAVID KREW

PROGRESSIVE CASUALTY INSURANCE COMPANY

*L'agent en chef pour le Canada*  
JANICE ANDERSON

[28-1-o]

## RABOBANK NEDERLAND

### APPLICATION TO ESTABLISH A FOREIGN BANK BRANCH

Notice is hereby given, pursuant to subsection 525(2) of the *Bank Act* (Canada), that Rabobank Nederland, a foreign bank organized and regulated under the laws of the Netherlands, intends to apply to the Minister of Finance for an order permitting Rabobank Nederland to establish a branch in Canada to carry on the business of banking.

The branch will carry on business in Canada under the name Rabobank Nederland, Canadian Branch and its principal office will be located in Toronto, Ontario.

Any person who objects to the proposed order may submit the objection in writing, on or before August 14, 2000, to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2.

Utrecht, Netherlands, June 24, 2000

RABOBANK NEDERLAND

[26-4-o]

## RABOBANK NEDERLAND

### DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SUCCURSALE DE BANQUE ÉTRANGÈRE

Avis est donné par les présentes, en vertu du paragraphe 525(2) de la *Loi sur les banques* (Canada), que la Rabobank Nederland, une banque étrangère organisée et régie selon les lois des Pays-Bas, a l'intention de demander au ministre des Finances une ordonnance l'autorisant à établir une succursale de banque étrangère au Canada, pour y mener des activités bancaires.

La succursale exercera ses affaires au Canada sous le nom de Rabobank Nederland, succursale canadienne et son bureau principal sera situé à Toronto (Ontario).

Toute personne qui s'oppose à une telle ordonnance peut soumettre son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières situé au 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 14 août 2000.

Utrecht, Pays-Bas, le 24 juin 2000

RABOBANK NEDERLAND

[26-4-o]

## RHINE REINSURANCE COMPANY LIMITED

### CHANGE OF NAME

Notice is hereby given that Rhine Reinsurance Company Limited, in English, and Rhin Réassurance S.A., in French, intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions, pursuant to section 576 of the *Insurance Companies Act*, to

## RHIN RÉASSURANCE S.A.

### CHANGEMENT DE DÉNOMINATION SOCIALE

Avis est par les présentes donné que la Rhin Réassurance S.A., en français, et la Rhine Reinsurance Company Limited, en anglais, a l'intention de présenter une demande au surintendant des institutions financières, en vertu de l'article 576 de la *Loi sur les*

change the name under which it is authorized to insure risks to Rhine Re Ltd., in English, and Rhine Re S.A., in French.

Toronto, July 1, 2000

PATRICK J. KING  
Chief Agent

[27-4-o]

*sociétés d'assurances*, visant à changer la dénomination sociale sous laquelle celle-ci est autorisée à garantir des risques à Rhine Re S.A., en français, et Rhine Re Ltd., en anglais.

Toronto, le 1<sup>er</sup> juillet 2000

*L'agent principal*  
PATRICK J. KING

[27-4-o]

## ROYAL MACCABEES LIFE INSURANCE COMPANY

### CHANGE OF NAME

Notice is hereby given that Royal Maccabees Life Insurance Company intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions of Canada pursuant to section 576 of the *Insurance Companies Act* to change the name under which it is authorized to insure risks to Reassure America Life Insurance Company.

Windsor, June 2, 2000

FREDERIC G. FARRELL, Q.C.  
Chief Agent

[25-4-o]

## ROYAL MACCABEES LIFE INSURANCE COMPANY

### CHANGEMENT DE RAISON SOCIALE

Avis est par les présentes donné que la Royal Maccabees Life Insurance Company a l'intention de présenter une demande au surintendant des institutions financières du Canada, en vertu de l'article 576 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, visant à changer la raison sociale sous laquelle celle-ci garantit des risques à Reassure America Life Insurance Company.

Windsor, le 2 juin 2000

*L'agent principal*  
FREDERIC G. FARRELL, c.r.

[25-4]

## S.C.B. FISHERIES LIMITED

### PLANS DEPOSITED

S.C.B. Fisheries Limited hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, S.C.B. Fisheries Limited has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the municipal building of the Electoral District of Fortune Bay—Cape La Hune, at St. Alban's, Newfoundland, under deposit number BWA 8200-96-1138, a description of the site and plans of an aquaculture site for Atlantic salmon in Jeddore Lake.

Written objections based on the effect of the work on marine should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, P.O. Box 5667, St. John's, Newfoundland A1C 5X1.

St. Alban's, June 27, 2000

WILLIAM J. CARTER  
Agent

[28-1-o]

## S.C.B. FISHERIES LIMITED

### DÉPÔT DE PLANS

La société S.C.B. Fisheries Limited donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La S.C.B. Fisheries Limited, a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau municipal de la circonscription électorale de Fortune Bay—Cape La Hune, à St. Alban's (Terre-Neuve), sous le numéro de dépôt BWA 8200-96-1138, une description de l'emplacement et les plans d'une installation d'aquaculture pour le saumon atlantique dans le lac Jeddore.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime et sur l'environnement doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, Case postale 5667, St. John's (Terre-Neuve) A1C 5X1.

St. Alban's, le 27 juin 2000

*L'agent*  
WILLIAM J. CARTER

[28-1]

## UNION CARBIDE CORPORATION

### DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on June 20, 2000, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Lease Supplement No. 3 dated June 20, 2000, between First Security Bank, National Association and Union Carbide Corporation; and

## UNION CARBIDE CORPORATION

### DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 20 juin 2000 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Troisième supplément au contrat de location en date du 20 juin 2000 entre la First Security Bank, National Association et la Union Carbide Corporation;

2. Supplement No. 3 to Assignment of Lease and Rent and Security Agreement dated June 20, 2000, of First Security Bank, National Association.

2. Troisième supplément à la cession du contrat de location et de loyers et au contrat de garantie en date du 20 juin 2000 de la First Security Bank, National Association.

June 29, 2000

Le 29 juin 2000

MCCARTHY TÉTRAULT  
*Solicitors*

*Les conseillers juridiques*  
MCCARTHY TÉTRAULT

[28-1-o]

[28-1-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
<b>Environment, Dept. of the</b>		<b>Environnement, min. de l'</b>	
Regulations Amending the Migratory Birds Regulations .....	2128	Règlement modifiant le Règlement sur les oiseaux migrants .....	2128
Regulations Amending the Migratory Bird Sanctuary Regulations .....	2134	Règlement modifiant le Règlement sur les refuges d'oiseaux migrants.....	2134
<b>Finance, Dept. of</b>		<b>Finances, min. des</b>	
Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Least Developed Country Tariff).....	2136	Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes (tarif des pays les moins développés) .....	2136
Regulations Amending the General Preferential Tariff and Least Developed Country Tariff Rules of Origin Regulations .....	2150	Règlement modifiant le Règlement sur les règles d'origine (tarif de préférence général et tarif des pays les moins développés).....	2150
<b>Health, Dept. of</b>		<b>Santé, min. de la</b>	
Regulations Amending the Processing and Distribution of Semen for Assisted Conception Regulations (1238 — Special Access).....	2152	Règlement modifiant le Règlement sur le traitement et la distribution du sperme destiné à la reproduction assistée (1238 — accès spécial).....	2152
<b>Industry, Dept. of, and Dept. of Transport</b>		<b>Industrie, min. de l', et min. des Transports</b>	
Regulations Respecting Anti-Competitive Acts of Persons Operating a Domestic Service .....	2163	Règlement sur les agissements anti-concurrentiels des exploitants de service intérieur .....	2163
<b>Transport, Dept. of</b>		<b>Transports, min. des</b>	
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part III) .....	2168	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie III) .....	2168
Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (School Bus Body Joint Strength).....	2191	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire).....	2191

## Regulations Amending the Migratory Birds Regulations

### Statutory Authority

*Migratory Birds Convention Act, 1994*

### Sponsoring Department

Department of the Environment

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

The objective of the proposed amendments to the *Migratory Birds Regulations* is both to confirm the capacity of residents of the Province of Newfoundland and Labrador to hunt murre for food, and to ensure the conservation of murre populations, by managing the harvest at a sustainable level. The Regulations will also set hunting zones, bag and possession limits and season dates. Murre hunters will be permitted to hunt from a moving power boat.

Two very minor clarifications in wording to the *Migratory Bird Sanctuary Regulations*, also relating to murre, accompany these amendments to the *Migratory Birds Regulations*.

The hunting of murre, a collective term for the Common and Thick-billed Murre, is a long-standing activity in Newfoundland and Labrador where the birds have been taken for subsistence purposes for hundreds of years. The harvest is comprised largely of Thick-billed Murres which originate from colonies in the Eastern Canadian Arctic and Greenland. The Common Murre, which nests in large colonies around Newfoundland, comprises only a small percentage of the overall harvest. Until recently, the hunt was largely unregulated, and harvests of Thick-billed Murres, which winter around Newfoundland, were regularly estimated to be between 600 000 and 900 000 annually, a level considered unsustainable for the population. Harvests of Common Murres are much lower and are not thought to exceed sustainable levels.

Murre are considered a non-game species under the *Migratory Birds Convention Act, 1994* (MBCA), which was proclaimed in 1917 and amended in 1994. The MBCA implements the *Migratory Birds Convention* (the Convention), which was signed with the United States in 1916. As murre are classified as a non-game species under the Convention, the hunt became inconsistent with the Convention when Newfoundland joined Canada in 1949. To accommodate this important harvest, the federal government established a regulation in 1956. However, the hunt could not be regulated by the same provisions of the MBCA which apply to game species, and the regulation of the hunt through bag limits and season length was not possible.

## Règlement modifiant le Règlement sur les oiseaux migrateurs

### Fondement législatif

*Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*

### Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

#### Description

L'objectif des modifications proposées au *Règlement sur les oiseaux migrateurs* est à la fois de confirmer la capacité des résidents de la province de Terre-Neuve et du Labrador de chasser les marmettes pour s'alimenter et d'assurer la conservation des populations de marmettes en administrant la prise à un niveau viable. Le Règlement établira également des zones de chasse, des limites de prise et de possession ainsi que des dates de saison de chasse. Les chasseurs de marmettes seront autorisés à chasser depuis une embarcation à moteur.

Deux éclaircissements très mineurs dans le libellé du *Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs*, ayant également trait aux marmettes, accompagnent ces modifications au *Règlement sur les oiseaux migrateurs*.

La chasse à la marmette, terme qui réunit la Marmette de Troil et la Marmette de Brünnich, est une activité traditionnelle à Terre-Neuve et au Labrador où les oiseaux sont chassés à des fins de subsistance depuis des centaines d'années. La prise est composée principalement de Marmettes de Brünnich qui viennent de colonies de l'Est de l'Arctique canadien et du Groenland. La Marmette de Troil, qui niche dans de grandes colonies autour de Terre-Neuve, ne représente qu'un petit pourcentage de l'ensemble des prises. Jusqu'à tout récemment, la chasse était en grande partie non réglementée et les prises de Marmettes de Brünnich, qui hivernent autour de Terre-Neuve, étaient estimées régulièrement entre 600 000 et 900 000 par année, niveau considéré non viable pour la population. Les prises de Marmettes de Troil sont de beaucoup inférieures, et on ne croit pas qu'elles excèdent des niveaux viables.

La marmette est considérée comme une espèce non gibier en vertu de la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* (LCOM), qui a été proclamée en 1917 et modifiée en 1994. La LCOM met en œuvre la *Convention concernant les oiseaux migrateurs* (la Convention), qui a été signée avec les États-Unis en 1916. Étant donné que les marmettes sont considérées comme espèce non gibier en vertu de la Convention, leur chasse est devenue incompatible avec la Convention lorsque Terre-Neuve s'est jointe au Canada en 1949. Afin de permettre cette importante prise, le gouvernement fédéral a établi en 1956 un règlement qui autorise la chasse. Toutefois, la chasse ne pouvait pas être réglementée par les mêmes dispositions de la LCOM qui s'appliquent aux espèces considérées comme gibier, et la réglementation de la chasse par des limites de prise et la durée de la saison n'était pas possible.

In the 1980s, Environment Canada recognized that the annual harvest of Thick-billed Murres exceeded sustainable levels. Without the authority to regulate the hunt under the MBCA, Environment Canada implemented an extensive public education campaign to encourage the hunting community to practice conservation. Since 1993-94, as a temporary measure, the murre hunt has been controlled through an administrative order under the *Migratory Birds Regulations*, which is made under the authority of the MBCA. The order allows the Minister of the Environment to restrict hunting activities if there is a conservation concern. Since these restrictions have been in place, the harvest of Thick-billed Murres has been reduced by about 50 percent, to a level which is sustainable for the population.

In 1995, Canada and the United States negotiated an amendment to the Convention entitled the Parksville Protocol. Under the terms of the amendment, new authority is provided to manage murrens in Newfoundland and Labrador subject to regulation. Canada ratified the Protocol in the fall of 1995, and the United States ratified the document on September 9, 1999. The two countries exchanged the instruments of ratification in Ottawa on October 7, 1999, and the Schedule to the MBCA was amended on May 17, 2000.

#### Alternatives

##### Unrestricted Hunt

Without controls, harvests of murrens would continue at levels considered unsustainable for the long-term health and survival of murre populations. The residents of Newfoundland and Labrador and the hunting community have been clear in their support of conservation measures to ensure a sustainable population.

##### Education

Education is not enough. In the 1980s, the Environment Canada implemented an extensive public education campaign to encourage the hunting community to practice conservation in harvesting murrens. Despite a very positive response, the murre harvest continued to exceed sustainable levels.

##### Status Quo

The administrative order has been in place since 1993-94, and has been effective in protecting murre populations from undue declines. The order limited restrictions to varying hunting periods, zones and/or quotas. However, the amendment to the Convention provides Environment Canada with greater ability to better manage the hunt by regulation. For instance, under the *Migratory Birds Regulations*, it would be possible to control murre hunting methods and equipment.

#### Benefits and Costs

Minimal negative socio-economic impacts are expected in Newfoundland and Labrador as a result of regulating the harvest of murrens. The daily bag and possession limits are presently set under an administrative order and it is proposed that the same harvest restrictions continue under the *Migratory Birds Regulations*.

Under the non-toxic shot regulation found in the *Migratory Birds Regulations*, the use of lead shot when hunting woodcock, mourning doves, and band-tailed pigeons is still permitted because there is not scientific consensus that using lead shot in upland game hunting causes significant environmental problems.

Dans les années 1980, Environnement Canada a reconnu que la prise annuelle de Marmettes de Brünnich dépassait les niveaux viables. À défaut de pouvoir réglementer la chasse en vertu de la LCOM, Environnement Canada a mis en œuvre une vaste campagne d'éducation publique pour encourager le milieu de la chasse à pratiquer la conservation. Depuis 1993-1994, comme mesure temporaire, la chasse à la marmette est contrôlée par une ordonnance administrative en vertu du *Règlement sur les oiseaux migrants*, qui est rendue sous l'autorité de la LCOM. L'ordonnance permet au ministre de l'Environnement de limiter les activités de chasse s'il y a des préoccupations relativement à la conservation. Depuis que ces restrictions sont en place, la prise de Marmettes de Brünnich a été réduite de 50 p. 100, à un niveau qui est viable pour la population.

En 1995, le Canada et les États-Unis ont négocié une modification à la Convention intitulée « protocole de Parksville ». Selon les modalités de la modification, un nouveau pouvoir est prévu pour gérer les marmettes à Terre-Neuve et au Labrador en vertu du Règlement. Le Canada a ratifié le protocole en automne 1995, et les États-Unis l'ont ratifié le 9 septembre 1999. Les deux pays se sont échangés les instruments de ratification à Ottawa le 7 octobre 1999, et l'annexe à la LCOM a été modifiée le 17 mai 2000.

#### Solutions envisagées

##### Chasse illimitée

Sans contrôles, les prises de marmettes se poursuivraient à des niveaux considérés non viables pour la santé et la survie à long terme des populations de marmettes. Les résidents de Terre-Neuve et du Labrador ainsi que le milieu de la chasse ont appuyé très clairement les mesures de conservation visant à assurer une population viable.

##### Éducation

L'éducation ne suffit pas. Dans les années 1980, Environnement Canada a mis en œuvre une vaste campagne d'éducation publique pour encourager le milieu de la chasse à pratiquer la conservation des marmettes. Malgré une réaction très positive, la prise a continué de dépasser des niveaux viables.

##### Statu quo

L'ordonnance administrative est en place depuis 1993-1994 et a été efficace pour protéger les populations de marmettes contre une diminution excessive. L'ordonnance a limité les restrictions aux diverses périodes de chasses, aux zones et/ou aux quotas. Toutefois, la modification de la Convention fournit à Environnement Canada une capacité accrue de mieux gérer la chasse par voie de réglementation. Par exemple, en vertu du *Règlement sur les oiseaux migrants*, il serait possible de contrôler les méthodes et l'équipement de chasse à la marmette.

#### Avantages et coûts

Des impacts socio-économiques négatifs minimes sont prévus à Terre-Neuve et au Labrador en conséquence de la réglementation de la prise de marmettes. Les limites de prise et de possession quotidiennes sont actuellement fixées en vertu d'une ordonnance administrative et on propose que les mêmes restrictions à la prise continuent en vertu du *Règlement sur les oiseaux migrants*.

En vertu du règlement sur la grenaille non toxique qui se trouve dans le *Règlement sur les oiseaux migrants*, l'utilisation de la grenaille de plomb pour chasser la bécasse, la Tourterelle triste et le Pigeon à queue barrée est toujours permise car il n'y a pas de consensus scientifique indiquant que l'utilisation de la grenaille

The lack of consensus and the lack of scientific evidence also applies for murre. Murres do not appear to ingest lead shot during feeding and are generally hunted in deep water where lead shot is not known to pose a significant risk to other waterbirds. Samples of murre flesh, to date, do not indicate significant elevated lead levels that can be linked to lead shot. Canadian Wildlife Service (CWS) will continue to explore the possibility of undetected toxicological effects of lead shot on species presently excluded by the regulations. In the meantime, CWS will continue to encourage murre hunters to voluntarily use non-toxic shot.

### Consultation

The consultation process for the conservation of murre populations began in the mid-1980's when Environment Canada personnel held public information meetings throughout the province to advocate conservation and educate hunters about the life cycle of the animal. The consultation process is now largely carried out through the Murre Advisory Group, a multi-stakeholder group composed of many individual hunters, hunting associations, the province and Environment Canada officials. Since 1993-94, this group has met annually to review proposed bag limits, season dates and hunting zones in Newfoundland and Labrador. The recommendations of this group influence the annual establishment of harvest restrictions.

Through news releases, radio interviews, television programs, public meetings and one-on-one dockside interviews, considerable effort has been made to advise the public about murre conservation concerns. The murre hunting community in Newfoundland and Labrador has embraced, through these previous public education efforts, the importance of conservation of murres and supports these regulatory initiatives.

Early notice of the proposal was included in Environment Canada's November 1997 and 1998 editions of the *Status of Migratory Game Birds in Canada*, and in the December 1997 and 1999 editions of the annual consultation document, *Migratory Game Birds in Canada: Proposals for Hunting Regulations*. These reports are widely distributed to organizations with an interest in migratory bird conservation in Canada, the United States, and other countries. Interested parties include biologists, hunters and native groups. The reports are also distributed to non-government groups, such as the Canadian Wildlife Federation and its provincial affiliates, the Canadian Nature Federation, World Wildlife Fund, the Nature Conservancy of Canada and Ducks Unlimited. No objections have been received.

In late 2000, consultations will be initiated by CWS with the Murre Advisory Group and other interest groups concerning a possible future requirement for all murre hunters to hold a Migratory Game Bird Hunting Permit (MGBHP). Presently there are about 9 000 murre hunters in Newfoundland and Labrador, approximately half of whom purchase MGBHPs to hunt migratory game birds, such as sea ducks. The permit is used to survey hunters about the species and numbers of migratory game birds taken, and is useful for long-term management of populations. The

de plomb pour chasser le gibier des hautes terres cause des problèmes environnementaux importants. Le manque de consensus, ainsi que le peu de preuves scientifiques, s'appliquent aussi au cas des marmettes. Ces dernières ne semblent pas ingérer de la grenaille de plomb en mangeant et elles sont généralement chassées en eaux profondes où la grenaille de plomb ne semble pas poser de risque important aux autres oiseaux aquatiques. À ce jour, des échantillons de chair de marmette ne présentent pas de niveaux de plomb très élevés qui pourraient être associés à la grenaille de plomb. Le Service canadien de la faune (SCF) continuera à étudier la possibilité de répercussions toxicologiques non décelées de la grenaille de plomb sur les espèces actuellement exclues de la réglementation. Dans l'intervalle, on continuera à encourager les chasseurs de marmette à volontairement utiliser de la grenaille non toxique.

### Consultations

Le processus de consultation sur la conservation des populations de marmettes a commencé au milieu des années 1980 lorsque le personnel d'Environnement Canada a organisé des sessions publiques d'information dans toute la province pour défendre la conservation et éduquer les chasseurs sur le cycle de vie de l'animal. Le processus de consultation s'effectue maintenant en grande partie par l'intermédiaire du groupe consultatif sur la marmette, un groupe réunissant de multiples intervenants composé de nombreux chasseurs individuels, d'associations de chasseurs, de représentants de la province et de représentants officiels d'Environnement Canada. Depuis 1993-1994, ce groupe se réunit chaque année pour examiner les limites de prise, les dates de saison de chasse et les zones de chasse proposées à Terre-Neuve et au Labrador. Les recommandations de ce groupe influent sur l'établissement annuel des restrictions de la prise.

Par le truchement de communiqués, d'entrevues radiophoniques, d'émissions télévisées, d'assemblées publiques et d'entrevues personnelles à quai, un effort considérable a été fait pour aviser le public des préoccupations concernant la conservation des marmettes. Le milieu de la chasse à la marmette de Terre-Neuve et du Labrador a embrassé, à l'aide de ces efforts antérieurs d'éducation publique, l'importance de la conservation des marmettes et il appuie ces initiatives de réglementation.

Un préavis de la proposition a fait partie des numéros de novembre 1997 et 1998 de *Situation des oiseaux migrateurs considérés comme gibier au Canada* d'Environnement Canada et des éditions de décembre 1997 et 1999 du document de consultation annuel intitulé *Les oiseaux migrateurs considérés comme gibier au Canada : Propositions aux règlements de chasse*. Ces rapports sont largement distribués aux organismes ayant un intérêt pour la conservation des oiseaux migrateurs au Canada, aux États-Unis et dans d'autres pays. Les parties intéressées comprennent des biologistes, des chasseurs et des groupes autochtones. Les rapports sont également distribués à des groupes non gouvernementaux, comme la Fédération canadienne de la faune et ses ramifications provinciales, la Fédération canadienne de la nature, le Fonds mondial pour la nature, la Société canadienne pour la conservation de la nature et Canards illimités. Aucune opposition n'a été reçue.

Vers la fin de l'an 2000, le SCF amorcera des consultations auprès du groupe consultatif sur la marmette et d'autres groupes d'intérêt relativement à l'exigence éventuelle obligeant tous les chasseurs de marmette à détenir un permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier (le permis). Il y a actuellement environ 9 000 chasseurs de marmette à Terre-Neuve et au Labrador, dont environ la moitié achètent des permis pour chasser des oiseaux migrateurs considérés comme gibier, tels que les canards de mer. Le permis est utilisé pour faire enquête auprès de



MGBHP costs \$8.50, with a further \$8.50 required to validate the permit with a Wildlife Habitat Conservation stamp.

#### Compliance and Enforcement

These amendments will not necessitate additional enforcement requirements.

Under the *Migratory Birds Convention Act, 1994*, and considering case law, the average penalty for a summary conviction of an individual for a violation under the Act is estimated to be approximately \$300. Minor offences will be dealt with under a ticketing system. There are provisions for increasing fines for a continuing or subsequent offence. However, an individual may receive a \$50,000-maximum fine and/or up to six months in jail for summary (minor) conviction offences, and a \$100,000-maximum fine and/or up to five years in jail for indictable (serious) offences. Corporations face maximum fines of \$100,000 and \$250,000 for summary convictions and indictable offences, respectively.

The amendments will facilitate the dissemination of information, such as bag and possession limits, seasons and zones for murrets, to hunters. The information will be incorporated into both national publications, the provincial hunting guide and press releases.

Canadian Wildlife Service game officers, members of the Royal Canadian Mounted Police and provincial and territorial conservation officers enforce the *Migratory Birds Regulations* by, for example, inspecting hunting areas, hunters for hunting permits, hunting equipment, and the number of migratory game birds taken and possessed.

#### Contacts

Steve Wendt, Chief, Migratory Birds Conservation Division, Canadian Wildlife Service, Environment Canada, Ottawa, Ontario K1A 0H3, (819) 953-1422 (Telephone), (819) 994-4445 (Facsimile), Steve.Wendt@ec.gc.ca (Electronic mail); Douglas Bliss, Manager, Wildlife Conservation Division, Canadian Wildlife Service, Environmental Conservation Branch, Environment Canada, Sackville, New Brunswick E4L 1G6, (506) 364-5048 (Telephone), (506) 364-5062 (Facsimile), Doug.Bliss@ec.gc.ca (Electronic mail); and Susan Masswohl, Regulatory Analyst, Program Analysis and Coordination, Division Canadian Wildlife Service, Environment Canada, Ottawa, Ontario K1A 0H3, (819) 953-8582 (Telephone), (819) 953-6283 (Facsimile), Susan.Masswohl@ec.gc.ca (Electronic mail).

chasseurs sur l'espèce et le nombre d'oiseaux migrateurs considérés comme gibier pris et est utile dans la gestion à long terme des populations. Le permis coûte 8,50 \$, plus un supplément de 8,50 \$ pour valider le permis à l'aide d'un timbre sur la conservation des habitats fauniques.

#### Respect et exécution

Ces modifications ne nécessiteront pas d'autres ressources pour leur application.

En vertu de la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, et en tenant compte de la jurisprudence, la peine moyenne pour une déclaration sommaire de culpabilité d'un individu relativement à une infraction en vertu de la Loi est estimée à environ 300 \$. Les infractions mineures seront réglées selon un système de contravention. Il y a des dispositions prévoyant des amendes croissantes pour une infraction continue ou une récidive. Toutefois, un individu peut recevoir une amende pouvant atteindre 50 000 \$ et/ou jusqu'à six mois d'emprisonnement pour une déclaration sommaire de culpabilité (infraction mineure) et une amende pouvant atteindre 100 000 \$ ainsi que jusqu'à cinq ans d'emprisonnement pour un acte criminel (grave). Les entreprises peuvent recevoir des amendes de 100 000 \$ et de 250 000 \$, respectivement, pour des déclarations sommaires de culpabilité et des infractions criminelles.

Les modifications faciliteront la diffusion de l'information aux chasseurs, par exemple sur les limites de prise et de possession, les saisons de chasse et les zones de chasse à la marmette. L'information fera partie des publications nationales, du guide de chasse provincial et des communiqués de presse.

Les gardes-chasses du Service canadien de la faune, les membres de la Gendarmerie royale du Canada et les agents de conservation des provinces et des territoires appliquent le *Règlement sur les oiseaux migrateurs*, par exemple, en faisant l'inspection des aires de chasse, des chasseurs quant à leur permis de chasse et de l'équipement de chasse, et du nombre d'oiseaux migrateurs pris et possédés.

#### Personnes-ressources

Steve Wendt, Chef, Division de la conservation des oiseaux migrateurs, Service canadien de la faune, Environnement Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0H3, (819) 953-1422 (téléphone), (819) 994-4445 (télécopieur), Steve.Wendt@ec.gc.ca (courrier électronique); Douglas Bliss, Gestionnaire, Division de la conservation de la faune, Service canadien de la faune, Direction de la conservation de l'environnement, Environnement Canada, Sackville (Nouveau-Brunswick) E4L 1G6, (506) 364-5048 (téléphone), (506) 364-5062 (télécopieur), Doug.Bliss@ec.gc.ca (courrier électronique); Susan Masswohl, Analyste de la réglementation, Division de l'analyse et de la coordination des programmes, Service canadien de la faune, Environnement Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0H3, (819) 953-8582 (téléphone), (819) 953-6283 (télécopieur), Susan.Masswohl@ec.gc.ca (courrier électronique).

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 12 of the *Migratory Birds Convention Act, 1994*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Migratory Birds Regulations*.

<sup>a</sup> S.C. 1994, c. 22

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 12 de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les oiseaux migrateurs*, ci-après.

<sup>a</sup> L.C. 1994, ch. 22

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of the Environment 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 the Director, Wildlife Conservation Branch, Canadian Wildlife Service, Environment Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0H3.

Ottawa, June 21, 2000

MARC O'SULLIVAN  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

### REGULATIONS AMENDING THE MIGRATORY BIRDS REGULATIONS

#### AMENDMENTS

**1. Subsection 5(2)<sup>1</sup> of the *Migratory Birds Regulations*<sup>2</sup> is replaced by the following:**

(2) In the Province of Newfoundland and Labrador, a resident of the Province may, without a permit, hunt murre for human food only.

**2. The Regulations are amended by adding the following after subsection 15(1):**

(1.1) Notwithstanding subsection 2(3) and paragraph (1)(e), a person referred to in subsection 5(2) may hunt murre from a power boat.

**3. The Regulations are amended by replacing the expressions "migratory game bird" or "migratory game birds" with the expressions "migratory bird" or "migratory birds" respectively wherever they occur in the following provisions:**

- (a) section 7;
- (b) section 9;
- (c) subsections 10(1) and (2);
- (d) the portion of subsection 11(2) before paragraph (a);
- (e) subsection 12.1(2);
- (f) the portion of subsection 15(1) before paragraph (a);
- (g) subsection 15(3);
- (h) subsection 16(1);
- (i) the portion of subsection 16(1.1) before paragraph (a);
- (j) subsection 16(2); and
- (k) the portion of section 17 before paragraph (a).

**4. Part I of Schedule I to the Regulations is amended by adding the following after Table II.1:**

TABLE III

OPEN SEASONS ON THE ISLAND OF  
NEWFOUNDLAND AND IN LABRADOR

Item	Column I Area	Column II Murre
1.	Zone No. 1.....	September 1 to December 16
2.	Zone No. 2.....	October 9 to January 23
3.	Zone No. 3.....	November 24 to March 10
4.	Zone No. 4.....	November 2 to January 6 January 29 to March 10

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement à la ministre de l'Environnement dans les 30 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 directeur, Conservation de la faune, Service canadien de la faune, Environnement Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0H3.

Ottawa, le 21 juin 2000

*Le greffier adjoint du Conseil privé*  
MARC O'SULLIVAN

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES OISEAUX MIGRATEURS

#### MODIFICATIONS

**1. Le paragraphe 5(2)<sup>1</sup> du *Règlement sur les oiseaux migrateurs*<sup>2</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(2) Dans la province de Terre-Neuve et au Labrador, les résidents de cette province peuvent, sans permis, chasser la marmette uniquement pour consommation humaine.

**2. L'article 15 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

(1.1) Malgré le paragraphe 2(3) et l'alinéa (1)e), les personnes visées au paragraphe 5(2) peuvent chasser la marmette à partir d'un bateau à moteur.

**3. Dans les passages suivants du même règlement, « oiseau migrateur considéré comme gibier » et « oiseaux migrateurs considérés comme gibier » sont respectivement remplacés par « oiseau migrateur » et « oiseaux migrateurs » :**

- a) l'article 7;
- b) l'article 9;
- c) les paragraphes 10(1) et (2);
- d) le passage du paragraphe 11(2) précédant l'alinéa a);
- e) le paragraphe 12.1(2);
- f) le passage du paragraphe 15(1) précédant l'alinéa a);
- g) le paragraphe 15(3);
- h) le paragraphe 16(1);
- i) le passage du paragraphe 16(1.1) précédant l'alinéa a);
- j) le paragraphe 16(2);
- k) le passage de l'article 17 précédant l'alinéa a).

**4. La partie I de l'annexe I du même règlement est modifiée par adjonction, après le tableau II.1, de ce qui suit :**

TABLEAU III

SAISONS DE CHASSE SUR L'ÎLE DE  
TERRE-NEUVE ET AU LABRADOR

Article	Colonne I Région	Colonne II Marmette
1.	Zone n° 1.....	Du 1 <sup>er</sup> septembre au 16 décembre
2.	Zone n° 2.....	Du 9 octobre au 23 janvier
3.	Zone n° 3.....	Du 24 novembre au 10 mars
4.	Zone n° 4.....	Du 2 novembre au 6 janvier Du 29 janvier au 10 mars

<sup>1</sup> SOR/82-703

<sup>2</sup> C.R.C., c. 1035

<sup>1</sup> DORS/82-703

<sup>2</sup> C.R.C., ch. 1035

**1. In this Part,**

- (a) "Zone No. 1" means all coastal waters in the Northern Labrador Zone and the Central Labrador Zone as defined in Table II of this Part;
- (b) "Zone No. 2" means all coastal waters in the Southern Labrador Zone as defined in Table II of this Part, and those portions of the Western Coastal Zone, Northern Coastal Zone and Northeastern Coastal Zone of Newfoundland as defined in Table I of this Part, bounded by a due northeast line from Deadman's Point (49°21'N, 53°41'W) and a due west line from Cape St. Gregory (49°24'N, 58°14'W);
- (c) "Zone No. 3" means those portions of the Western Coastal Zone and Avalon-Burin Coastal Zone of Newfoundland as defined in Table I of this Part, bounded by a due west line from Cape St. Gregory (49°24'N, 58°14'W) and a due east line from Western Bay Head (47°53'N, 53°03'W); and
- (d) "Zone No. 4" means those portions of the Avalon-Burin Coastal Zone and the Northeastern Coastal Zone of Newfoundland as defined in Table I of this Part, bounded by a due east line drawn from Western Bay Head (47°53'N, 53°03'W) and a due northeast line from Deadman's Point (49°21'N, 53°41'W).

**1. Dans la présente partie :**

- a) « Zone n° 1 » désigne toutes les eaux côtières de la zone nord du Labrador et de la zone centre du Labrador, définies au tableau II de la présente partie;
- b) « Zone n° 2 » désigne toutes les eaux côtières de la zone sud du Labrador, définie au tableau II de la présente partie, de même que les parties de la zone côtière de l'ouest, de la zone côtière du nord et de la zone côtière du nord-est de Terre-Neuve, définies au tableau I de la présente partie, qui sont bordées par une ligne plein nord-est à partir de Deadman's Point (49°21' de latitude N., 53°41' de longitude O.) et par une ligne plein ouest à partir de Cape St. Gregory (49°24' de latitude N., 58°14' de longitude O.);
- c) « Zone n° 3 » désigne les parties de la zone côtière de l'ouest et de la zone côtière d'Avalon-Burin de Terre-Neuve, définies au tableau I de la présente partie, qui sont bordées par une ligne plein ouest à partir de Cape St. Gregory (49°24' de latitude N., 58°14' de longitude O.) et par une ligne plein est à partir de Western Bay Head (47°53' de latitude N., 53°03' de longitude O.);
- d) « Zone n° 4 » désigne les parties de la zone côtière d'Avalon-Burin et de la zone côtière du nord-est de Terre-Neuve, définies au tableau I de la présente partie, qui sont bordées par une ligne plein est à partir de Western Bay Head (47°53' de latitude N., 53°03' de longitude O.) et par une ligne plein nord-est à partir de Deadman's Point (49°21' de latitude N., 53°41' de longitude O.).

TABLE III.1

BAG AND POSSESSION LIMITS ON THE ISLAND OF NEWFOUNDLAND AND IN LABRADOR

Limits	Murres
Daily Bags .....	20
Possession .....	40

COMING INTO FORCE

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

[28-1-0]

TABLEAU III.1

MAXIMUM DE PRISES ET MAXIMUM D'OISEAUX À POSSÉDER SUR L'ÎLE DE TERRE-NEUVE ET AU LABRADOR

Maximums	Marmettes
Prises par jour .....	20
Oiseaux à posséder .....	40

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[28-1-0]

## Regulations Amending the Migratory Bird Sanctuary Regulations

### Statutory Authority

*Migratory Birds Convention Act, 1994*

### Sponsoring Department

Department of the Environment

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 2128.

## Règlement modifiant le Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs

### Fondement législatif

*Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*

### Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 2128.

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 12 of the *Migratory Birds Convention Act, 1994*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Migratory Birds Sanctuary Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of the Environment 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 the Director, Wildlife Conservation Branch, Canadian Wildlife Service, Environment Canada, Ottawa, Ontario, K1A 0H3.

Ottawa, June 21, 2000

MARC O'SULLIVAN  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 12 de la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*<sup>a</sup>, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement à la ministre de l'Environnement dans les 30 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 directeur, Conservation de la faune, Service canadien de la faune, Environnement Canada, Ottawa (Ontario), K1A 0H3.

Ottawa, le 21 juin 2000

*Le greffier adjoint du Conseil privé*  
MARC O'SULLIVAN

### REGULATIONS AMENDING THE MIGRATORY BIRD SANCTUARY REGULATIONS

#### AMENDMENTS

**1. Subsection 3(3) of the *Migratory Bird Sanctuary Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

(3) Notwithstanding paragraph 2(c), a resident of or a person domiciled in a migratory bird sanctuary may have in their possession migratory birds lawfully killed outside a migratory bird sanctuary.

**2. Subsection 4(3) of the Regulations is replaced by the following:**

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES REFUGES D'OISEAUX MIGRATEURS

#### MODIFICATIONS

**1. Le paragraphe 3(3) du *Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(3) Malgré l'alinéa (2)c), la personne qui réside ou qui est domiciliée dans un refuge d'oiseaux migrateurs peut avoir en sa possession des oiseaux migrateurs tués légalement à l'extérieur d'un refuge d'oiseaux migrateurs.

**2. Le paragraphe 4(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

<sup>a</sup> S.C. 1994, c. 22

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1036

<sup>a</sup> L.C. 1994, ch. 22

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1036

(3) Subject to the Act and the *Migratory Birds Regulations*, the Minister may issue a permit authorizing any person to have firearms in their possession and to shoot and have in their possession migratory birds in such portion of a migratory bird sanctuary and during such times as are specified in the permit.

(3) Sous réserve de la Loi et du *Règlement sur les oiseaux migrateurs*, le ministre peut délivrer un permis autorisant une personne à avoir en sa possession des armes à feu, à tirer et à avoir en sa possession des oiseaux migrateurs, dans telle partie d'un refuge d'oiseaux migrateurs et à telle époque spécifiées sur le permis.

COMING INTO FORCE

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

[28-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[28-1-o]

## Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Least Developed Country Tariff)

*Statutory Authority*

*Customs Tariff*

*Sponsoring Department*

Department of Finance

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### *Description*

The Least Developed Country (LDC) Tariff provides duty-free access for a wide range of products from countries considered by the United Nations as the “least developed” of developing countries. The forty-seven (47) countries that are currently eligible to benefit from this tariff treatment are:

Afghanistan, Angola, Bangladesh, Benin, Bhutan, Burkina Faso, Burundi, Cambodia, Cape Verde, Central African Republic, Chad, Comoros, Democratic Republic of Congo, Djibouti, Equatorial Guinea, Eritrea, Ethiopia, Gambia, Guinea, Guinea-Bissau, Haiti, Kiribati, People’s Democratic Republic of Laos, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Maldives, Mali, Mauritania, Mozambique, Nepal, Niger, Rwanda, Western Samoa, Sao Tome and Principe, Sierra Leone, Solomon Islands, Somalia, Sudan, United Republic of Tanzania, Togo, Tuvalu, Uganda, Vanuatu, Republic of Yemen and Republic of Zambia.

Products from these countries are eligible for duty-free entry only when eligible for the General Preferential Tariff (GPT), which provides tariff preferences for all developing countries. Most textiles, apparel and footwear, a few industrial goods, refined sugar and certain agricultural products are not eligible for the GPT. In addition, in order to qualify for preferential tariff treatment, at least 40 percent of the ex-factory price of the goods as packed for shipment to Canada must originate in a LDC or Canada. These rules of origin are more liberal than the rules under the GPT.

The *Order Amending Schedule to the Customs Tariff* extends duty-free access for over 550 tariff lines covering currently excluded products from the LDC preferential scheme. The improved product coverage would not cover “over access quota” agricultural products, refined sugar or currently excluded textiles, apparel and footwear items. Amongst those items that would be included are certain chemicals, iron and non-alloy steel, prepared foods such as pasta, confectionery products, beverages, cut flowers and crustaceans.

The *Regulations Amending the Rules of Origin Regulations* liberalize the existing 40 percent value-added requirement under the LDC Tariff to permit the inclusion of up to half of that value of materials from other developing countries. This will allow for an expansion of the products imported from these countries benefiting from the LDC tariff.

## Décret modifiant l’annexe du Tarif des douanes (tarif des pays les moins développés)

*Fondement législatif*

*Tarif des douanes*

*Ministère responsable*

Ministère des Finances

### RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

#### *Description*

Le tarif des pays les moins développés autorise l’importation en franchise de droits de douane d’une vaste gamme de marchandises provenant des pays en développement qui, selon les Nations Unies, sont les « moins développés ». Voici les quarante-sept (47) pays ayant droit au bénéfice du tarif des pays les moins développés :

Afghanistan, Angola, Bangladesh, Bénin, Bhoutan, Burkina Faso, Burundi, Cambodge, Cap-Vert, République centrafricaine, Tchad, Comores, République démocratique du Congo, Djibouti, Guinée équatoriale, Érythrée, Éthiopie, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Haïti, Kiribati, République démocratique populaire du Laos, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Maldives, Mali, Mauritanie, Mozambique, Népal, Niger, Rwanda, Samoa occidentales, Sao Tomé-et-Principe, Sierra Leone, Îles Solomon, Somalie, Soudan, République-Unie de Tanzanie, Togo, Tuvalu, Ouganda, Vanuatu, République du Yémen et République de Zambie.

Les produits provenant de ces pays sont autorisés à l’importation en franchise de droits de douane seulement lorsqu’ils sont admissibles au traitement préférentiel que le tarif de préférence général (TPG) accorde à l’ensemble des pays en développement. La plupart des textiles, des vêtements et des chaussures, divers biens industriels, le sucre raffiné et certaines marchandises agricoles ne sont toutefois pas éligibles au TPG. En outre, pour que des marchandises aient droit au traitement tarifaire préférentiel, au moins 40 p. 100 de leur prix ex-usine, une fois qu’elles sont emballées et prêtes à être expédiées au Canada, doit provenir d’un pays parmi les moins développés, ou du Canada. Ces règles d’origine sont plus libérales que celles prévues par le TPG.

Le *Décret modifiant l’annexe du Tarif des douanes* étend la franchise de droit à plus de 550 items tarifaires de produits faisant actuellement l’objet d’une exclusion du tarif des pays les moins développés. Certaines marchandises agricoles n’y sont toujours pas couverts, par exemple le sucre raffiné ou certains textiles, vêtements et chaussures. Parmi les marchandises qui seraient maintenant admissibles figurent certains produits chimiques, le fer et les aciers non alliés, les aliments préparés tels les pâtes, les confiseries, les breuvages, les fleurs coupées et les crustacés.

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les règles d’origine* assouplit les règles d’origine en vigueur pour l’application du tarif des pays les moins développés en permettant jusqu’à 20 p. 100 de la valeur ajoutée en provenance d’un pays en développement. Ce faisant, la gamme de produits pouvant bénéficier du tarif des pays les moins développés est élargie.

These measures will come into force on June 23, 2000.

#### Alternatives

No alternative was considered. Section 38 of the *Customs Tariff* is the appropriate authority for the Governor in Council to extend the benefit of duty-free entry accorded under the LDC Tariff to any goods originating in a beneficiary country. Section 16 is the authority for the Governor in Council to amend the rules of origin for the LDC Tariff.

#### Benefits and Costs

The expansion of product coverage and the liberalisation of the rules of origin for the LDC tariff is expected to contribute to trade-led development for those countries as well as others in the international trading community.

The impact on Canadian producers of the improvements to the LDC Tariff is expected to be negligible. Given the level of trade affected, tariff revenue foregone as a result of these changes is expected to be minimal.

#### Consultation

Consultations have been carried out with known producers of like or similar goods, relevant industry, trade associations and government departments. A notice inviting interested parties to comment on the improvements was published in *Canada Gazette*, Part I, on March 14, 1998. There were no objections to the list of products included in the Order nor to the modification to the rules of origin.

#### Compliance and Enforcement

The Canada Customs and Revenue Agency will administer the changes brought by these orders in the context of the administration of customs and tariff legislation/regulations.

#### Contact

Frédéric Patry, International Trade Policy Division, Department of Finance, Ottawa, Ontario K1A 0G5, (613) 996-0620.

Ces mesures entreront en vigueur le 23 juin 2000.

#### Solutions envisagées

Aucune autre solution n'est envisagée. L'article 38 du *Tarif des douanes* autorise le gouverneur en conseil à étendre l'application de la franchise prévue par le tarif des pays les moins développés à des marchandises originaires d'un pays qui bénéficie de ce tarif. Par ailleurs, l'article 16 autorise le gouverneur en conseil à modifier les règles d'origine pour l'application du tarif des pays les moins développés.

#### Avantages et coûts

L'application de la franchise à une plus vaste gamme de marchandises et l'assouplissement des règles d'origine devraient contribuer au développement commercial de ces pays ainsi que d'autres membres de la communauté internationale.

L'incidence de ces améliorations du tarif des pays les moins développés sur les producteurs canadiens devrait être négligeable. Compte tenu du volume de commerce touché, on prévoit que les recettes tarifaires auxquelles le Canada renoncera par suite de ces mesures seront minimales.

#### Consultations

Des consultations ont été menées auprès des producteurs canadiens et des importateurs. Un avis conviant les parties concernées à formuler leurs commentaires à propos de ces améliorations a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 14 mars 1998. Aucune opposition n'a été soulevée au projet d'application de la franchise à une plus vaste gamme de marchandises et d'assouplissement des règles d'origine.

#### Respect et exécution

L'Agence des douanes et du revenu du Canada administrera les changements découlant de ces décrets dans le contexte de l'administration de la législation et de la réglementation douanières et tarifaires.

#### Personne-ressource

Frédéric Patry, Division de la politique commerciale internationale, Ministère des Finances, Ottawa (Ontario) K1A 0G5, (613) 996-0620.

---

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 38 of the *Customs Tariff*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Least Developed Country Tariff)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Order within 15 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 the Director, International Trade Policy Division, Department of Finance 140 O'Connor Street, Ottawa, Ontario, K1A 0G5.

Ottawa, June 27, 2000

MARC O'SULLIVAN  
Assistant Clerk of the Privy Council

---

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 38 du *Tarif des douanes*<sup>a</sup> se propose de prendre le *Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes (tarif des pays les moins développés)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les 15 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 Directeur, Division de la politique commerciale internationale, Ministère des Finances, 140 rue O'Connor, Ottawa (Ontario), K1A 0G5.

Ottawa, le 27 juin 2000

Le greffier adjoint du Conseil privé,  
MARC O'SULLIVAN

<sup>a</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>a</sup> L.C. 1997, ch. 36

**ORDER AMENDING THE SCHEDULE TO THE  
CUSTOMS TARIFF (LEAST DEVELOPED  
COUNTRY TARIFF)**

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DU TARIF  
DES DOUANES (TARIF DES PAYS LES  
MOINS DÉVELOPPÉS)**

## AMENDMENTS

## MODIFICATIONS

1. The List of Tariff Provisions set out in the schedule to the *Customs Tariff*<sup>1</sup> is amended as set out in Part 1 of the schedule to this Order.

1. La liste des dispositions tarifaires de l'annexe du *Tarif des douanes*<sup>1</sup> est modifiée conformément à la partie 1 de l'annexe du présent décret.

2. The List of intermediate and Final Rates for Tariff Items of the "F" Staging Category set out in the schedule to the Act is amended as set out in Part 2 of the schedule to this Order.

2. La liste des taux intermédiaires et des taux finals pour les numéros tarifaires de la catégorie d'échelonnement « F » de l'annexe de la même loi est modifiée conformément à la partie 2 de l'annexe du présent décret.

3. The List of Intermediate and Final Rates for Tariff Items of the "F" Staging Category set out in the schedule to the Act is amended by adding, in numerical order, the tariff items set out in Part 3 of the schedule to this Order.

3. La liste des taux intermédiaires et des taux finals pour les numéros tarifaires de la catégorie d'échelonnement « F » de l'annexe de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, des numéros tarifaires figurant à la partie 3 de l'annexe du présent décret.

## COMING INTO FORCE

## ENTRÉE EN VIGUEUR

4. This Order comes into force on September 1, 2000.

4. Le présent décret entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2000.

## SCHEDULE

## ANNEXE

PART 1  
(Section 1)

PARTIE 1  
(article 1)

AMENDMENTS TO THE LIST OF  
TARIFF PROVISIONS

MODIFICATION DE LA LISTE DES  
DISPOSITIONS TARIFAIRES

1. Tariff item Nos. 0105.11.21, 0105.92.10, 0105.93.10, 0105.99.11, 0105.99.90, 0207.11.91, 0207.12.91, 0207.13.91, 0207.14.91, 0207.24.11, 0207.24.91, 0207.25.11, 0207.25.91, 0207.26.10, 0207.27.91, 0209.00.21, 0209.00.23, 0210.90.11, 0210.90.14, 0306.11.00, 0306.14.10, 0306.14.90, 0306.19.00, 0306.21.00, 0306.24.00, 0306.29.00, 0402.10.10, 0402.21.11, 0402.21.21, 0402.29.11, 0402.29.21, 0402.91.10, 0402.99.10, 0403.10.10, 0403.90.11, 0404.10.10, 0404.10.21, 0404.90.10, 0405.10.10, 0406.10.10, 0406.20.11, 0406.20.91, 0406.30.10, 0406.40.10, 0406.90.11, 0406.90.21, 0406.90.31, 0406.90.41, 0406.90.51, 0406.90.61, 0406.90.71, 0406.90.81, 0406.90.91, 0406.90.93, 0406.90.95, 0406.90.98, 0407.00.11, 0407.00.18, 0408.11.10, 0408.19.10, 0408.91.10, 0408.99.10, 0603.10.19, 0603.10.29, 0603.10.90, 0603.90.20, 0701.10.00, 0701.90.00, 0702.00.10, 0702.00.93, 0703.10.10, 0703.10.21, 0703.10.33, 0703.10.41, 0703.10.93, 0704.10.11, 0704.10.12, 0704.90.21, 0706.10.11, 0706.10.12, 0706.10.31, 0706.10.32, 0707.00.10, 0707.00.93, 0708.10.91, 0708.20.22, 0709.51.90, 0709.60.10, 0710.21.00, 0710.40.00, 0710.80.10, 0710.80.29, 0710.80.40, 0710.80.90, 0711.30.00, 0711.40.90, 0712.30.10, 0712.90.20, 0712.90.90, 0714.90.10, 0806.10.11, 0806.10.99, 0808.20.10, 0808.20.21, 0810.10.19, 0810.10.93, 0811.10.19, 0811.10.99, 0811.20.00, 0811.90.10, 0811.90.20, 0813.30.00, 1001.10.10, 1001.90.10, 1003.00.11, 1003.00.91, 1101.00.10, 1102.90.11, 1103.11.10, 1104.11.10, 1104.21.10, 1107.10.11, 1107.10.91, 1107.20.11, 1107.20.91, 1212.91.00, 1212.92.00, 1302.11.00, 1507.10.00, 1507.90.90, 1512.11.00, 1512.19.10, 1512.19.20, 1514.10.00, 1514.90.00, 1515.11.00, 1515.19.00, 1515.21.00, 1515.29.00, 1515.50.10, 1515.50.90, 1515.90.91, 1515.90.99, 1517.90.21, 1517.90.99, 1518.00.10, 1602.31.93, 1602.32.91, 1602.32.92, 1602.32.93, 1602.39.91, 1602.39.99, 1602.41.10, 1602.50.91, 1604.11.00, 1604.12.90, 1604.14.10, 1604.15.00,

1. Dans la colonne « Tarif de préférence / Taux final » des nos tarifaires 0105.11.21, 0105.92.10, 0105.93.10, 0105.99.11, 0105.99.90, 0207.11.91, 0207.12.91, 0207.13.91, 0207.14.91, 0207.24.11, 0207.24.91, 0207.25.11, 0207.25.91, 0207.26.10, 0207.27.91, 0209.00.21, 0209.00.23, 0210.90.11, 0210.90.14, 0306.11.00, 0306.14.10, 0306.14.90, 0306.19.00, 0306.21.00, 0306.24.00, 0306.29.00, 0402.10.10, 0402.21.11, 0402.21.21, 0402.29.11, 0402.29.21, 0402.91.10, 0402.99.10, 0403.10.10, 0403.90.11, 0404.10.10, 0404.10.21, 0404.90.10, 0405.10.10, 0406.10.10, 0406.20.11, 0406.20.91, 0406.30.10, 0406.40.10, 0406.90.11, 0406.90.21, 0406.90.31, 0406.90.41, 0406.90.51, 0406.90.61, 0406.90.71, 0406.90.81, 0406.90.91, 0406.90.93, 0406.90.95, 0406.90.98, 0407.00.11, 0407.00.18, 0408.11.10, 0408.19.10, 0408.91.10, 0408.99.10, 0603.10.19, 0603.10.29, 0603.10.90, 0603.90.20, 0701.10.00, 0701.90.00, 0702.00.10, 0702.00.93, 0703.10.10, 0703.10.21, 0703.10.33, 0703.10.41, 0703.10.93, 0704.10.11, 0704.10.12, 0704.90.21, 0706.10.11, 0706.10.12, 0706.10.31, 0706.10.32, 0707.00.10, 0707.00.93, 0708.10.91, 0708.20.22, 0709.51.90, 0709.60.10, 0710.21.00, 0710.40.00, 0710.80.10, 0710.80.29, 0710.80.40, 0710.80.90, 0711.30.00, 0711.40.90, 0712.30.10, 0712.90.20, 0712.90.90, 0714.90.10, 0806.10.11, 0806.10.99, 0808.20.10, 0808.20.21, 0810.10.19, 0810.10.93, 0811.10.19, 0811.10.99, 0811.20.00, 0811.90.10, 0811.90.20, 0813.30.00, 1001.10.10, 1001.90.10, 1003.00.11, 1003.00.91, 1101.00.10, 1102.90.11, 1103.11.10, 1104.11.10, 1104.21.10, 1107.10.11, 1107.10.91, 1107.20.11, 1107.20.91, 1212.91.00, 1212.92.00, 1302.11.00, 1507.90.90, 1512.11.00, 1512.19.10, 1512.19.20, 1514.10.00, 1514.90.00, 1515.11.00, 1515.19.00, 1515.21.00, 1515.29.00, 1515.50.10, 1515.50.90, 1515.90.91, 1515.90.99, 1517.90.21, 1517.90.99, 1518.00.10, 1602.31.93, 1602.32.91, 1602.32.92, 1602.32.93, 1602.39.91, 1602.39.99, 1602.41.10, 1602.50.91,

<sup>1</sup> S.C. 1997, c. 36<sup>1</sup> L.C. 1997, ch. 36





7302.10.20, 7302.10.90, 7304.10.90, 7304.29.00, 7304.31.90, 7229.20.00, 7229.90.90, 7301.10.00, 7301.20.90, 7302.10.20,  
 7304.39.20, 7304.39.90, 7304.41.19, 7304.41.99, 7304.49.20, 7302.10.90, 7304.10.90, 7304.29.00, 7304.31.90, 7304.39.20,  
 7304.49.90, 7304.51.90, 7304.59.20, 7304.59.90, 7304.90.20, 7304.39.90, 7304.41.19, 7304.41.99, 7304.49.20, 7304.49.90,  
 7304.90.30, 7304.90.90, 7305.11.00, 7305.12.00, 7305.19.00, 7304.51.90, 7304.59.20, 7304.59.90, 7304.90.20, 7304.90.30,  
 7305.31.20, 7305.31.90, 7305.39.90, 7305.90.00, 7306.10.00, 7304.90.90, 7305.11.00, 7305.12.00, 7305.19.00, 7305.31.20,  
 7306.20.90, 7306.30.20, 7306.30.90, 7306.40.90, 7306.50.00, 7305.31.90, 7305.39.90, 7305.90.00, 7306.10.00, 7306.20.90,  
 7306.60.90, 7306.90.90, 7307.11.10, 7307.11.90, 7307.19.91, 7306.30.20, 7306.30.90, 7306.40.90, 7306.50.00, 7306.60.90,  
 7307.19.99, 7307.21.91, 7307.21.99, 7307.22.10, 7307.22.90, 7306.90.90, 7307.11.10, 7307.11.90, 7307.19.91, 7307.19.99,  
 7307.23.90, 7307.29.91, 7307.29.99, 7307.91.19, 7307.91.90, 7307.21.91, 7307.21.99, 7307.22.10, 7307.22.90, 7307.23.90,  
 7307.92.10, 7307.92.90, 7307.93.10, 7307.99.91, 7307.99.99, 7307.29.91, 7307.29.99, 7307.91.19, 7307.91.90, 7307.92.10,  
 7312.10.90, 7313.00.10, 7313.00.90, 7314.12.00, 7314.13.90, 7312.10.90, 7307.92.90, 7307.93.10, 7307.99.91, 7307.99.99, 7312.10.90,  
 7314.14.90, 7314.19.90, 7314.20.00, 7314.31.00, 7314.39.00, 7313.00.10, 7313.00.90, 7314.12.00, 7314.13.90, 7314.14.90,  
 7314.41.00, 7314.42.00, 7314.49.10, 7314.49.90, 7317.00.90, 7314.19.90, 7314.20.00, 7314.31.00, 7314.39.00, 7314.41.00,  
 8528.12.94, 8804.00.10, 9401.90.20, 9404.30.00, 9404.90.10, 7314.42.00, 7314.49.10, 7314.49.90, 7317.00.90, 8528.12.94,  
 9404.90.90, 9406.00.20, 9506.70.11, 9506.70.12, 9506.99.50, 8804.00.10, 9401.90.20, 9404.30.00, 9404.90.10, 9404.90.90,  
 9607.20.10 and 9612.10.20 are amended by replacing, in the column "Preferential Tariff / Final Rate" the reference to  
 "N/A" following the abbreviation "LDCT" with a reference to "Free (F)".

PART 2  
(Section 2)

AMENDMENTS TO THE LIST OF INTERMEDIATE  
AND FINAL RATES FOR TARIFF ITEMS OF THE  
"F" STAGING CATEGORY

1. **Tariff item Nos.** 0405.10.10, 0603.10.19, 0702.00.93, 0703.10.93, 0810.10.19, 0810.10.93, 1702.90.60, 2002.90.90, 2008.40.90, 2008.50.90, 2008.80.00, 2009.60.90, 2009.70.10, 2009.70.90, 2009.80.20, 2106.90.29, 2204.21.26, 2204.21.27, 2204.29.23, 2204.29.24, 2204.29.25, 2204.29.26, 2403.99.90, 7208.10.00, 7208.25.90, 7208.26.90, 7208.27.90, 7208.36.00, 7208.37.90, 7208.38.90, 7208.39.00, 7208.40.99, 7208.51.10, 7208.52.19, 7208.53.00, 7208.54.00, 7209.16.99, 7209.17.99, 7209.18.99, 7210.30.00, 7210.49.00, 7210.90.00, 7212.30.00, 7212.40.00, 7212.50.90, 7213.20.90, 7213.91.90, 7213.99.99, 7214.30.90, 7214.91.90, 7214.99.90, 7215.10.00, 7215.50.00, 7215.90.00, 7216.22.00, 7217.10.90, 7217.20.90, 7217.90.10, 7219.22.90, 7219.23.90, 7219.31.90, 7223.00.19, 7223.00.20, 7225.30.90, 7225.40.90, 7227.10.00, 7227.20.00, 7227.90.90, 7228.10.91, 7228.20.10, 7228.30.90, 7229.10.00, 7229.20.00, 7229.90.90, 7314.12.00, 7314.13.90, 7314.14.90, 7314.19.90, 7314.31.00, 7314.39.00, 7314.41.00, 7314.42.00 and 7314.49.90 are amended by adding, in the column "Preferential Tariff", a reference to "Effective on September 1, 2000.....LDCT: Free".

PART 3  
(Section 3)

ADDITION OF TARIFF ITEMS TO THE LIST OF  
INTERMEDIATE AND FINAL RATES FOR TARIFF  
ITEMS OF THE "F" STAGING CATEGORY

Tariff Item	Most-Favoured-Nation Tariff	Preferential Tariff
0105.11.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0105.92.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0105.93.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0105.99.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0105.99.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0207.11.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0207.12.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0207.13.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free

PARTIE 2  
(article 2)

MODIFICATION DE LA LISTE DES TAUX  
INTERMÉDIAIRES ET DES TAUX FINAUX POUR LES  
NUMÉROS TARIFAIRES DE LA CATÉGORIE  
D'ÉCHELONNEMENT « F »

1. **Les n<sup>os</sup> tarifaires** 0405.10.10, 0603.10.19, 0702.00.93, 0703.10.93, 0810.10.19, 0810.10.93, 1702.90.60, 2002.90.90, 2008.40.90, 2008.50.90, 2008.80.00, 2009.60.90, 2009.70.10, 2009.70.90, 2009.80.20, 2106.90.29, 2204.21.26, 2204.21.27, 2204.29.23, 2204.29.24, 2204.29.25, 2204.29.26, 2403.99.90, 7208.10.00, 7208.25.90, 7208.26.90, 7208.27.90, 7208.36.00, 7208.37.90, 7208.38.90, 7208.39.00, 7208.40.99, 7208.51.10, 7208.52.19, 7208.53.00, 7208.54.00, 7209.16.99, 7209.17.99, 7209.18.99, 7210.30.00, 7210.49.00, 7210.90.00, 7212.30.00, 7212.40.00, 7212.50.90, 7213.20.90, 7213.91.90, 7213.99.99, 7214.30.90, 7214.91.90, 7214.99.90, 7215.10.00, 7215.50.00, 7215.90.00, 7216.22.00, 7217.10.90, 7217.20.90, 7217.90.10, 7219.22.90, 7219.23.90, 7219.31.90, 7223.00.19, 7223.00.20, 7225.30.90, 7225.40.90, 7227.10.00, 7227.20.00, 7227.90.90, 7228.10.91, 7228.20.10, 7228.30.90, 7229.10.00, 7229.20.00, 7229.90.90, 7314.12.00, 7314.13.90, 7314.14.90, 7314.19.90, 7314.31.00, 7314.39.00, 7314.41.00, 7314.42.00 et 7314.49.90 sont modifiés par adjonction, dans la colonne « Tarif de préférence », de la mention « À compter du 1<sup>er</sup> septembre 2000.... TPMD: En fr. ».

PARTIE 3  
(article 3)

ADJONCTION DE NOUVEAUX NUMÉROS TARIFAIRES À  
LA LISTE DES TAUX INTERMÉDIAIRES ET DES TAUX  
FINAUX POUR LES NUMÉROS TARIFAIRES DE LA  
CATÉGORIE D'ÉCHELONNEMENT « F »

Numéro tarifaire	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence
0105.11.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0105.92.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0105.93.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0105.99.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0105.99.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0207.11.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0207.12.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0207.13.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.

PART 3 — *Continued*ADDITION OF TARIFF ITEMS TO THE LIST OF  
INTERMEDIATE AND FINAL RATES FOR TARIFF ITEMS  
OF THE "F" STAGING CATEGORY — *Continued*

Tariff Item	Most-Favoured- Nation Tariff	Preferential Tariff
0207.14.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0207.24.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0207.24.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0207.25.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0207.25.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0207.26.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0207.27.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0209.00.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0209.00.23		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0210.90.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0210.90.14		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0306.11.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0306.14.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0306.14.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0306.19.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0306.21.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0306.24.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0306.29.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0402.10.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0402.21.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0402.21.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0402.29.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0402.29.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0402.91.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0402.99.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0403.10.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0403.90.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0404.10.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0404.10.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0404.90.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.10.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.20.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.20.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.30.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.40.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.90.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.90.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.90.31		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.90.41		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.90.51		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.90.61		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.90.71		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.90.81		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.90.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.90.93		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.90.95		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0406.90.98		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0407.00.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0407.00.18		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0408.11.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0408.19.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0408.91.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0408.99.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0603.10.29		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0603.10.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0603.90.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0701.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0701.90.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free

## PARTIE 3 (suite)

ADJONCTION DE NOUVEAUX NUMÉROS TARIFAIRES À  
LA LISTE DES TAUX INTERMÉDIAIRES ET DES TAUX  
FINALS POUR LES NUMÉROS TARIFAIRES DE LA  
CATÉGORIE D'ÉCHELONNEMENT « F » (suite)

Numéro tarifaire	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence
0207.14.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0207.24.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0207.24.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0207.25.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0207.25.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0207.26.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0207.27.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0209.00.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0209.00.23		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0210.90.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0210.90.14		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0306.11.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0306.14.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0306.14.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0306.19.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0306.21.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0306.24.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0306.29.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0402.10.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0402.21.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0402.21.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0402.29.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0402.29.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0402.91.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0402.99.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0403.10.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0403.90.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0404.10.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0404.10.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0404.90.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.10.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.20.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.20.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.30.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.40.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.90.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.90.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.90.31		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.90.41		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.90.51		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.90.61		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.90.71		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.90.81		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.90.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.90.93		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.90.95		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0406.90.98		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0407.00.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0407.00.18		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0408.11.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0408.19.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0408.91.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0408.99.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0603.10.29		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0603.10.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0603.90.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0701.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0701.90.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.

PART 3 — *Continued*ADDITION OF TARIFF ITEMS TO THE LIST OF  
INTERMEDIATE AND FINAL RATES FOR TARIFF ITEMS  
OF THE "F" STAGING CATEGORY — *Continued*

Tariff Item	Most-Favoured-Nation Tariff	Preferential Tariff
0702.00.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0703.10.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0703.10.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0703.10.33		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0703.10.41		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0704.10.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0704.10.12		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0704.90.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0706.10.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0706.10.12		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0706.10.31		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0706.10.32		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0707.00.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0707.00.93		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0708.10.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0708.20.22		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0709.51.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0709.60.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0710.21.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0710.40.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0710.80.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0710.80.29		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0710.80.40		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0710.80.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0711.30.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0711.40.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0712.30.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0712.90.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0712.90.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0714.90.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0806.10.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0806.10.99		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0808.20.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0808.20.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0811.10.19		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0811.10.99		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0811.20.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0811.90.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0811.90.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
0813.30.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1001.10.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1001.90.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1003.00.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1003.00.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1101.00.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1102.90.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1103.11.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1104.11.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1104.21.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1107.10.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1107.10.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1107.20.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1107.20.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1212.91.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1212.92.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1302.11.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1507.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1507.90.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free

PARTIE 3 (*suite*)ADJONCTION DE NOUVEAUX NUMÉROS TARIFAIRES À  
LA LISTE DES TAUX INTERMÉDIAIRES ET DES TAUX  
FINALS POUR LES NUMÉROS TARIFAIRES DE LA  
CATÉGORIE D'ÉCHELONNEMENT « F » (*suite*)

Numéro tarifaire	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence
0702.00.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0703.10.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0703.10.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0703.10.33		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0703.10.41		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0704.10.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0704.10.12		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0704.90.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0706.10.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0706.10.12		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0706.10.31		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0706.10.32		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0707.00.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0707.00.93		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0708.10.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0708.20.22		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0709.51.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0709.60.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0710.21.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0710.40.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0710.80.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0710.80.29		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0710.80.40		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0710.80.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0711.30.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0711.40.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0712.30.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0712.90.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0712.90.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0714.90.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0806.10.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0806.10.99		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0808.20.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0808.20.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0811.10.19		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0811.10.99		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0811.20.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0811.90.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0811.90.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
0813.30.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1001.10.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1001.90.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1003.00.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1003.00.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1101.00.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1102.90.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1103.11.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1104.11.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1104.21.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1107.10.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1107.10.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1107.20.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1107.20.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1212.91.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1212.92.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1302.11.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1507.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1507.90.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.

PART 3 — *Continued*ADDITION OF TARIFF ITEMS TO THE LIST OF  
INTERMEDIATE AND FINAL RATES FOR TARIFF ITEMS  
OF THE "F" STAGING CATEGORY — *Continued*

Tariff Item	Most-Favoured- Nation Tariff	Preferential Tariff
1512.11.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1512.19.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1512.19.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1514.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1514.90.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1515.11.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1515.19.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1515.21.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1515.29.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1515.50.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1515.50.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1515.90.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1515.90.99		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1517.90.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1517.90.99		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1518.00.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1602.31.93		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1602.32.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1602.32.92		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1602.32.93		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1602.39.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1602.39.99		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1602.41.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1602.50.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1604.11.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1604.12.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1604.14.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1604.15.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1605.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1605.40.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1605.40.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1702.30.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1702.40.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1702.60.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1702.90.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1702.90.12		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1702.90.13		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1702.90.14		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1702.90.15		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1702.90.16		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1702.90.17		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1702.90.18		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1702.90.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1702.90.30		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1703.90.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1901.10.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1901.10.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1901.90.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1902.11.29		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1902.30.39		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1904.10.29		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1904.10.49		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1904.20.29		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1904.20.49		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1904.90.29		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1905.10.29		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1905.10.59		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1905.20.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free

## PARTIE 3 (suite)

ADJONCTION DE NOUVEAUX NUMÉROS TARIFAIRES À  
LA LISTE DES TAUX INTERMÉDIAIRES ET DES TAUX  
FINALS POUR LES NUMÉROS TARIFAIRES DE LA  
CATÉGORIE D'ÉCHELONNEMENT « F » (suite)

Numéro tarifaire	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence
1512.11.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1512.19.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1512.19.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1514.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1514.90.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1515.11.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1515.19.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1515.21.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1515.29.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1515.50.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1515.50.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1515.90.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1515.90.99		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1517.90.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1517.90.99		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1518.00.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1602.31.93		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1602.32.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1602.32.92		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1602.32.93		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1602.39.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1602.39.99		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1602.41.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1602.50.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1604.11.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1604.12.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1604.14.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1604.15.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1605.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1605.40.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1605.40.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1702.30.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1702.40.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1702.60.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1702.90.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1702.90.12		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1702.90.13		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1702.90.14		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1702.90.15		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1702.90.16		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1702.90.17		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1702.90.18		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1702.90.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1702.90.30		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1703.90.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1901.10.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1901.10.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1901.90.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1902.11.29		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1902.30.39		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1904.10.29		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1904.10.49		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1904.20.29		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1904.20.49		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1904.90.29		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1905.10.29		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1905.10.59		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1905.20.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.

PART 3 — *Continued*ADDITION OF TARIFF ITEMS TO THE LIST OF  
INTERMEDIATE AND FINAL RATES FOR TARIFF ITEMS  
OF THE "F" STAGING CATEGORY — *Continued*

Tariff Item	Most-Favoured-Nation Tariff	Preferential Tariff
1905.30.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1905.30.29		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1905.40.39		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1905.40.69		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
1905.90.44		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2001.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2001.20.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2002.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2003.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2004.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2004.90.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2004.90.30		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2004.90.99		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2005.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2005.20.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2005.40.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2005.51.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2005.59.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2005.60.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2005.80.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2005.90.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2005.90.19		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2005.90.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2006.00.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2007.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2007.91.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2007.99.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2007.99.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2008.40.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2008.40.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2008.50.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2008.60.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2008.60.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2008.70.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2008.70.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2008.92.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2008.99.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2008.99.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2008.99.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2009.11.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2009.19.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2009.50.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2009.90.30		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2009.90.40		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2102.10.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2102.10.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2103.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2103.20.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2103.20.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2103.30.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2103.90.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2104.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2106.90.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2106.90.51		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2202.90.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.21.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.21.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free

PARTIE 3 (*suite*)ADJONCTION DE NOUVEAUX NUMÉROS TARIFAIRES À  
LA LISTE DES TAUX INTERMÉDIAIRES ET DES TAUX  
FINALS POUR LES NUMÉROS TARIFAIRES DE LA  
CATÉGORIE D'ÉCHELONNEMENT « F » (*suite*)

Numéro tarifaire	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence
1905.30.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1905.30.29		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1905.40.39		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1905.40.69		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
1905.90.44		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2001.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2001.20.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2002.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2003.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2004.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2004.90.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2004.90.30		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2004.90.99		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2005.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2005.20.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2005.40.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2005.51.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2005.59.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2005.60.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2005.80.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2005.90.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2005.90.19		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2005.90.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2006.00.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2007.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2007.91.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2007.99.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2007.99.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2008.40.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2008.40.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2008.50.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2008.60.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2008.60.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2008.70.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2008.70.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2008.92.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2008.99.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2008.99.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2008.99.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2009.11.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2009.19.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2009.50.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2009.90.30		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2009.90.40		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2102.10.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2102.10.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2103.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2103.20.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2103.20.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2103.30.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2103.90.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2104.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2106.90.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2106.90.51		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2202.90.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.21.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.21.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.

PART 3 — *Continued*ADDITION OF TARIFF ITEMS TO THE LIST OF  
INTERMEDIATE AND FINAL RATES FOR TARIFF ITEMS  
OF THE "F" STAGING CATEGORY — *Continued*

Tariff Item	Most-Favoured-Nation Tariff	Preferential Tariff
2204.21.22		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.21.23		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.21.24		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.21.25		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.21.28		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.21.31		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.21.32		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.21.40		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.29.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.29.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.29.22		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.29.27		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.29.28		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.29.31		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.29.32		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.29.40		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2204.30.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2205.10.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2205.10.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2205.10.30		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2205.90.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2205.90.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2205.90.30		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.19		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.22		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.30		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.40		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.50		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.61		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.62		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.63		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.64		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.65		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.66		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.67		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.68		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.71		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2206.00.72		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2207.10.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2207.10.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2207.20.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2207.20.19		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2208.90.21		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2208.90.29		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2309.90.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2402.20.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2403.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2403.91.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2403.99.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
2905.45.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
3502.11.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
3502.19.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
3823.11.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
3823.12.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
3823.19.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
3823.70.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free

## PARTIE 3 (suite)

ADJONCTION DE NOUVEAUX NUMÉROS TARIFAIRES À  
LA LISTE DES TAUX INTERMÉDIAIRES ET DES TAUX  
FINALS POUR LES NUMÉROS TARIFAIRES DE LA  
CATÉGORIE D'ÉCHELONNEMENT « F » (suite)

Numéro tarifaire	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence
2204.21.22		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.21.23		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.21.24		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.21.25		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.21.28		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.21.31		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.21.32		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.21.40		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.29.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.29.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.29.22		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.29.27		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.29.28		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.29.31		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.29.32		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.29.40		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2204.30.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2205.10.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2205.10.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2205.10.30		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2205.90.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2205.90.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2205.90.30		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.19		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.22		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.30		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.40		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.50		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.61		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.62		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.63		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.64		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.65		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.66		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.67		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.68		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.71		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2206.00.72		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2207.10.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2207.10.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2207.20.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2207.20.19		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2208.90.21		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2208.90.29		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2309.90.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2402.20.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2403.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2403.91.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2403.99.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
2905.45.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
3502.11.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
3502.19.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
3823.11.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
3823.12.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
3823.19.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
3823.70.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.

PART 3 — *Continued*ADDITION OF TARIFF ITEMS TO THE LIST OF  
INTERMEDIATE AND FINAL RATES FOR TARIFF ITEMS  
OF THE “F” STAGING CATEGORY — *Continued*

Tariff Item	Most-Favoured-Nation Tariff	Preferential Tariff
6304.91.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
6304.92.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
6304.93.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
6304.99.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
6505.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
6505.90.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
6812.50.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7019.32.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7019.40.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7019.51.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7019.52.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7019.59.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7019.90.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7207.11.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7207.12.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7207.20.19		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7208.40.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7208.51.99		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7208.52.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7208.90.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7209.15.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7209.16.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7209.17.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7209.18.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7209.25.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7209.26.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7209.27.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7209.28.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7209.90.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7210.11.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7210.12.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7210.20.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7210.41.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7210.50.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7210.61.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7210.69.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7210.70.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7211.13.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7211.14.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7211.19.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7211.23.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7211.29.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7211.90.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7212.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7212.20.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7212.60.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7213.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7213.99.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7214.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7214.20.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7216.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7216.21.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7216.31.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7216.32.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7216.33.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7216.40.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7216.50.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7216.61.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free

PARTIE 3 (*suite*)ADJONCTION DE NOUVEAUX NUMÉROS TARIFAIRES À  
LA LISTE DES TAUX INTERMÉDIAIRES ET DES TAUX  
FINALS POUR LES NUMÉROS TARIFAIRES DE LA  
CATÉGORIE D'ÉCHELONNEMENT « F » (*suite*)

Numéro tarifaire	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence
6304.91.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
6304.92.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
6304.93.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
6304.99.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
6505.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
6505.90.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
6812.50.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7019.32.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7019.40.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7019.51.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7019.52.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7019.59.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7019.90.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7207.11.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7207.12.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7207.20.19		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7208.40.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7208.51.99		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7208.52.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7208.90.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7209.15.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7209.16.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7209.17.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7209.18.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7209.25.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7209.26.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7209.27.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7209.28.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7209.90.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7210.11.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7210.12.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7210.20.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7210.41.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7210.50.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7210.61.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7210.69.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7210.70.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7211.13.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7211.14.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7211.19.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7211.23.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7211.29.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7211.90.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7212.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7212.20.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7212.60.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7213.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7213.99.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7214.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7214.20.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7216.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7216.21.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7216.31.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7216.32.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7216.33.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7216.40.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7216.50.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7216.61.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.



PART 3 — *Continued*ADDITION OF TARIFF ITEMS TO THE LIST OF  
INTERMEDIATE AND FINAL RATES FOR TARIFF ITEMS  
OF THE "F" STAGING CATEGORY — *Continued*

Tariff Item	Most-Favoured-Nation Tariff	Preferential Tariff
7216.69.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7216.91.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7216.99.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7217.20.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7217.30.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7217.90.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7218.91.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7218.99.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.11.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.12.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.12.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.13.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.13.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.14.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.14.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.22.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.23.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.24.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.24.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.31.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.32.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.32.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.33.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.33.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.34.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.34.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.35.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.35.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.90.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7219.90.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7220.11.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7220.11.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7220.12.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7220.12.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7220.20.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7220.20.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7220.90.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7222.11.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7222.19.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7222.20.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7222.30.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7222.40.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7224.90.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7225.20.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7225.50.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7225.91.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7225.92.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7225.99.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7226.20.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7226.91.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7226.92.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7226.93.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7226.94.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7226.99.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7228.10.99		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7228.20.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7228.40.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7228.50.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free

## PARTIE 3 (suite)

ADJONCTION DE NOUVEAUX NUMÉROS TARIFAIRES À  
LA LISTE DES TAUX INTERMÉDIAIRES ET DES TAUX  
FINALS POUR LES NUMÉROS TARIFAIRES DE LA  
CATÉGORIE D'ÉCHELONNEMENT « F » (suite)

Numéro tarifaire	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence
7216.69.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7216.91.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7216.99.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7217.20.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7217.30.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7217.90.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7218.91.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7218.99.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.11.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.12.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.12.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.13.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.13.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.14.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.14.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.22.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.23.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.24.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.24.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.31.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.32.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.32.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.33.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.33.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.34.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.34.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.35.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.35.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.90.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7219.90.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7220.11.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7220.11.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7220.12.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7220.12.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7220.20.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7220.20.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7220.90.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7222.11.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7222.19.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7222.20.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7222.30.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7222.40.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7224.90.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7225.20.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7225.50.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7225.91.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7225.92.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7225.99.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7226.20.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7226.91.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7226.92.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7226.93.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7226.94.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7226.99.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7228.10.99		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7228.20.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7228.40.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7228.50.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.

PART 3 — *Continued*ADDITION OF TARIFF ITEMS TO THE LIST OF  
INTERMEDIATE AND FINAL RATES FOR TARIFF ITEMS  
OF THE "F" STAGING CATEGORY — *Continued*

Tariff Item	Most-Favoured-Nation Tariff	Preferential Tariff
7228.60.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7228.70.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7228.80.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7301.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7301.20.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7302.10.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7302.10.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.10.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.29.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.31.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.39.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.39.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.41.19		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.41.99		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.49.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.49.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.51.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.59.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.59.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.90.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.90.30		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7304.90.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7305.11.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7305.12.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7305.19.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7305.31.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7305.31.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7305.39.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7305.90.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7306.10.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7306.20.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7306.30.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7306.30.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7306.40.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7306.50.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7306.60.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7306.90.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.11.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.11.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.19.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.19.99		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.21.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.21.99		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.22.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.22.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.23.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.29.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.29.99		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.91.19		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.91.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.92.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.92.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.93.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.99.91		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7307.99.99		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7312.10.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7313.00.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7313.00.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free

PARTIE 3 (*suite*)ADJONCTION DE NOUVEAUX NUMÉROS TARIFAIRES À  
LA LISTE DES TAUX INTERMÉDIAIRES ET DES TAUX  
FINALS POUR LES NUMÉROS TARIFAIRES DE LA  
CATÉGORIE D'ÉCHELONNEMENT « F » (*suite*)

Numéro tarifaire	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence
7228.60.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7228.70.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7228.80.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7301.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7301.20.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7302.10.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7302.10.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.10.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.29.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.31.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.39.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.39.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.41.19		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.41.99		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.49.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.49.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.51.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.59.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.59.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.90.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.90.30		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7304.90.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7305.11.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7305.12.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7305.19.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7305.31.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7305.31.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7305.39.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7305.90.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7306.10.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7306.20.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7306.30.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7306.30.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7306.40.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7306.50.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7306.60.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7306.90.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.11.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.11.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.19.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.19.99		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.21.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.21.99		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.22.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.22.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.23.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.29.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.29.99		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.91.19		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.91.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.92.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.92.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.93.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.99.91		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7307.99.99		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7312.10.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7313.00.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7313.00.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.

PART 3 — *Continued*ADDITION OF TARIFF ITEMS TO THE LIST OF  
INTERMEDIATE AND FINAL RATES FOR TARIFF ITEMS  
OF THE “F” STAGING CATEGORY — *Continued*

Tariff Item	Most-Favoured- Nation Tariff	Preferential Tariff
7314.20.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7314.49.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
7317.00.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
8528.12.94		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
8804.00.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
9401.90.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
9404.30.00		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
9404.90.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
9404.90.90		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
9406.00.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
9506.70.11		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
9506.70.12		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
9506.99.50		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
9607.20.10		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free
9612.10.20		Effective on September 1, 2000 .... LDCT: Free

[28-1-o]

PARTIE 3 (*suite*)ADJONCTION DE NOUVEAUX NUMÉROS TARIFAIRES À  
LA LISTE DES TAUX INTERMÉDIAIRES ET DES TAUX  
FINALS POUR LES NUMÉROS TARIFAIRES DE LA  
CATÉGORIE D'ÉCHELONNEMENT « F » (*suite*)

Numéro tarifaire	Tarif de la nation la plus favorisée	Tarif de préférence
7314.20.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7314.49.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
7317.00.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
8528.12.94		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
8804.00.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
9401.90.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
9404.30.00		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
9404.90.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
9404.90.90		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
9406.00.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
9506.70.11		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
9506.70.12		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
9506.99.50		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
9607.20.10		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.
9612.10.20		À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2000 .... TPMD: En fr.

[28-1-o]

## Regulations Amending the General Preferential Tariff and Least Developed Country Tariff Rules of Origin Regulations

Statutory Authority

*Customs Tariff*

Sponsoring Department

Department of Finance

## Règlement modifiant le Règlement sur les règles d'origine (tarif de préférence général et tarif des pays les moins développés)

Fondement législatif

*Tarif des douanes*

Ministère responsable

Ministère des Finances

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 2136.

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 2136.

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to paragraph 16(2)(a) of the *Customs Tariff*<sup>a</sup>, proposes to make the annexed *Regulations Amending the General Preferential Tariff and Least Developed Country Tariff Rules of Origin Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 15 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 the Director, International Trade Policy Division, Department of Finance 140 O'Connor Street, Ottawa, Ontario, K1A 0G5.

Ottawa, June 27, 2000

MARC O'SULLIVAN

*Assistant Clerk of the Privy Council*

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'alinéa 16(2)a) du *Tarif des douanes*<sup>a</sup> se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les règles d'origine (tarif de préférence général et tarif des pays les moins développés)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 15 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 Directeur, Division de la politique commerciale internationale, Ministère des Finances, 140 rue O'Connor, Ottawa (Ontario), K1A 0G5.

Ottawa, le 27 juin 2000

*Le greffier adjoint du Conseil privé,*

MARC O'SULLIVAN

### REGULATIONS AMENDING THE GENERAL PREFERENTIAL TARIFF AND LEAST DEVELOPED COUNTRY TARIFF RULES OF ORIGIN REGULATIONS

#### AMENDMENT

1. Paragraph 2(4)(a) of the *General Preferential Tariff and Least Developed Country Tariff Rules of Origin Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

(a) any materials, parts or products used in the manufacture or production of the goods referred to in that paragraph and that

(i) originate from any other least developed country or from Canada, or

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES RÈGLES D'ORIGINE (TARIF DE PRÉFÉRENCE GÉNÉRAL ET TARIF DES PAYS LES MOINS DÉVELOPPÉS)

#### MODIFICATION

1. L'alinéa 2(4)a) du *Règlement sur les règles d'origine (tarif de préférence général et tarif des pays les moins développés)*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

a) les matières, parties ou produits qui entrent dans la fabrication ou la production des marchandises visées à cet alinéa et, selon le cas :

(i) qui sont originaires d'un autre pays parmi les moins développés ou du Canada,

<sup>a</sup> S.C. 1997, c. 36

<sup>1</sup> SOR/98-34

<sup>a</sup> L.C. 1997, ch. 36

<sup>1</sup> DORS/98-34

(ii) have a value of up to 20% of the ex-factory price of the goods, as packed for shipment to Canada, from a beneficiary country other than a least developed country; and

(ii) dont la valeur n'excède pas 20 % du prix ex-usine des marchandises emballées et prêtes à être expédiées au Canada et qui sont originaires d'un pays bénéficiaire autre qu'un pays parmi les moins développé;

COMING INTO FORCE

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

[28-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[28-1-o]

## Regulations Amending the Processing and Distribution of Semen for Assisted Conception Regulations (1238 — Special Access)

Statutory Authority

*Food and Drugs Act*

Sponsoring Department

Department of Health

## Règlement modifiant le Règlement sur le traitement et la distribution du sperme destiné à la reproduction assistée (1238 — accès spécial)

Fondement législatif

*Loi sur les aliments et drogues*

Ministère responsable

Ministère de la Santé

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

The purpose of this proposed regulatory amendment to the *Processing and Distribution of Semen for Assisted Conception Regulations* (Semen Regulations) is two fold. Firstly, it would establish a Donor Semen Special Access Programme (DSSAP). Secondly, it would define more precisely the minimum information that a person, who distributes semen processed by another person, would be required to keep in their records as evidence that the semen was processed in accordance with the Semen Regulations.

#### Current Situation

The Semen Regulations set safety standards which aim at decreasing the risk of infectious disease transmission through donor semen used in assisted conception. These Regulations incorporate by reference specific sections of the Canadian Fertility and Andrology Society (CFAS)'S *Guidelines for Therapeutic Donor Insemination* (TDI), hereafter referred to as the Guidelines, as amended from time to time. The incorporation by reference of these sections of the Guidelines into the Semen Regulations makes adherence to them mandatory.

The Semen Regulations prohibit the distribution and importation for distribution of donor semen that has not been processed in accordance with prescribed safety standards for donor screening (including testing), laboratory controls, labelling and quarantine.

On March 14, 2000, the CFAS issued a revised year 2000 version of its Guidelines which superseded the previous 1996 version. The 2000 Guidelines contain several changes, including expanded criteria for donor screening and updated testing procedures to reflect technological advances in the area of assisted conception. The infectious disease testing requirements set out in the 2000 Guidelines reflect the recommendations made to the CFAS by medical and scientific experts in the area of infectious diseases, including experts from Health Canada's Laboratory Centre for Disease Control.

The change in the Guidelines which most significantly affects the qualification of donor semen is the inclusion of the Nucleic Acid Amplification Test (NAT) as the sole acceptable method for detecting *Chlamydia trachomatis*. It is also the method of choice specified in the *Canadian STD Guidelines, 1998 Edition* for the

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

#### Description

La modification proposée au *Règlement sur le traitement et la distribution du sperme destiné à la reproduction assistée* (Règlement sur le sperme) vise deux objectifs. Le premier changement vise la création d'un Programme d'accès spécial au sperme de donneur (PASSD). Le deuxième changement vise à préciser davantage le minimum d'information qu'une personne qui distribue le sperme traité par un tiers doit tenir en dossier pour prouver que le sperme a été traité conformément au Règlement sur le sperme.

#### Situation actuelle

Le Règlement sur le sperme établit des normes de sécurité qui visent à réduire le risque de transmission de maladies infectieuses par le sperme de donneur utilisé pour la reproduction assistée. Ce règlement intègre par le biais de renvois dynamiques des sections particulières du document intitulé *Insémination thérapeutique avec sperme de donneur* (ITSD) - *Lignes directrices de l'an 2000*, ci-après appelé Lignes directrices, publié par la Société canadienne de fertilité et d'andrologie (SCFA). L'intégration de ces sections des Lignes directrices dans le Règlement sur le sperme sous la forme de renvois en rend l'application obligatoire.

Le Règlement sur le sperme interdit la distribution et l'importation en vue de la distribution de sperme de donneur qui n'a pas été traité conformément aux normes d'innocuité prescrites pour l'évaluation des donneurs (y compris les tests), les contrôles en laboratoire, l'étiquetage et la mise en quarantaine.

Le 14 mars 2000, la SCFA a publié une version révisée de ses Lignes directrices, qui remplace l'ancienne version de 1996. Les Lignes directrices de 2000 renferment plusieurs changements, y compris l'ajout de critères pour l'évaluation des donneurs et une mise à jour des méthodes d'analyse afin de tenir compte des progrès technologiques dans le domaine de la reproduction assistée. Les exigences relatives aux tests de détection des maladies infectieuses établies dans les Lignes directrices de 2000 rendent compte des recommandations présentées à la SCFA par des experts médicaux et scientifiques dans le domaine des maladies infectieuses, notamment du Laboratoire de lutte contre la maladie de Santé Canada.

Le changement dans les Lignes directrices qui a le plus de répercussions sur l'admissibilité du sperme de donneur est l'inclusion du test d'amplification des acides nucléiques (TAN) comme seule méthode acceptable de détection de *Chlamydia trachomatis*. C'est aussi la méthode de choix indiquée dans les

diagnosis of chlamydial infections. As it is a relatively new test, NAT was not required in the past, and consequently was not used by most semen banks. As a result, most of the donor semen processed prior to the implementation of the 2000 Guidelines was not tested using NAT and cannot be distributed because it does not meet the updated regulatory requirements. It may only be re-qualified and acceptable for distribution if it can be brought into compliance with the Semen Regulations by, for instance, using a validated NAT for testing the semen itself.

However, it is important to note that re-qualification may not always be possible. For example, a test may be required to be performed on a urine sample at the time of donation and there may be no test available to test the semen directly. In addition, in many instances, the original donor may no longer be available to provide further donations.

The current situation is problematic to some Canadians who want, for various reasons, to have access to donor semen that is no longer available for distribution. For example, a woman or a couple who have had a child through TDI may wish to have another child using semen from the same donor so that the children would be genetic siblings. However, if the requested donor semen was processed prior to the implementation of the updated regulatory requirements and does not meet these updated requirements, the donor semen will be prohibited from being distributed unless it is re-qualified. If re-qualification is not possible, then the requested donor semen would not be available for use in assisted conception.

To address this problem, and to respond to the desire of Canadians to make informed choices with respect to the formation of their families, Health Canada's Therapeutic Products Programme (TPP) is proposing the establishment of a DSSAP.

#### Donor Semen Special Access Programme

The purpose of the proposed DSSAP is to provide physicians with a mechanism to access to donor semen that does not meet the normal safety requirements of the Semen Regulations for use in performing assisted conception on a patient whose needs can not be met using semen processed in accordance with those requirements.

DSSAP is not intended to be a mechanism to promote or encourage the use of donor semen that is non-compliant with the Semen Regulations, but rather to provide access to donor semen in exceptional circumstances. Therefore, the general principle is that all donor semen must be processed in accordance with the requirements of the Semen Regulations respecting screening, laboratory controls and labelling.

However, in the course of its activities, a processor of semen may discover deviations from the normal processing requirements. Deviations may, for instance, be due to the omission of a test or, as it is presently the case with the recent implementation of the NAT, to changes in testing requirements.

This regulatory amendment would allow the distribution or the importation for distribution of donor semen that has not been processed with the normal requirements of the Semen Regulations if it is done in accordance with a special access authorization.

It would also allow semen containers to be reserved for special access where the results of an investigation is inconclusive as to whether the semen containers are contaminated. Presently, semen

*Lignes directrices canadiennes pour les MTS, édition de 1998* pour le diagnostic des infections chlamydiennes. Comme il s'agit d'un test relativement nouveau, le TAN n'était pas été exigé dans le passé et, partant, n'a pas été utilisé par la plupart des banques de sperme. Par conséquent, la majeure partie du sperme de donneur traité avant l'entrée en vigueur des Lignes directrices de 2000 n'a pas fait l'objet d'un TAN et ne peut être distribué parce qu'il ne respecte pas les nouvelles exigences réglementaires. Il pourra être réévalué et distribué uniquement si l'on peut faire en sorte qu'il respecte le Règlement sur le sperme en utilisant, par exemple, un TAN validé pour l'analyse du sperme lui-même.

Il est toutefois important de noter qu'une réévaluation n'est pas toujours possible. Par exemple, un test peut devoir être effectué sur un échantillon d'urine au moment du don et il se peut qu'il n'existe aucun test pour analyser directement le sperme. En outre, dans plusieurs cas, il se peut qu'il soit impossible d'avoir accès au donneur original pour obtenir d'autres dons.

La situation actuelle pose un problème pour les Canadiennes et les Canadiens qui souhaitent, pour diverses raisons, avoir accès à du sperme qui ne peut plus être distribué. Par exemple, il est possible qu'une femme ou un couple ayant eu un enfant par ITSD souhaite recourir au même donneur pour que leurs enfants soient des frères et des sœurs génétiques. Toutefois, si le sperme du donneur demandé a été traité avant l'entrée en vigueur des nouvelles exigences réglementaires et ne satisfait pas à ces nouvelles exigences, il ne pourra plus être distribué à moins d'être réévalué. Si une réévaluation du sperme demandé n'est pas possible, il ne pourra pas être utilisé pour la reproduction assistée.

Pour répondre à ce problème et à la volonté des Canadiennes et des Canadiens de faire des choix éclairés concernant la formation de leur famille, le Programme des produits thérapeutiques (PPT) de Santé Canada propose la création d'un PASSD.

#### Programme d'accès spécial au sperme de donneur

Le but du PASSD proposé est de permettre aux médecins d'avoir accès au sperme de donneur qui ne respecte pas les exigences normales en matière d'innocuité du Règlement sur le sperme, et de s'en servir lorsqu'ils appliquent une technique de reproduction assistée sur une patiente dont les besoins ne peuvent être comblés au moyen du sperme traité conformément à ces exigences.

Le PASSD ne vise pas à promouvoir ou à encourager l'utilisation de sperme de donneur non conforme au Règlement sur le sperme, mais plutôt à permettre l'accès au sperme de donneur dans des circonstances exceptionnelles. Le principe général demeure donc le suivant : tout le sperme de donneur doit être traité conformément aux exigences du Règlement sur le sperme en ce qui a trait à l'évaluation des donneurs, aux contrôles en laboratoire et à l'étiquetage.

Dans le cours de ses activités, une personne qui traite le sperme peut détecter des écarts par rapport aux exigences normales de traitement. Il peut s'agir, par exemple, de l'omission d'un test ou, comme c'est présentement le cas pour l'utilisation du TAN requis récemment, de changements dans les exigences relatives aux tests.

La présente modification permettrait la distribution du sperme de donneur qui n'a pas été traité conformément aux exigences normales du Règlement sur le sperme si un accès spécial a été autorisé.

Dans les cas où les résultats d'une enquête ne sont pas concluants quant à la contamination des récipients de sperme, la présente modification autoriserait également que ces récipients soient

containers must be destroyed if the results of the investigation are inconclusive.

The distribution of semen containers reserved for special access would require the issuance of an authorization by Health Canada. To obtain a donor semen special access authorization the patient's treating physician would need to submit an application for special access. The information that would be required in the application would include the following:

- the number of semen containers requested and the identification code of each requested container;
- the date the semen was donated and the dates, descriptions and results of the tests, screening and monitoring performed;
- an indication of which safety requirements were not met and why;
- a rationale that outlines:
  - the reasons that justify the use of the requested semen having regard to the available information on the safety of the semen and the needs of the patient; and
  - the reasons why the needs of the patients can not be met using donor semen that has been processed in accordance with the normal requirements of the Semen Regulations.
- statements by the physician:
  - that there are no reasonable grounds to believe that the requested semen is contaminated by an infectious agent;
  - as to whether he or she has reasonable grounds to believe that an infectious agent has been transmitted to a woman as a result of assisted conception having been performed using semen from the donor of the requested semen;
  - that in his or her opinion, the use of the requested semen would not pose a serious risk to the health of the patient, having regard to the available information on the safety of the semen and the particular needs of the patient; and
  - that he or she has informed the patient for whom the semen is requested of the risks associated with its use.

Donor semen special access authorization would be issued provided all the required information has been submitted as part of the application and that the following proposed conditions are met:

- there is no evidence that the requested donor semen is contaminated with an infectious agent;
- white blood cell count does not exceed  $10^6$ /ml;
- serological testing as described in the Guidelines or equivalent, or superior testing methods for Human Immunodeficiency Virus (HIV)-I and II antibody, Hepatitis C Virus (HCV) antibody, and Hepatitis B surface antigen (HBsAg) have been performed with respect to the requested donor semen and the result of the tests are negative;
- it is not possible to bring the requested semen into compliance with the normal safety requirements of the Semen Regulations; and
- the authorization is not being used to circumvent the normal safety requirements of the Semen Regulations.

The ultimate decision to use donor semen obtained through DSSAP would remain with the patient and her attending physician.

#### Records of Evidence

Currently, every person who distributes semen processed by another person is required to keep in their records evidence that

réservés pour accès spécial. Actuellement, les récipients de sperme doivent être détruits si les résultats de l'enquête ne sont pas concluants.

Pour que les récipients de sperme puissent être distribués dans le cadre du programme d'accès spécial, il faudra que Santé Canada donne son autorisation. Pour obtenir cette autorisation, le médecin traitant de la patiente devra présenter une demande d'accès spécial. La demande devrait inclure les renseignements suivants :

- le nombre de récipients de sperme demandés et le code d'identification de chaque récipient demandé;
- la date du don de sperme et les dates, descriptions et résultats des analyses, des activités d'évaluation et du suivi effectués;
- la mention des exigences en matière d'innocuité qui n'ont pas été respectées et les raisons;
- une justification indiquant :
  - les raisons pour lesquelles le sperme demandé devrait être utilisé compte tenu des renseignements disponibles sur l'innocuité du sperme et les besoins de la patiente;
  - les raisons pour lesquelles les besoins de la patiente ne peuvent être comblés à l'aide du sperme de donneur qui a été traité conformément aux exigences normales du Règlement sur le sperme;
- à des déclarations par le médecin indiquant :
  - qu'il n'a aucun motif valable de croire que le sperme demandé est contaminé par un agent infectieux;
  - s'il y a des motifs valables de croire qu'un agent infectieux ait été transmis à une patiente par suite de l'exécution d'une technique de reproduction assistée à l'aide du sperme de donneur demandé;
  - que, selon lui, l'utilisation du sperme demandé ne présenterait pas de risque sérieux pour la santé de la patiente, compte tenu des renseignements disponibles sur l'innocuité du sperme et des besoins particuliers de la patiente;
  - qu'il a informé la patiente à laquelle le sperme demandé est destiné des risques associés à l'utilisation de ce dernier.

L'accès spécial au sperme de donneur serait autorisé si tous les renseignements requis ont été présentés dans le cadre de la demande et si les conditions proposées qui suivent sont respectées :

- rien ne démontre que le sperme de donneur demandé est contaminé par un agent infectieux;
- le nombre de globules blancs ne dépasse pas  $10^6$ /ml;
- des épreuves sérologiques décrites dans les Lignes directrices ou des méthodes équivalentes ou supérieures de détection des anticorps dirigés contre le virus de l'immunodéficience (VIH)-I et -II, des anticorps contre le virus de l'hépatite C (VHC) et de l'antigène de surface du virus de l'hépatite B (AgHBs) ont été utilisées pour analyser le sperme de donneur demandé et les résultats des tests sont négatifs;
- il n'est pas possible de faire en sorte que le sperme demandé se conforme aux exigences normales en matière d'innocuité du Règlement sur le sperme;
- l'autorisation ne sert pas à contourner les exigences normales en matière d'innocuité du Règlement sur le sperme.

La décision ultime d'utiliser le sperme de donneur obtenu dans le cadre du PASSD reviendra à la patiente et à son médecin traitant.

#### Preuve documentaire

Actuellement, toute personne qui distribue du sperme traité par quelqu'un d'autre est tenue de consigner dans ses dossiers des



the semen was processed in accordance with the Semen Regulations. In the course of compliance activities, it has been noted that the amount of information kept by distributors as evidence of compliance was sometimes very limited. In some cases, it consisted only in a letter in which the processor of the semen confirmed that the semen was processed in accordance with the Semen Regulations.

This level of information is not considered to be sufficient. It is therefore proposed that the Regulations be amended to require that the evidence shall at least include the following:

- the date that the semen was donated;
- the tests performed in respect of the donor;
- the dates and results of the tests; and
- if necessary, an interpretation of the results.

This amendment to the record keeping requirements would apply to donor semen distributors who are, at the time of the coming into force of this amendment, in possession of donor semen or who distribute it. Therefore, distributors would not need to update their records in respect of donor semen which they distributed prior to the date of implementation of this amendment.

#### *Alternatives*

The status quo is considered unacceptable because it impedes women and couples in making important personal choices in an area as fundamental as that of building a family. Currently, some women and couples are denied access to the donor semen of their choice. As a consequence, they are deprived of the opportunity to conceive children that would be genetic siblings of their existing children. Prompt access to donor semen is also of a particular concern to women for whom the likelihood of getting pregnant is declining with biological aging.

The proposed DSSAP is the only acceptable alternative that would provide access to donor semen within a regulatory framework that would allow an appropriate management of the risks. The DSSAP would enable women to make informed decisions in their own best interests in situations where the donor semen they selected has not been processed in accordance with the normal requirements of the Semen Regulations and where no other suitable donor semen is available. The proposed special access scheme would ensure that in making their decisions women are fully informed, by their attending physician, about the potential risks associated with the requested donor semen. It would also ensure that minimum testing requirements have been met and that special access is only authorized where it is not possible to bring the requested donor semen into compliance with the normal requirements of the Regulations.

#### *Benefits and Costs*

The proposed DSSAP will have a direct positive impact on the lives of numerous Canadian women and their families. It will allow them to pursue their desire to build a family in accordance with their respective choices while ensuring that they are provided with the information and support to enable them to make an informed decision. Women will benefit from the partnership in treatment decisions that the proposed DSSAP will foster between them and their physician. This partnership should contribute to a better understanding of the various possible options and their implications, leading to an appropriate management of the risks.

The benefits to be derived from the DSSAP outweigh the costs and added burden that would be borne by the patients and the

données attestant que le sperme a été traité conformément au Règlement sur le sperme. Au cours des activités d'application de la loi, il est ressorti que la somme des renseignements conservés par les distributeurs comme preuves de conformité était parfois très limitée. Dans certains cas, il ne s'agissait que d'une lettre où le responsable du traitement du sperme confirmait que le sperme avait été traité conformément au Règlement sur le sperme.

Cette information n'est pas jugée suffisante. On propose donc que le Règlement soit modifié de façon à obliger la consignation des données suivantes :

- la date où le sperme a été donné;
- les tests effectués sur le donneur;
- la date et les résultats des tests;
- au besoin, une interprétation des résultats.

Ces nouvelles exigences relatives à la tenue de dossiers ne s'appliqueraient qu'aux distributeurs de sperme de donneur qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente modification, ont en leur possession du sperme de donneur ou en font la distribution. Les distributeurs n'auront donc pas à mettre à jour leurs dossiers en ce qui a trait au sperme de donneur qu'ils ont distribué avant la date d'entrée en vigueur de cette modification.

#### *Solutions envisagées*

Le maintien du statu quo n'est pas une solution acceptable, car elle empêche les femmes et les couples de faire des choix personnels importants dans un domaine aussi fondamental que la fondation d'une famille. Actuellement, certaines femmes et certains couples se voient refuser l'accès au sperme de donneur de leur choix. Ils n'ont pas ainsi la chance de concevoir des enfants qui seraient des frères ou sœurs génétiques des enfants qu'ils ont déjà. L'accès rapide au sperme de donneur constitue également une question particulièrement importante pour les femmes dont les chances de tomber enceintes diminuent avec l'âge.

Le PASSD proposé est la seule solution de rechange acceptable qui donnerait accès au sperme de donneur à l'intérieur d'un cadre réglementaire permettant une gestion appropriée des risques. Le PASSD permettrait aux femmes de prendre des décisions éclairées dans leur propre intérêt lorsque le sperme de donneur qu'elles ont choisi n'a pas été traité conformément aux exigences normales du Règlement sur le sperme et qu'il n'existe aucun autre sperme de donneur qui leur convient. Le mécanisme proposé d'accès spécial ferait en sorte qu'au moment de prendre leur décision, les femmes auraient été pleinement informées par leur médecin traitant des risques potentiels associés au sperme de donneur demandé. Il garantirait aussi le respect d'exigences minimales en matière d'analyses et un accès spécial seulement lorsqu'il est impossible de rendre le sperme de donneur demandé conforme aux exigences normales du Règlement.

#### *Avantages et coûts*

Le PASSD proposé aura un retentissement positif direct sur la vie de nombreuses femmes canadiennes et leur famille. Il leur permettra de réaliser leur désir de fonder une famille qui correspond à leur choix personnel tout en veillant à ce qu'elles reçoivent l'information et le soutien nécessaires pour prendre une décision éclairée. Le partenariat entre les femmes et leur médecin que favorise le PASSD proposé aidera ces dernières à prendre des décisions thérapeutiques judicieuses. Ce partenariat devrait promouvoir une meilleure compréhension des diverses solutions possibles et de leurs répercussions, ce qui devrait permettre une gestion adéquate des risques.

Les avantages découlant du PASSD l'emportent sur les coûts et le fardeau additionnel imposé aux patientes ainsi qu'aux cliniques

fertility clinics in submitting applications and by the federal government in reviewing applications and issuing authorizations.

Distributors who are in possession or who distribute donor semen would be granted a six month period, from the date of coming into force of this amendment, to bring their records of evidence of compliance into line with the proposed additional record keeping requirements.

#### *Consultation*

In March 2000, stakeholders were informed of Health Canada's intention to bring forward a regulatory amendment to the Semen Regulations to establish a DSSAP through communication documents issued in conjunction with the release of the CFAS 2000 Guidelines. These communication documents, which included a news release and questions and answers, were sent directly to patients' associations, physicians, provincial and territorial Ministries of Health, establishments that process and distribute donor semen and foreign exporters. All these documents were also posted on the Health Canada Web site. Further to this announcement, the Department of Health received numerous letters and telephone calls from citizens and semen distributors supporting the establishment of a DSSAP.

A Notice of Intent (NOI) was published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 15, 2000. Interested persons were provided with a 30-day comment period. A copy of the NOI was posted on Health Canada's TPP Web site and was also sent directly to the following organizations:

- 72 Canadian fertility clinics;
- Canadian Fertility and Andrology Society;
- Society of Obstetricians and Gynaecologists of Canada;
- Provincial Registrars of Medicine;
- Provincial and Territorial Ministries of Health;
- 11 foreign semen banks; and
- 25 interested associations.

Seventeen responses were received from twelve citizens, four Canadian fertility clinics and one foreign sperm bank. All responses were very supportive of the proposed DSSAP.

#### *Compliance and Enforcement*

This amendment does not alter existing compliance mechanisms under the provisions of the *Food and Drugs Act*. The TPP will continue to enforce a high standard for the TDI industry with regular on-site inspections.

#### *Contact*

Chantal Trépanier, Policy Division, Bureau of Policy and Coordination, Therapeutic Products Programme, Health Protection Branch, Health Canada, Address Locator 3102C5, 1600 Scott Street, Tower B, Ottawa, Ontario K1A 1B6, (613) 957-1487 (Telephone), (613) 941-6458 (Facsimile), chantal\_trepanier@hc-sc.gc.ca (Electronic mail).

de fertilité, qui devront présenter des demandes, et au gouvernement fédéral, qui devra examiner les demandes et délivrer des autorisations.

Les distributeurs qui sont en possession ou qui distribuent du sperme de donneur auraient six mois, à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente modification, pour recueillir les données de conformité à verser dans leurs dossiers pour que ceux-ci satisfassent aux exigences additionnelles proposées en matière de tenue de dossiers.

#### *Consultations*

Les personnes et groupes intéressés ont été informés en mars 2000 de l'intention de Santé Canada de modifier le Règlement sur le sperme en vue de créer un PASSD, par le biais de documents de communication rendus publics en même temps que les Lignes directrices de 2000 de la SCFA. Ces documents de communication, dont un communiqué de presse et des questions et réponses, ont été envoyés directement aux associations de patients, aux médecins, aux ministères provinciaux et territoriaux de la Santé, aux établissements qui traitent et distribuent le sperme de donneur et aux exportateurs étrangers. Tous ces documents ont également été affichés sur le site Web de Santé Canada. Après cette annonce, le ministère de la Santé a reçu de nombreuses lettres et appels téléphoniques de citoyens et de distributeurs de sperme qui appuyaient la création d'un PASSD.

Un avis d'intention (AI) a été publié dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 15 avril 2000. Les personnes intéressées avaient 30 jours pour formuler des commentaires. Une copie de l'AI a été affichée sur le site Web du Programme des produits thérapeutiques de Santé Canada et a également été distribuée directement aux organisations suivantes :

- 72 cliniques canadiennes de fertilité;
- Société canadienne de fertilité et d'andrologie;
- Société des obstétriciens et gynécologues du Canada;
- Secrétaires généraux d'associations provinciales de réglementation professionnelle de médecine;
- Ministères provinciaux et territoriaux de la Santé;
- 11 banques de sperme étrangères;
- 25 associations intéressées.

Dix-sept réponses ont été envoyées par douze citoyens, quatre cliniques canadiennes de fertilité et une banque de sperme étrangère. Toutes les réponses étaient en faveur de la création du PASSD proposé.

#### *Respect et exécution*

La présente modification ne change en rien les mécanismes d'application existants prévus dans la *Loi sur les aliments et drogues*. Le PPT continuera de veiller au respect de normes élevées de qualité par l'industrie de l'ITSD en effectuant des inspections régulières sur place.

#### *Personne-ressource*

Chantal Trépanier, Division de la politique, Bureau de politiques et de la coordination, Programme des produits thérapeutiques, Direction générale de la protection de la santé, Santé Canada, Indice d'adresse 3102C5, 1600, rue Scott, Tour B, Ottawa (Ontario) K1A 1B6, (613) 957-1487 (téléphone), (613) 941-6458 (télécopieur), chantal\_trepanier@hc-sc.gc.ca (courriel).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 30<sup>a</sup> of the *Food and Drugs Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Processing and Distribution of Semen for Assisted Conception Regulations (1238 — Special Access)*.

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 Chantal Trépanier, Therapeutic Products Programme, Department of Health, Address Locator 3102C5, Holland Cross, 1600 Scott Street, 2nd floor, Tower B, Ottawa, Ontario, K1A 1B6. (Fax: (613) 941-6458; E-mail: Chantal\_Trepanier@hc-sc.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 21, 2000

MARC O'SULLIVAN  
Assistant Clerk of the Privy Council

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 30<sup>a</sup> de la *Loi sur les aliments et drogues*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le traitement et la distribution du sperme destiné à la reproduction assistée (1238 — accès spécial)*, 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 Chantal Trépanier, Programme des produits thérapeutiques, ministère de la Santé, indice d'adresse 3102C5, Holland Cross, Tour B, 2<sup>e</sup> étage, 1600, rue Scott, Ottawa (Ontario) K1A 1B6. (télé. : (613)941-6458; courriel : Chantal\_Trepanier@hc-sc.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-divulgaration et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 21 juin 2000

Le greffier adjoint du Conseil privé,  
MARC O'SULLIVAN

**REGULATIONS AMENDING THE PROCESSING AND DISTRIBUTION OF SEMEN FOR ASSISTED CONCEPTION REGULATIONS (1238 — SPECIAL ACCESS)**

AMENDMENTS

**1. (1) The definition "Director" in section 1 of the *Processing and Distribution of Semen for Assisted Conception Regulations*<sup>1</sup> is repealed.**

**(2) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

"health care facility" means a facility that provides diagnostic or therapeutic services to patients. It includes a group of such facilities that report to one common management that has common responsibility for the activities carried out in those facilities. (*établissement de santé*)

**2. The Regulations are amended by adding the following after section 5:**

SPECIAL ACCESS DISTRIBUTION

**5.1 (1)** Despite subsection 4(1) and section 5, a person may distribute or import for distribution semen that has not been processed in accordance with the requirements of paragraphs 4(1)(b) and 9(a) if the person does so in accordance with a special access authorization issued under section 20.

(2) Every person who distributes semen for further distribution in accordance with a special access authorization shall ensure that the container of the semen is accompanied by a copy of the authorization and by a document that clearly indicates that the semen can only be distributed in accordance with the authorization.

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE TRAITEMENT ET LA DISTRIBUTION DU SPERME DESTINÉ À LA REPRODUCTION ASSISTÉE (1238 — ACCÈS SPÉCIAL)**

MODIFICATIONS

**1.(1) La définition de « directeur » à l'article 1 du *Règlement sur le traitement et la distribution du sperme destiné à la reproduction assistée*<sup>1</sup> est abrogée.**

**(2) L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« établissement de santé » Établissement qui fournit des services diagnostiques ou thérapeutiques à des patients. Est également visé tout groupement de tels établissements dont les activités relèvent d'une même entité administrative. (*health care facility*)

**2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 5, de ce qui suit :**

DISTRIBUTION SUR AUTORISATION D'ACCÈS SPÉCIAL

**5.1 (1)** Malgré le paragraphe 4(1) et l'article 5, le sperme qui n'est pas traité conformément aux alinéas 4(1)b) et 9a) peut être distribué, ou importé en vue d'être distribué, par la personne à qui est délivrée l'autorisation d'accès spécial visée à l'article 20.

(2) La personne qui, en vertu d'une autorisation d'accès spécial, distribue du sperme en vue d'une distribution ultérieure veille à ce que chaque récipient de sperme qu'elle distribue soit accompagné d'une copie de cette autorisation et d'un document indiquant clairement que ce sperme ne peut être distribué que conformément à cette autorisation.

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 33, s. 347

<sup>1</sup> SOR/96-254

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 33, art. 347

<sup>1</sup> DORS/96-254

(3) Every person who imports semen for distribution in accordance with a special access authorization shall ensure that the outer shipping container in which the semen is transported

- (a) displays clearly, on the outside surface of that container,
  - (i) an indication that the semen can only be distributed in accordance with the authorization, and
  - (ii) the name and business address of the processor; and
- (b) is accompanied by a copy of the authorization.

**3. (1) Subsection 6(1) of the Regulations is replaced by the following:**

6. (1) Every person who processes or imports, or intends to process or import, semen for distribution shall give written notice to the Minister of the processing or importing at least 10 days before the date on which they begin processing or importing semen.

**(2) Paragraph 6(2)(c) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

- (c) the date of commencing the processing or importation of semen.

**4. Section 7 of the Regulations is replaced by the following:**

7. A processor or importer of semen shall provide any additional information that the Minister may in writing request, on or before the date set out in the request, in order to establish that the semen was processed in accordance with these Regulations.

**5. Subsection 8(1) of the Regulations is replaced by the following:**

8. (1) Every person shall, within 90 days after they have stopped processing or importing semen, give written notice to the Minister indicating that they have stopped processing or importing semen.

**6. (1) Paragraph 12(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

- (a) the date of each donation and the tests, screening and monitoring performed in respect of the donor, the dates and results of those measures and, if necessary, an interpretation of the results;

**(2) Subsection 12(1) of the Regulations is amended by striking out the word “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after that paragraph:**

- (d.1) if a container of the donor’s semen is distributed in accordance with a special access authorization, a copy of the authorization; and

**7. (1) Paragraph 13(c) of the Regulations is replaced by the following:**

- (c) in the case of semen for which a special access authorization has been issued,
  - (i) a copy of the authorization, and
  - (ii) evidence that the semen was processed in accordance with sections 10 and 11 and that the tests mentioned in the application for the authorization pursuant to paragraph 19(2)(i) have been performed, including the date that the semen was donated, the dates and results of the tests and, if necessary, an interpretation of the results;

(c.1) in the case of semen that is in the person’s possession, other than semen referred to in paragraph (c), evidence that the semen was processed in accordance with the requirements of these Regulations in force at the time the semen was distributed to the person, the date that the semen was donated, the tests

(3) La personne qui importe du sperme en vue de sa distribution en vertu d’une autorisation d’accès spécial veille à ce que le contenant d’expédition extérieur du sperme qu’elle importe :

- a) porte clairement sur sa surface extérieure :
  - (i) la mention que ce sperme ne peut être distribué que conformément à l’autorisation,
  - (ii) les nom et adresse du lieu de travail de la personne qui a effectué le traitement de ce sperme;
- b) soit accompagné d’une copie de l’autorisation.

**3. (1) Le paragraphe 6(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

6. (1) La personne qui traite ou importe du sperme en vue de le distribuer, ou qui a l’intention de le faire, en avise le ministre par écrit au moins dix jours avant la date du début du traitement ou de l’importation.

**(2) L’alinéa 6(2)c) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- c) the date of commencing the processing or importation of semen.

**4. L’article 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

7. La personne qui effectue le traitement ou l’importateur doit, sur demande écrite du ministre, fournir à ce dernier, au plus tard à la date indiquée dans la demande, tout renseignement supplémentaire permettant d’établir que le sperme a été traité conformément au présent règlement.

**5. Le paragraphe 8(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

8. (1) La personne qui cesse de traiter ou d’importer du sperme en avise le ministre par écrit dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date de cessation.

**6. (1) L’alinéa 12(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- a) la date de chaque don et la mention des tests, de l’évaluation et du suivi effectués à l’égard du donneur ainsi que les dates et les résultats de chacun et, au besoin, l’interprétation de ces résultats;

**(2) Le paragraphe 12(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa d), de ce qui suit :**

- d.1) à l’égard de chaque récipient de sperme qui est distribué en vertu d’une autorisation d’accès spécial, une copie de cette autorisation;

**7. (1) L’alinéa 13c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- c) dans le cas du sperme pour lequel une autorisation d’accès spécial est délivrée :
  - (i) une copie de cette autorisation,
  - (ii) la preuve que le sperme a été traité conformément aux articles 10 et 11 et que les tests mentionnés dans la demande d’autorisation d’accès spécial conformément à l’alinéa 19(2)i) ont été effectués, y compris la date du don, les dates et résultats de ces tests et, au besoin, l’interprétation de ces résultats;

c.1) dans le cas du sperme non visé à l’alinéa c) qui se trouve en sa possession, la preuve que ce sperme a été traité conformément au présent règlement dans sa version en vigueur au moment où il lui est distribué, la date du don, la mention des tests effectués à ce jour à l’égard du donneur ainsi que les dates

performed to date in respect of the donor, the dates and results of the tests and, if necessary, an interpretation of the results;

(c.2) in the case of semen that the person distributes, other than semen referred to in paragraph (c), evidence that the semen was processed in accordance with the requirements of these Regulations in force at the time the person distributed the semen, including the date that the semen was donated, the tests performed in respect of the donor, the dates and results of the tests and, if necessary, an interpretation of the results;

**(2) Paragraph 13(g) of the Regulations is replaced by the following:**

(g) in respect of each container of semen that the processor collects under paragraph 16(2)(c) or (3)(c), the date of its collection.

**8. (1) The portion of subsection 15(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**15. (1)** Lorsqu'une personne reçoit le rapport visé à l'alinéa 14*b*) ou qu'elle a des motifs raisonnables de croire que du sperme qu'elle a traité et distribué peut être contaminé par un agent infectieux, elle prend sans délai les mesures suivantes :

**(2) Section 15 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (1):**

(1.1) Despite subsection (1), the processor of semen that has been distributed in accordance with a special access authorization is not required to take the measures specified in paragraphs (1) (a) to (e) by reason only that a particular infectious agent, other than one referred to in column 1 of the table to subsection 20(1), was not tested for in accordance with the requirements of paragraphs 4(1)(b) and 9(a) during the processing of the semen.

**(3) The portion of subsection 15(3) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(3) Every processor who conducts an investigation shall provide the Minister with the following information at the following times:

**9. (1) The portion of subsection 16(2) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:**

(2) Where the results of the investigation demonstrate that all or some of the semen is contaminated by an infectious agent, the processor shall

(a) prepare a list specifying the identification codes marked on the containers of the semen that is contaminated;

**(2) Section 16 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**

(3) Where the results of the investigation are inconclusive as to whether all or some of the semen is contaminated by an infectious agent, the processor shall

(a) prepare a list specifying the identification codes marked on the containers of that semen;

(b) notify each person referred to in paragraph 15(1)(c), in writing, either

(i) that all quarantined containers having the identification codes specified in the list must be destroyed, reserved for special access distribution or kept in quarantine until collected by the processor, or

(ii) that all quarantined containers having the identification codes specified in the list must be destroyed or reserved for special access distribution;

(c) if the person to whom the processor gave a notice under subparagraph (b)(i) informs the processor that the person has chosen to have all the containers in the person's possession

et les résultats de ces tests et, au besoin, l'interprétation de ces résultats;

c.2) dans le cas du sperme non visé à l'alinéa c) qu'il distribue, la preuve que ce sperme a été traité conformément au présent règlement dans sa version en vigueur au moment de cette distribution, y compris la date du don, la mention des tests effectués à l'égard du donneur ainsi que les dates et les résultats de ces tests et, au besoin, l'interprétation de ces résultats;

**(2) L'alinéa 13g) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

g) à l'égard de chaque récipient que la personne qui effectue le traitement collecte aux termes des alinéas 16(2)c) ou (3)c), la date de la collecte.

**8. (1) Le passage du paragraphe 15(1) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**15. (1)** Lorsqu'une personne reçoit le rapport visé à l'alinéa 14*b*) ou qu'elle a des motifs raisonnables de croire que du sperme qu'elle a traité et distribué peut être contaminé par un agent infectieux, elle prend sans délai les mesures suivantes :

**(2) L'article 15 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :**

(1.1) Malgré le paragraphe (1), la personne ayant traité du sperme qui a été distribué en vertu d'une autorisation d'accès spécial n'est pas tenue de prendre les mesures visées à ce paragraphe du seul fait qu'un test pour détecter un agent infectieux — autre que ceux visés à la colonne 1 du tableau du paragraphe 20(1) — n'a pas été effectué conformément aux exigences des alinéas 4(1)*b*) et 9*a*) pendant le traitement du sperme.

**(3) Le passage du paragraphe 15(3) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(3) La personne qui procède à l'enquête fournit au ministre les renseignements ci-après dans les délais précisés :

**9. (1) Le passage du paragraphe 16(2) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :**

(2) Si les résultats de l'enquête montrent que le sperme est contaminé, en tout ou en partie, par un agent infectieux, la personne qui a effectué le traitement :

a) dresse une liste des codes d'identification inscrits sur les récipients du sperme contaminé;

**(2) L'article 16 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**

(3) Si les résultats de l'enquête ne permettent pas de déterminer si le sperme est contaminé par un agent infectieux, la personne qui a effectué le traitement :

a) dresse une liste des codes d'identification inscrits sur les récipients contenant ce sperme;

b) envoie aux personnes visées à l'alinéa 15(1)*c*) un avis précisant, selon le cas :

(i) que les récipients mis en quarantaine portant les codes d'identification indiqués dans la liste doivent être détruits, réservés pour la distribution en vertu d'une autorisation d'accès spécial ou conservés en quarantaine pour être collectés par elle,

(ii) que les récipients mis en quarantaine portant les codes d'identification indiqués dans la liste doivent être détruits ou réservés uniquement pour la distribution en vertu d'une autorisation d'accès spécial;

having the identification codes specified in the list collected by the processor, collect those containers and destroy them or reserve them for special access distribution; and

(d) destroy the quarantined containers of semen in the processor's possession having the identification codes specified in the list or reserve them for special access distribution.

**10. Section 17 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):**

(4) Where the person receives a notice referred to in paragraph 16(3)(b), the person shall

(a) take one of the following actions:

(i) in the case of a notice given under subparagraph 16(3)(b)(i), if the person chooses to have the processor collect all the containers in the person's possession having the identification codes referred to in the notice, inform the processor in writing of this decision and keep those containers in quarantine until they are collected by the processor,

(ii) destroy all the containers of the semen in the person's possession having the identification codes referred to in the notice, or

(iii) reserve for special access all the containers of the semen in the person's possession having the identification codes referred to in the notice; and

(b) provide a written report to the processor as soon as possible indicating, for each identification code referred to in the notice, the number of containers received by the person and the number of containers that were distributed, destroyed, reserved for special access distribution or kept in quarantine for collection by the processor.

**11. Paragraph 18(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) provide the Minister with a detailed report setting out the results of the investigation, including, where the semen is required to be collected, destroyed or reserved for special access distribution, the disposition of all containers of that semen; and

**12. Section 19 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

SPECIAL ACCESS — APPLICATION AND AUTHORIZATION

**19.** (1) If a physician wishes to obtain special access to semen that has not been processed in accordance with the requirements of paragraphs 4(1)(b) and 9(a) for use in performing assisted conception on a patient whose needs can not be met using semen that has been processed in accordance with those requirements, the physician shall apply in writing to the Minister for a special access authorization that permits the processor, distributor or importer of the semen to distribute or import for distribution the semen for the purpose specified in the application.

(2) The application shall contain the following:

(a) the name, business address and business telephone number of the physician;

(b) the name and business address of the processor of the semen;

(c) the name and business address of the distributor from whom the physician obtained or will obtain the semen;

(d) the name and business address of the person who is in possession of the semen;

c) dans le cas où le destinataire de l'avis visé au sous-alinéa b)(i) l'informe qu'il souhaite opter pour la collecte proposée dans l'avis pour les récipients de sperme qu'il a en sa possession et qui portent les codes d'identification indiqués dans la liste, elle collecte ces récipients et les détruit ou les réserve pour la distribution en vertu d'une autorisation d'accès spécial;

d) détruit les récipients de sperme qu'elle a en sa possession et qui portent les codes d'identification indiqués dans la liste ou les réserve pour la distribution en vertu d'une autorisation d'accès spécial.

**10. L'article 17 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :**

(4) La personne qui reçoit l'avis visé à l'alinéa 16(3)b) doit :

a) prendre l'une des mesures suivantes :

(i) dans les cas où l'avis propose la collecte des récipients de sperme qu'elle a en sa possession et qui portent les codes d'identification qui y sont indiqués et qu'elle souhaite opter pour cette solution, informer de son choix la personne qui en a effectué le traitement et mettre ces récipients en quarantaine jusqu'à leur collecte,

(ii) détruire les récipients de sperme qu'elle a en sa possession et qui portent les codes d'identification indiqués dans l'avis,

(iii) réserver pour la distribution en vertu d'une autorisation d'accès spécial les récipients de sperme qu'elle a en sa possession et qui portent les codes d'identification indiqués dans l'avis;

b) présenter le plus tôt possible à la personne qui a effectué le traitement un rapport écrit indiquant, pour chaque code d'identification indiqué dans l'avis, le nombre de récipients qu'elle a reçus et le nombre de récipients qu'elle a distribués, détruits, réservés ou mis en quarantaine jusqu'à leur collecte.

**11. L'alinéa 18a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) au ministre un rapport détaillé des résultats qui précise, lorsque des récipients de sperme doivent être collectés, détruits ou réservés, la disposition de ces récipients de sperme;

**12. L'article 19 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

ACCÈS SPÉCIAL — DEMANDE ET AUTORISATION

**19.** (1) Lorsque, en vue d'une reproduction assistée qui, compte tenu des besoins de la patiente, ne peut être pratiquée au moyen du sperme traité conformément aux alinéas 4(1)b) et 9a), le médecin souhaite avoir accès à du sperme qui n'a pas été traité conformément à ces dispositions, il présente au ministre une demande visant à autoriser la personne ayant effectué le traitement de ce sperme, le distributeur ou l'importateur à distribuer ce sperme ou à l'importer, en vue de le distribuer, à cette fin.

(2) La demande d'autorisation contient les renseignements suivants :

a) le nom du médecin et ses adresse et numéro de téléphone à son lieu de travail;

b) les nom et adresse du lieu de travail de la personne qui a traité le sperme demandé;

c) les nom et adresse du lieu de travail du distributeur de qui le médecin s'est procuré ou se procurera ce sperme;

(e) in the case of semen that is to be imported, the name and business address of the importer of the semen and a declaration signed by the processor or an authorized agent of the processor, certifying that the semen has been processed in accordance with sections 10 and 11 and that the tests referred to in paragraph 20(1)(b) have been performed during the processing of the semen;

(f) the name and address of the health care facility to which the semen is to be shipped;

(g) the initials and the date of birth of the patient;

(h) the number of containers of semen requested and the identification code of each requested container;

(i) the date the semen was donated and the tests, screening and monitoring performed in respect of the donor and the dates and results of those measures, including, if necessary, an interpretation of the results;

(j) an indication of which measures referred to in paragraphs 4(1)(b) and 9(a) have not been taken and an explanation of why they have not been taken;

(k) an indication of whether the white blood cell count has been measured in respect of each donation of the requested semen and, if applicable, the results obtained;

(l) a statement by the physician that he or she has no reasonable grounds to believe that the requested semen may be contaminated by an infectious agent;

(m) a statement by the physician indicating whether he or she has reasonable grounds to believe that an infectious agent may have been transmitted to a woman as a result of assisted conception having been performed on the woman using semen from the donor of the requested semen and, if such grounds exist, providing details concerning the possible transmission;

(n) a rationale that outlines

(i) the reasons that justify the use of the requested semen, having regard to the available information on the safety of the semen and the needs of the patient, and

(ii) the reasons why the needs of the patient can not be met using semen that has been processed in accordance with the requirements of paragraphs 4(1)(b) and 9(a);

(o) a statement by the physician that, in his or her opinion, the use of the requested semen would not pose a serious risk to the health of the patient, having regard to the available information on the safety of the semen and the needs of the patient; and

(p) a statement by the physician that he or she has informed the patient of the risks of using the requested semen.

(3) For the purposes of paragraph (2)(l), the fact that a particular infectious agent, other than one referred to in column 1 of the table to subsection 20(1), was not tested for in accordance with the requirements of paragraphs 4(1)(b) and 9(a) during the processing of the semen does not by itself constitute reasonable grounds to believe that the semen may be contaminated by an infectious agent.

(4) The application shall be signed and dated by the physician.

**20.** (1) The Minister shall issue a special access authorization to the processor, distributor or importer referred to in the application made under subsection 19(1) if

(a) the information and documents required under subsection 19(2) have been provided to the Minister;

(b) during the processing of the requested semen, testing for each infectious agent set out in column 1 of the table to this

d) les nom et adresse du lieu de travail de la personne en possession du sperme;

e) dans le cas du sperme devant être importé, les nom et adresse du lieu de travail de l'importateur ainsi qu'une déclaration signée par la personne qui a effectué le traitement ou son mandataire attestant que le sperme a été traité conformément aux articles 10 et 11 et que les tests visés à l'alinéa 20(1)(b) ont été effectués;

f) les nom et adresse de l'établissement de santé où sera livré le sperme;

g) les initiales et la date de naissance de la patiente;

h) le nombre demandé de récipients de sperme et le code d'identification attribué à chacun d'eux;

i) la date de chaque don du sperme demandé et la mention des tests, de l'évaluation et du suivi effectués à l'égard du donneur de ce sperme ainsi que les dates et les résultats de chacun et, au besoin, l'interprétation de ces résultats;

j) la mention des mesures visées aux alinéas 4(1)(b) et 9(a) qui n'ont pas été prises et les raisons pour lesquelles elles ne l'ont pas été;

k) une mention indiquant si le niveau de globules blancs a été mesuré à l'égard de chaque don du sperme demandé et, le cas échéant, les résultats obtenus;

l) une déclaration du médecin attestant qu'il n'a pas de motif raisonnable de croire que le sperme demandé peut être contaminé par un agent infectieux;

m) une déclaration du médecin indiquant s'il a des motifs raisonnables de croire qu'un agent infectieux peut avoir été transmis à une femme par suite d'une reproduction assistée pratiquée au moyen du sperme du même donneur, et exposant, le cas échéant, les détails connus portant sur cette possible transmission;

n) une explication du médecin :

(i) justifiant l'utilisation du sperme demandé, compte tenu des renseignements disponibles sur l'innocuité de ce sperme et des besoins de la patiente,

(ii) indiquant les raisons pour lesquelles la reproduction assistée ne peut, compte tenu des besoins de la patiente, être pratiquée au moyen de sperme traité conformément aux alinéas 4(1)(b) et 9(a);

o) une déclaration du médecin attestant que, suivant son opinion, l'utilisation du sperme demandé ne présenterait pas de risque grave pour la santé de la patiente, compte tenu des renseignements disponibles sur l'innocuité de ce sperme et des besoins de la patiente;

p) une déclaration du médecin attestant qu'il a informé la patiente des risques d'utilisation du sperme demandé.

(3) Pour l'application de l'alinéa (2)(l), le seul fait qu'un test pour détecter un agent infectieux — autre que ceux visés à la colonne 1 du tableau du paragraphe 20(1) — n'a pas été effectué conformément aux exigences des alinéas 4(1)(b) et 9(a) pendant le traitement du sperme ne constitue pas en soi un motif raisonnable de croire que le sperme demandé peut être contaminé.

(4) La demande est signée et datée par le médecin.

**20.** (1) Le ministre délivre l'autorisation d'accès spécial à la personne ayant effectué le traitement, au distributeur ou à l'importateur qui est visé par la demande si les conditions suivantes sont remplies :

a) les renseignements et documents mentionnés au paragraphe 19(2) lui ont été fournis;

subsection was done using one of the following tests and the result of the tests were negative:

- (i) a serological test for the applicable marker set out in column 2 of that table performed on a specimen obtained from the donor of the semen at least six months after the date the semen was donated, or
- (ii) another test that is at least as effective as the test specified in subparagraph (i) in detecting that infectious agent;
- (c) the results of any other tests set out in the application pursuant to paragraph 19(2)(i) do not indicate that the semen is contaminated by an infectious agent;
- (d) any white blood cell count set out in the application pursuant to paragraph 19(2)(k) does not exceed  $10^6$ /mL;
- (e) it is not possible to bring the screening and tests performed in respect of the donor into compliance with the requirements of paragraphs 4(1)(b) and 9(a); and
- (f) the authorization is not being used by the processor, distributor or importer to circumvent the requirements of paragraphs 4(1)(b) and 9(a).

TABLE

	Column 1	Column 2
Item	Infectious agent	Infectious agent marker
1.	HIV-1 and HIV-2	Antibody to HIV-1 and HIV-2
2.	Hepatitis C Virus (HCV)	Antibody to HCV
3.	Hepatitis B Virus (HBV)	Hepatitis B surface antigen (HBsAg)

(2) The authorization shall specify

- (a) the identification code of each container of semen in respect of which the authorization is issued;
- (b) the name and business address of the processor or distributor who is authorized to distribute the semen;
- (c) in the case of semen that is to be imported, the name and business address of the importer who is authorized to import the semen for distribution;
- (d) the name and business address of the physician to whom the semen may be distributed;
- (e) the name and address of the health care facility to which the semen may be shipped; and
- (f) the initials and date of birth of the patient in respect of whom the semen may be used in the performance of assisted conception.

## COMING INTO FORCE

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

[28-1-o]

b) durant le traitement du sperme demandé, les analyses visant à détecter les agents infectieux prévus à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe ont été effectuées au moyen des tests correspondants suivants, lesquels ont donné des résultats négatifs :

- (i) soit les tests sérologiques pour le dépistage des marqueurs visés à la colonne 2 qui ont été effectués après une période de mise en observation d'au moins six mois après le don de sperme,
- (ii) soit d'autres tests au moins aussi efficaces que ceux visés au sous-alinéa (i) pour détecter la présence de ces agents infectieux;
- c) les résultats des autres tests qui ont été effectués et qui sont mentionnés dans la demande conformément à l'alinéa 19(2)(i) ne révèlent pas la contamination par un agent infectieux;
- d) tout résultat mentionné conformément à l'alinéa 19(2)(k) quant au niveau de globules blancs mesuré ne dépasse pas  $10^6$ /mL;
- e) l'évaluation et les tests effectués à l'égard du donneur ne peuvent être rendus conformes aux alinéas 4(1)(b) et 9(a);
- f) l'autorisation n'est pas utilisée par la personne qui traite le sperme, le distributeur ou l'importateur en vue de contourner les exigences des alinéas 4(1)(b) et 9(a).

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Agent infectieux	Marqueur d'agent infectieux
1.	VIH-1 et VIH-2	Anticorps anti-VIH-1 et anti-VIH-2
2.	Virus de l'hépatite C (VHC)	Anticorps anti-VHC
3.	Virus de l'hépatite B (VHB)	Antigène de surface AgHBs

(2) L'autorisation précise :

- a) le code d'identification inscrit sur chaque récipient de sperme à l'égard duquel elle est délivrée;
- b) les nom et adresse du lieu de travail de la personne ayant effectué le traitement du sperme ou du distributeur qui est autorisé à distribuer le sperme;
- c) dans le cas du sperme devant être importé en vue de sa distribution, les nom et adresse du lieu de travail de l'importateur qui est autorisé à importer le sperme ;
- d) les nom et adresse du lieu de travail du médecin auquel le sperme peut être distribué;
- e) les nom et adresse de l'établissement de santé où peut être livré le sperme;
- f) les initiales et la date de naissance de la patiente à l'égard de laquelle le sperme peut être utilisé pour la reproduction assistée.

## ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[28-1-o]



## Regulations Respecting Anti-Competitive Acts of Persons Operating a Domestic Service

Statutory Authority

*Competition Act*

Sponsoring Departments

Department of Industry and Department of Transport

## Règlement sur les agissements anti-concurrentiels des exploitants de service intérieur

Fondement législatif

*Loi sur la concurrence*

Ministères responsables

Ministère de l'Industrie et Ministère des Transports

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

These proposed Regulations (hereinafter "the Regulations") would be made pursuant to amendments to the *Competition Act* which provide that the Governor in Council may make regulations:

1. specifying acts or conduct of a person operating a domestic air service which may be considered anti-competitive acts for the purpose of paragraph 78(1)(j) and section 79 of the *Competition Act* which deal with abuse of a dominant market position; and
2. specifying facilities or services that are essential to the operation in a market of an air service for the purpose of paragraph 78(1)(k) which provides that denial of access or refusal to supply essential facilities or services on reasonable commercial terms constitutes an anti-competitive act for the purpose of section 79.

The Government's response to the restructuring of the Canadian airline industry brought about by the acquisition of Canadian Airlines International by Air Canada includes amendments to the *Competition Act* which provide the Commissioner of Competition and the Competition Tribunal with additional enforcement powers to deal with potential abuse of the current dominant carrier, Air Canada, of its market position. The Regulations respond to concern that Air Canada may act in an anti-competitive manner to preserve its dominant market position to eliminate competitors or to deter entry by new competitors in the airline industry. The Regulations, however, are not specific to Air Canada and, where there are grounds to do so, could be applied to any other dominant carrier.

The legislation adding these amendments to the *Competition Act* stipulates that the Governor in Council may make these Regulations on the recommendation of the Minister of Industry and the Minister of Transport.

These Regulations supplement the general provisions of the *Competition Act* relating to abuse of a dominant market position by defining what would constitute anti-competitive conduct on the part of a dominant air carrier. Market dominance arises where a firm has a high share of a market in which there are high barriers to entry. In other words, the firm does not face effective competition and has sufficient market power to maintain prices which are higher or quality or service levels which are lower than would otherwise exist in a competitive market. The abuse of dominance

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

#### Description

Ce projet de règlement (ci-après "le Règlement") est pris en application des modifications à la *Loi sur la concurrence* prévoyant que la gouverneure en conseil peut par règlement :

1. préciser des agissements d'un exploitant d'un service intérieur de transport aérien que l'on peut tenir pour des agissements anticoncurrentiels pour l'application de l'alinéa 78(1)j) et de l'article 79 de la *Loi sur la concurrence*. Ceux-ci traitent de l'abus de position dominante dans un marché;
2. préciser des installations ou des services essentiels à l'exploitation dans un marché d'un service aérien, pour l'application de l'alinéa 78(1)k). Celui-ci prévoit que le fait de ne pas donner accès à des installations ou services essentiels ou de refuser de fournir ces installations ou services à des conditions de commerces raisonnables constitue des agissements anticoncurrentiels pour l'application de l'article 79.

En réponse à la restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien consécutive à l'acquisition par Air Canada des Lignes aériennes Canadien International, le Gouvernement a notamment prévu des modifications à la *Loi sur la concurrence* donnant au commissaire de la concurrence et au Tribunal de la concurrence des pouvoirs supplémentaires en matière d'application de la Loi pour traiter d'un éventuel abus par le transporteur dominant actuel, Air Canada, de sa puissance commerciale. Le Règlement répond aux préoccupations quant à la possibilité qu'Air Canada agisse de façon anticoncurrentielle en vue de protéger sa position dominante sur le marché, d'éliminer des concurrents ou de décourager l'entrée de nouveaux concurrents dans l'industrie canadienne du transport aérien. Ceci dit, le Règlement ne vise pas seulement Air Canada; en présence de motifs raisonnables, le Règlement pourrait viser tout autre transporteur dominant.

La loi modifiant la *Loi sur la concurrence* prévoit que la gouverneure en conseil peut prendre ce règlement à la suite de la recommandation du ministre de l'Industrie et du ministre des Transports.

Ce règlement s'ajoute aux dispositions d'application générale de la *Loi sur la concurrence* sur l'abus de position dominante en définissant les agissements anticoncurrentiels d'un transporteur dominant. Une entreprise détient une position dominante dans un marché lorsqu'elle détient une part importante d'un marché ayant des entraves à l'entrée élevées. En d'autres termes, l'entreprise ne fait pas face à une concurrence efficace et a suffisamment de puissance commerciale pour maintenir les prix à un niveau plus élevé, ou maintenir la qualité et les services inférieurs, à ce qui

provisions of the *Competition Act* seek to prohibit conduct which would preserve, entrench or enhance a firm's market power by eliminating or disciplining a competitor or by deterring entry into the industry.

The specified anti-competitive acts capture predatory conduct, including predatory or below cost selling to eliminate competitors or to deter entering into a market, or adding capacity or using a low-cost, so-called fighting brand carrier to achieve the same anti-competitive effect. The Regulations also address conduct intended to foreclose competitors such as pre-empting airport services or facilities required by competing carriers or refusing to supply essential services or access to facilities on reasonable commercial terms in circumstances where competitors have no viable alternatives. Finally, the Regulations address the strategic use of frequent flyer programs or other marketing practices for the purpose of eliminating or disciplining competitors or deterring entry into the industry.

#### *Alternatives*

The Government chose the alternative of relying on a strengthened *Competition Act* as opposed to a full industry regulatory regime to address the potential concerns about the potential for Air Canada to abuse its dominant market position. This approach maintains the Government's policy on relying on competition and market forces to protect the interests of consumers. These Regulations provide clarity to industry participants by identifying anti-competitive acts which would be reviewable by the Bureau. In light of Air Canada's overwhelmingly dominant position in the industry (accounting for 90 percent of domestic passenger revenues) and the ease with which a dominant airline can deploy its fleet of aircrafts to target competitors with predatory prices or engage in other anti-competitive practices, the existing provisions of the *Competition Act* would not be fully adequate to address potential concerns. In this regard, a related amendment to the *Competition Act* provides the Commissioner of Competition the authority to make temporary cease and desist orders which will permit the Bureau to intervene very quickly in the airline industry to prevent injury or irreparable harm to competition.

#### *Benefits and Costs*

These Regulations extend the existing abuse of dominance provisions of the *Competition Act* and could be viewed as a code of conduct by Air Canada inasmuch as they specify the type of behaviour which is likely to be challenged by the Competition Bureau. The Regulations under the *Competition Act* do not impose any direct cost on Air Canada, or require it to seek prior approval to implement marketing or other business plans. This approach is much less intrusive and less costly to both Air Canada and the Government than a full industry specific regulatory regime.

#### *Consultation*

On April 12, 2000, the Commissioner of Competition tabled, for discussion purposes, a draft of the Regulations before the House of Commons Standing Committee on Transport. The Commissioner invited interested parties to make their views

serait autrement observé dans un marché concurrentiel. La disposition de la *Loi sur la concurrence* sur l'abus de position dominante vise à interdire toute conduite qui permettrait à une entreprise de préserver, d'enrichir ou d'augmenter sa puissance commerciale en éliminant ou en disciplinant un concurrent ou en empêchant l'accès au secteur de l'industrie.

Les agissements anticoncurrentiels identifiés prévoient des conduites menant à l'éviction, incluant les prix d'éviction ou les ventes à un prix inférieur au coût afin d'éliminer un concurrent ou d'empêcher l'entrée dans un marché, l'augmentation de la capacité ou l'utilisation d'une entreprise de transport à rabais afin d'atteindre ce même but. Le Règlement porte également sur les agissements visant à empêcher l'accès à un concurrent tel que la préemption d'installation aéroportuaire ou d'autres installations dont un concurrent a besoin ou le refus de fournir un ou des services essentiels ou encore l'accès à des installations à des conditions de commerce normales dans les cas où le concurrent n'a pas d'options viables. Enfin, le Règlement s'applique à l'usage stratégique de programmes pour grands voyageurs ou d'autres outils de marketing dans le but d'éliminer ou de discipliner un concurrent ou de faire obstacle à l'entrée d'un concurrent dans l'industrie.

#### *Solutions envisagées*

Le Gouvernement a choisi l'option de renforcer la *Loi de la concurrence* plutôt que d'établir un régime de réglementation de l'industrie, pour parer aux préoccupations quant à la possibilité qu'Air Canada abuse de sa puissance commerciale. Cette approche reflète la politique du Gouvernement qui privilégie la concurrence et les forces du marché pour protéger les intérêts des consommatrices et des consommateurs. Le Règlement apporte certaines clarifications aux acteurs de l'industrie en identifiant des agissements anticoncurrentiels qui pourraient être examinés par le Bureau. Compte tenu de la dominance écrasante qu'exerce Air Canada sur l'industrie (avec 90 p. 100 des revenus provenant de passagers intérieurs) et de la facilité avec laquelle une compagnie aérienne dominante peut déployer son parc d'avions pour cibler ses concurrents en pratiquant des prix d'éviction ou se livrer à d'autres pratiques anticoncurrentielles, les dispositions existantes de la *Loi sur la concurrence* ne pourraient parer adéquatement et entièrement aux préoccupations éventuelles. À cet égard, une modification connexe à la *Loi sur la concurrence* donne au commissaire de la concurrence le pouvoir d'imposer des ordonnances d'interdiction temporaires qui permettront au Bureau d'intervenir très rapidement dans l'industrie des transports aériens afin de prévenir des préjudices ou des dommages irréparables à la concurrence.

#### *Avantages et coûts*

Ce règlement étend la portée des dispositions de la *Loi sur la concurrence* touchant l'abus de position dominante et pourrait représenter un code de conduite pour Air Canada, dans la mesure où il précise le genre d'agissements qui est susceptible d'être contesté par le Bureau de la concurrence. Ce règlement pris en vertu de la *Loi sur la concurrence* n'impose pas de coûts directs à Air Canada, ni ne l'oblige à demander des approbations préalables pour ses programmes de marketing ou autres plans d'affaires. Cette approche est beaucoup moins envahissante et moins coûteuse, aussi bien pour Air Canada que pour le Gouvernement, qu'un régime complet de réglementation propre à l'industrie.

#### *Consultations*

Le 12 avril 2000, le commissaire de la concurrence a déposé un avant-projet de règlement auprès du Comité permanent des transports de la Chambre des communes, aux fins de discussion. Le commissaire a invité les parties intéressées à faire connaître leurs

known to the Bureau and, at the same time, the draft Regulations were posted on the Bureau's Web site. These draft Regulations were the subject of discussion during the hearings on Bill C-26 held by the House of Commons Standing Committee on Transport and concerns were raised by a number of market participants that they may not be adequate to deal with all identified potential problems, particularly refusal to deal situations. In response to these concerns, the House of Commons Standing Committee on Transport proposed the adoption of further amendments to section 78 of the *Competition Act*. These amendments deal specifically with issues raised by industry stakeholders, including access to and supply of essential facilities and services by competitors. On June 6, 2000, the Competition Bureau tabled a revised draft of the Regulations before the Senate Standing Committee on Transport and Communications.

Air Canada has stated publicly that it believes that the existing general provisions of the *Competition Act* are adequate to deal with competition concerns in the Canadian airline industry, a view also expressed by the Canadian Bar. However, Air Canada has not expressed any concerns with respect to the Regulations as drafted. The company indicated in the Senate Standing Committee on Transport and Communications hearings on June 12 that it views the Regulations as a code of responsible conduct. Competitors to Air Canada, including WestJet, have voiced support for strong competition law enforcement in the Canadian airline industry. On June 20, consultation letters and a draft of the proposed Regulations were sent by the Competition Bureau to major market participants inviting written comments. As part of the pre-publication process, all stakeholders have an additional opportunity for providing comments to the Bureau.

#### *Compliance and Enforcement*

The Competition Bureau and the Competition Tribunal will be responsible for the enforcement and administration of these Regulations. Where the Commissioner of Competition believes that Air Canada has engaged in conduct which is contrary to the Regulations, the Bureau can carry out a formal inquiry and, where grounds warrant, file an application for an order of the Tribunal prohibiting the conduct or imposing other sanctions necessary to overcome the impacts on competition.

In most instances, the Commissioner will be acting on a complaint. The *Competition Act* provides formal powers of investigation, including search and seizure and subpoena powers to obtain written and oral evidence.

To succeed in an application under the abuse of dominance provisions, the Bureau must satisfy the Tribunal that (a) the firm in question is, by virtue of a high market share and barriers to entry into the industry, dominant to a degree that it can influence prices in a relevant market, (b) this firm has engaged in a "practice of anti-competitive acts" and (c) the result is "substantial prevention or lessening of competition." The proposed Regulations relate directly to part (b) above by defining the type of conduct which would constitute a "practice of anti-competitive acts" in the context of the airline industry. However, the Regulations do not alter the test of market dominance or a substantial impact on competition which the Tribunal must find before it can make an order.

points de vue au Bureau. En même temps, le texte a été affiché sur le site Web du Bureau. Cet avant-projet de règlement a fait l'objet de discussions durant les audiences du Comité permanent des transports de la Chambre des communes portant sur le projet de loi C-26. Un certain nombre d'intervenants du marché ont exprimé des doutes quant à l'adéquation du Règlement pour traiter de tous les problèmes éventuels qui ont été évoqués, en particulier les cas de refus de vendre. En réponse à ces préoccupations, le Comité permanent des transports de la Chambre des communes a proposé des modifications supplémentaires à l'article 78 de la *Loi sur la concurrence*. Ces modifications traitent en particulier des questions soulevées par des intervenants de l'industrie, y compris l'accès des concurrents aux installations essentielles et aux services ainsi que leur fourniture. Le 6 juin 2000, le Bureau de la concurrence a déposé un avant-projet de règlement révisé auprès du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Air Canada a publiquement dit qu'à son avis, les dispositions générales actuelles de la *Loi sur la concurrence* suffisent pour traiter des préoccupations à l'égard de la concurrence dans l'industrie canadienne des transports aériens, avis partagé par l'Association du barreau canadien. Cependant, Air Canada n'a exprimé aucune préoccupation quant au Règlement tel qu'il est proposé. L'entreprise a indiqué durant les audiences du 12 juin du Comité sénatorial permanent des transports et des communications qu'elle considère le Règlement comme un code de bonne conduite. Les concurrents d'Air Canada, y compris WestJet, se sont exprimés en faveur d'une application rigoureuse du droit de la concurrence dans l'industrie canadienne des transports aériens. Le 20 juin dernier, le Bureau de la concurrence a fait parvenir une demande de consultation aux principaux participants dans le marché les invitant à lui fournir des commentaires écrits sur une ébauche du Règlement. Dans le cadre du processus de prépublication, tous les intervenants ont à nouveau l'occasion de présenter des observations au Bureau.

#### *Respect et exécution*

Le Bureau de la concurrence et le Tribunal de la concurrence seront responsables de l'application et de l'administration du Règlement. Lorsque le commissaire de la concurrence jugera qu'Air Canada se livre à des agissements contraires au Règlement, le Bureau pourra mener une enquête formelle et, si les circonstances le justifient, demander au Tribunal une ordonnance interdisant ces agissements ou imposant d'autres sanctions nécessaires pour pallier les répercussions sur la concurrence.

Dans la plupart des cas, le commissaire agira en réponse à une plainte. La *Loi sur la concurrence* prévoit que certains pouvoirs formels d'enquêtes peuvent être utilisés pour obtenir des renseignements tels que des perquisitions et saisies, des brefs d'assignation pour obtenir des documents et des dépositions orales et écrites.

Pour obtenir une ordonnance du Tribunal de la concurrence dans un cas d'abus de position dominante, le Bureau doit démontrer, à la satisfaction de ce Tribunal, que a) vu la part de marché importante détenue par l'entreprise visée par la demande d'ordonnance et vu les entraves à l'accès à ce marché, cette entreprise bénéficie d'une dominance telle qu'elle pourrait avoir une influence sur les prix dans le marché en question, b) l'entreprise s'est livrée à des agissements anticoncurrentiels, et c) la pratique « empêche ou diminue sensiblement la concurrence ». Le Règlement vise directement la partie b) ci-dessus en définissant le type de conduite qui constituerait une « pratique anticoncurrentielle » dans le contexte de l'industrie du transport aérien. Cependant, le Règlement ne modifie pas le critère de dominance dans un marché ni celui de l'impact substantiel sur la concurrence auquel le Tribunal doit conclure pour émettre une ordonnance.

*Contact*

André Lafond, Deputy Commissioner, Civil Matters Branch, Competition Bureau, 50 Victoria Street, Hull, Quebec K1A 0C9, (819) 997-1209.

*Personne-ressource*

André Lafond, Sous-commissaire de la concurrence, Direction des affaires civiles, Bureau de la concurrence, 50, rue Victoria, Hull (Québec) K1A 0C9, (819) 997-1209.

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to subsection 78(2)<sup>a</sup> of the *Competition Act*<sup>b</sup>, to make the annexed *Regulations Respecting Anti-Competitive Acts of Persons Operating a Domestic Service*.

A copy of the proposed Regulations is available on the Internet at the following address: <http://competition.ic.gc.ca>.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 15 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: Deputy Commissioner of Competition, Competition Bureau, Civil Matters Branch, Industry Canada, Place du Portage, Phase I, 15<sup>th</sup> Floor, 50 Victoria Street, Hull, Quebec, K1A 0C9.

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 30, 2000

MARC O'SULLIVAN  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

**REGULATIONS RESPECTING ANTI-COMPETITIVE  
ACTS OF PERSONS OPERATING  
A DOMESTIC SERVICE**

ANTI-COMPETITIVE ACTS

1. For the purposes of paragraph 78(1)(j) of the *Competition Act*, the following acts or conduct of a person operating a domestic service, as defined in subsection 55(1) of the *Canada Transportation Act*, are anti-competitive acts:

- (a) operating capacity on a route or routes at fares that do not cover the avoidable cost of providing the service;
- (b) increasing capacity on a route or routes at fares that do not cover the avoidable cost of providing the service;
- (c) using a low-cost second-brand carrier in a manner that is described in paragraph (a) or (b);
- (d) pre-empting airport facilities or services that are required by another air carrier for the operation of its business;
- (e) pre-empting take-off or landing slots that are required by another air carrier for the operation of its business;
- (f) using commission overrides or other inducements to sell or purchase its flights for the purpose of disciplining or eliminating a competitor or impeding or preventing a competitor's entry into, or expansion in, a market;

<sup>a</sup> S.C. 2000, c. 15, s. 13(3)

<sup>b</sup> R.S., c. 19 (2nd Supp.), s. 19

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 78(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur la concurrence*<sup>b</sup>, se propose de prendre le *Règlement sur les agissements anti-concurrentiels des exploitants de service intérieur*, ci-après.

Le projet de règlement se trouve sur Internet à l'adresse suivante : <http://concurrence.ic.gc.ca>.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 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 sous-commissaire de la concurrence, Bureau de la concurrence, Direction des affaires civiles, Industrie Canada, Place du Portage, Phase I, 15<sup>e</sup> étage, 50, rue Victoria, Hull (Québec) K1A 0C9.

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 30 juin 2000

*Le greffier adjoint du Conseil privé,*  
MARC O'SULLIVAN

**RÈGLEMENT SUR LES AGISSEMENTS  
ANTI-CONCURRENTIELS DES EXPLOITANTS  
DE SERVICE INTÉRIEUR**

AGISSEMENTS ANTI-CONCURRENTIELS

1. Pour l'application de l'alinéa 78(1)j) de la *Loi sur la concurrence*, constituent des agissements anti-concurrentiels les agissements ci-après de l'exploitant d'un service intérieur, au sens du paragraphe 55(1) de la *Loi sur les transports au Canada* :

- a) l'exploitation de la capacité sur une ou plusieurs routes à des prix qui ne couvrent pas les coûts évitables de prestation du service en cause;
- b) l'augmentation de la capacité sur une ou plusieurs routes à des prix qui ne couvrent pas les coûts évitables de prestation du service en cause;
- c) l'utilisation d'un transporteur secondaire à moindre coût d'une façon visée aux alinéas a) ou b);
- d) la préemption d'installations ou de services aéroportuaires nécessaires à un autre transporteur aérien pour l'exploitation de son entreprise;
- e) la préemption de créneaux de décollage ou d'atterrissage nécessaires à un autre transporteur aérien pour l'exploitation de son entreprise;

<sup>a</sup> L.C. 2000, ch. 15, par. 13(3)

<sup>b</sup> L.R., ch.19 (2<sup>e</sup> suppl.), art. 19

(g) using the offer of more than the usual awards in a loyalty marketing program for the purpose of disciplining or eliminating a competitor or impeding or preventing a competitor's entry into, or expansion in, a market; and

(h) altering its schedules, networks, or infrastructure for the purpose of and with the effect of disciplining or eliminating a competitor or impeding or preventing a competitor's entry into, or expansion in, a market.

f) l'utilisation, pour la vente ou l'achat de ses vols, de sur-primés ou d'autres incitatifs dans le but de discipliner ou d'éliminer un concurrent, ou d'empêcher l'entrée ou la participation accrue d'un concurrent dans un marché ou d'y faire obstacle;

g) l'offre de primes anormalement généreuses dans le cadre d'un programme de fidélisation dans le but de discipliner ou d'éliminer un concurrent, ou d'empêcher l'entrée ou la participation accrue d'un concurrent dans un marché ou d'y faire obstacle;

h) la modification de ses horaires, de ses réseaux ou de son infrastructure ayant pour but et pour effet de discipliner ou d'éliminer un concurrent, ou d'empêcher l'entrée ou la participation accrue d'un concurrent dans un marché ou d'y faire obstacle.

#### ESSENTIAL FACILITIES AND SERVICES

2. (1) For the purposes of paragraph 78(1)(k) of the *Competition Act*, facilities and services that are essential to the operation in a market of an air service, as defined in subsection 55(1) of the *Canada Transportation Act*, are those

(a) that are required in order to provide a competitive air service;

(b) that cannot reasonably or practicably be purchased, acquired, provided or replicated by another air carrier on its own behalf;

(c) that are effectively controlled by the air carrier who denies access to them or refuses supply of them; and

(d) that can be feasibly provided to another air carrier, having regard to operational or safety considerations, or legitimate business justifications of the air carrier referred to in paragraph (c).

(2) For the purpose of subsection (1), facilities and services may include, but are not limited to, take-off and landing slots, interline arrangements, airport gates, loading bridges, counters and related airport facilities, maintenance services, and baggage handling services, infrastructure and equipment.

#### COMING INTO FORCE

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

[28-1-o]

#### INSTALLATIONS OU SERVICES ESSENTIELS

2. (1) Pour l'application de l'alinéa 78(1)(k) de la *Loi sur la concurrence*, constituent des installations ou services essentiels à l'exploitation dans un marché d'un service aérien, au sens du paragraphe 55(1) de la *Loi sur les transports au Canada*, les installations ou services qui, à la fois :

a) sont nécessaires pour fournir un service aérien concurrentiel;

b) ne peuvent raisonnablement ou commodément être achetés, acquis, fournis ou reproduits par un autre transporteur aérien pour son propre compte;

c) sont, dans les faits, contrôlés par le transporteur aérien qui n'y donne pas accès ou qui refuse de les fournir;

d) peuvent réalistement être fournis à un autre transporteur aérien, compte tenu des considérations de fonctionnement et de sécurité, ou des raisons d'affaires légitimes du transporteur aérien visé à l'alinéa c).

(2) Peuvent notamment être visés par le paragraphe (1) les créneaux de décollage et d'atterrissage, les accords intercompagnies, les portes d'embarquement, les passerelles d'embarquement, les comptoirs et les installations aéroportuaires connexes, les services d'entretien et les services de manutention des bagages ainsi que l'équipement et l'infrastructure connexes.

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[28-1-o]

## Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part III)

### Statutory Authority

*Aeronautics Act*

### Sponsoring Department

Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

##### General

The proposed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part III)* [Aerodromes and Airports] will introduce a new subpart 308 (Aircraft Emergency Intervention at Airports) with its associated Standard 328 (Aircraft Emergency Intervention at Airports Standard) into the *Canadian Aviation Regulations* (CARs). This proposal will establish regulatory requirements for an aircraft emergency intervention service (AEIS) for land airports which do not satisfy the passenger traffic criteria used to identify the 28 designated airports which are required under subpart 303 (Aircraft Fire Fighting at Airports and Aerodromes) to provide on-site aircraft fire fighting services. The AEIS is intended to increase the survivability of persons on board an aircraft in the event of an aircraft emergency.

Proposed amendments to subpart 303 (Aircraft Fire Fighting at Airports and Aerodromes) and to subpart 300 (Interpretation) are necessary to move the definition of "aircraft emergency" from subpart 303, where it applies only to those airports subject to that subpart and relocate it to subpart 300, where it will apply to the proposed subpart 308 as well. There will be no change to the current definition.

The proposed Regulations in subpart 308 will require that an AEIS be provided at airports where there is a commercial passenger-carrying aircraft service, of which the airport operator has had at least 30 days advance notice, which meets the criteria prescribed within subpart 308 for traffic frequency and size and type of aircraft. Although the 30-day advance notice criterion will not be reiterated throughout this description, it is important to remember that it is a key component in initiating the requirement for an aircraft emergency intervention service at an airport. Any reference to a number of movements which calls forth a requirement for an AEIS implies the necessity of the prior 30-day notification. An AEIS is defined in the proposal as "a public or private body that provides aircraft emergency intervention services, located at an airport or elsewhere and equipped to provide service." An aircraft emergency intervention for the purposes of subpart 308 will mean "an intervention taken that may increase the survivability of persons on board an aircraft in the event of an aircraft emergency."

## Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie III)

### Fondement législatif

*Loi sur l'aéronautique*

### Ministère responsable

Ministère des Transports

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

#### Description

##### Généralités

Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie III)* [Aérodromes et aéroports] proposé introduira la nouvelle sous-partie 308 (Intervention pour aéronefs en état d'urgence aux aéroports) et la norme 328 correspondante (Normes d'intervention pour aéronefs en état d'urgence aux aéroports) dans le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Cette proposition établira les exigences réglementaires d'un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence pour les aéroports terrestres qui ne répondent pas aux critères de trafic passagers utilisés pour désigner les 28 aéroports qui sont tenus, en vertu de la sous-partie 303 du RAC (Lutte contre les incendies d'aéronefs aux aéroports et aérodromes), de fournir des services de lutte contre les incendies d'aéronefs sur les lieux. Le service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence vise à augmenter les chances de survie des personnes à bord d'un aéronef en état d'urgence.

Les modifications qu'on propose d'apporter à la sous-partie 303 (Lutte contre les incendies d'aéronefs aux aéroports et aérodromes) et à la sous-partie 300 (Interprétation) sont nécessaires afin que la définition de « aéronef en état d'urgence » soit retirée de la sous-partie 303, où elle s'applique seulement aux aéroports sujets à cette sous-partie, et qu'elle soit placée dans la sous-partie 300, où elle s'appliquera aussi à la sous-partie 308 proposée. Aucun changement ne sera apporté à la définition actuelle.

Le règlement proposé à la sous-partie 308 exigera qu'un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence soit fourni aux aéroports où existe un service d'aéronefs commerciaux de transport de passagers, pour lequel l'exploitant de l'aéroport reçoit un préavis d'au moins 30 jours, qui répond aux critères prescrits dans la sous-partie 308 du RAC en ce qui concerne la fréquence du trafic ainsi que la taille et le type des aéronefs. Bien que le critère de préavis de 30 jours ne soit pas répété dans les paragraphes suivants, il est important de se rappeler qu'il constitue un élément essentiel dans le processus de mise en place d'un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence aux aéroports. Toute référence à un nombre de mouvements qui entraîne le besoin d'un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence aux aéroports implique la nécessité de ce préavis de 30 jours. Un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence se définit dans la proposition comme « un organisme public ou privé qui fournit des services d'intervention pour aéronefs en état d'urgence, qui est situé à un aéroport ou ailleurs et qui possède le matériel nécessaire ». Une intervention pour aéronefs en état

The proposed Regulations will allow the service to be either single-phase (all components are based on-site i.e. within the perimeter of the airport grounds) or two-phase (the initial response is based on-site with additional capability based off-site) to facilitate participation by the emergency services located in neighbouring communities. In either case, for airports required by these proposed regulations to provide an AEIS, there must be a person, trained on the on-site equipment, within the airport perimeter, during a time period covering 90 percent of the movements, for which the airport operator has received the required notice, of the commercially operated passenger-carrying aircraft for which the proposal will require the provision of an AEIS. As well, during any movements of a commercially operated passenger-carrying aircraft in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of 20 or more passengers, if the aircrafts are operated under subpart 705 (Airline Operations) or under subpart 701 (Foreign Air Operations), the proposed Regulations will require on-site AEIS coverage.

Since 1996, Transport Canada has been negotiating the transfer of individual airports, which Transport Canada had owned and operated, to local airport authorities, community airport authorities or to other local interests. The transfer of managerial and operational control over these entities has brought about the need for Transport Canada to put in place policies, regulations and standards necessary to fulfill the Minister's safety and security obligations under the *Aeronautics Act*, in a similar manner to that by which comparable obligations are fulfilled with respect to air operators and aircraft manufacturers. In particular, both because of the airport transfers and to fulfill the Department's commitment to implement the recommendations of the Commission of Inquiry into the Air Ontario Crash at Dryden, aircraft fire-fighting on airports and aerodromes was identified as a high priority item that needed immediate attention. The proposal to introduce subpart 308 and its associated standard stems from the Department's decision, following upon the introduction of the regulations and standards for aircraft fire fighting services applicable to the largest and busiest airports in subpart 303, to continue with the development of regulations and standards, specifying minimum requirements to aid in saving lives, reducing personal injuries and reducing damage to property resulting from aircraft accidents and incidents, at those airports to which subpart 303 does not apply. In the overall context of Canadian civil aviation, this proposal fits among many others which share the goals of continuing to improve the existing high level of aviation safety in Canada and of maintaining and strengthening the high level of public confidence in our civil aviation program.

#### Specific

There will be two categories of AEIS established with these proposed Regulations. Either category may consist of a two-phase service in which the initial response is provided by an on-site intervention with an off-site capability providing the second phase. Alternatively, the requirements of either category may be

d'urgence aux termes de la sous-partie 308 du RAC se définit comme « une intervention susceptible d'augmenter les chances de survie des personnes à bord d'un aéronef en état d'urgence ».

Le règlement proposé permettra d'effectuer le service soit en phase unique (toutes les composantes étant sur les lieux, c'est-à-dire dans le périmètre des terrains de l'aéroport) ou en deux phases (le premier intervenant étant sur les lieux et le deuxième se trouvant à l'extérieur) pour faciliter la participation des services d'urgence situés dans les communautés avoisinantes. Dans les deux cas, il doit y avoir, à l'intérieur du périmètre de l'aéroport, une personne ayant reçu une formation sur l'utilisation du matériel qui se trouve sur les lieux, durant 90 p. 100 des mouvements d'aéronefs commerciaux de transport de passagers pour lesquels l'exploitant de l'aéroport a reçu l'avis requis. En vertu du règlement proposé, la prestation d'un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence est exigée pour ces aéronefs. De même, au cours de tous les mouvements d'aéronefs commerciaux de transport de passagers pour lesquels un certificat type a été émis, autorisant le transport de 20 passagers ou plus, le règlement proposé exigera un service d'intervention pour aéronefs en cas d'urgence sur les lieux si les aéronefs sont exploités en vertu de la sous-partie 705 du RAC (Exploitation d'une entreprise de transport aérien) ou en vertu de la sous-partie 701 du RAC (Opérations aériennes étrangères).

Depuis 1996, Transports Canada négocie la cession d'aéroports individuels, dont il était le propriétaire et l'exploitant, aux administrations aéroportuaires locales, aux administrations aéroportuaires communautaires ou à d'autres groupes d'intérêts locaux. La cession du contrôle de la gestion et de l'exploitation à ces administrations a obligé Transports Canada à mettre en place les politiques, la réglementation et les normes nécessaires pour respecter les obligations de sécurité et de sûreté du ministre en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. De même, des obligations comparables doivent être respectées en ce qui a trait aux exploitants aériens et aux constructeurs d'aéronefs. En raison des cessions d'aéroports et de l'engagement du Ministère à mettre en œuvre les recommandations de la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un appareil d'Air Ontario à Dryden, il a été déterminé que la lutte contre les incendies d'aéronefs aux aéroports et aux aérodromes est un élément prioritaire nécessitant une attention immédiate. La proposition d'introduire la sous-partie 308 et la norme correspondante découle de la décision du Ministère faisant suite à l'introduction de la réglementation et des normes sur les services de lutte contre les incendies d'aéronefs applicables aux aéroports les plus grands et les plus achalandés auxquels on fait référence dans la sous-partie 303. Cette décision consiste à poursuivre l'élaboration de la réglementation et des normes, qui précisent les exigences minimales à respecter pour aider à sauver des vies humaines, à réduire les blessures personnelles et à réduire les dommages à la propriété à la suite d'accidents et d'incidents impliquant des aéronefs aux aéroports qui ne sont pas visés par la sous-partie 303. Dans le contexte général de l'aviation civile au Canada, cette proposition s'inscrit parmi plusieurs autres qui ont pour but de continuer à améliorer le niveau élevé actuel de sécurité aérienne au Canada ainsi que de maintenir et de renforcer le niveau élevé de la confiance du public dans notre programme de l'Aviation civile.

#### Détails

Deux catégories de service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence sont établies selon le règlement proposé. L'une ou l'autre catégorie peut comprendre un service à deux phases, dont la première est assurée par un intervenant sur les lieux et la deuxième, par un intervenant de l'extérieur. De même, les

satisfied by a single-phase service, all components of which are based on the airport grounds.

For the on-site components of the service, there must be a response time of three minutes from the mobilization of the on-site equipment to the midpoint of the farthest runway. For the off-site portion of a two-phase service, a response time of 20 minutes, from the time of the sounding of the alarm to the time the equipment prescribed in section 308.12 (Extinguishing Agents and Equipment) reaches the midpoint of the farthest runway will have to be met.

The category of AEIS which the airport operator must provide will be determined by the frequency of air transport traffic for which the operator receives at least 30 days advance notice and by the size and type of aircraft comprising that traffic. An AEIS will be required only for passenger-carrying commercial aircraft operated under subpart 704 (Commuter Operations) or subpart 705 (Airline Operations) or for passenger-carrying foreign commercial aircraft of the same types which are being operated under subpart 701 (Foreign Air Operations). In general terms, aircraft operated under subpart 704 are multi-engine aircraft with a seating configuration of 10 to 19 passengers or turbo-jet aeroplanes certificated to transport not more than 19 passengers while aircraft operated under subpart 705 are type certificated for 20 or more passengers.

The following Table I summarizes the determinants of the category of AEIS required. For fewer than 700 scheduled passenger-carrying movements (determined by counting the annual number of scheduled passenger-carrying movements and dividing by four), of the type of aircraft operated under subpart 704, whether they are operated by Canadian (subpart 704) or foreign (subpart 701) operators, there is no regulatory requirement for provision of an AEIS. For 700 or more passenger-carrying movements, of only subpart 704 type aircraft, the airport operator must provide a Category A service (either single-phase or two-phase).

As soon as there is even one passenger-carrying movement annually of a subpart 705 type of aircraft, an AEIS must be provided. The category of AEIS which must be provided for subpart 705 or similar operations will be based upon the size of the aircraft used and the frequency of movements of these aircraft. If there are fewer than 700 passenger-carrying movements of only smaller (less than 24 metres in length) subpart 705 type of aircraft, a Category A service will be required. If there are 700 or more passenger-carrying movements of only smaller subpart 705 type of aircraft, a Category B service will be required. If there are any passenger-carrying movements of subpart 705 type of aircraft, 24 metres or more in length, a Category B service must be provided. When the category of AEIS to be provided has been determined, that information must be published in the *Canada Flight Supplement* and, until publication in the *Canada Flight Supplement*, a NOTAM must be issued.

exigences de l'une ou de l'autre catégorie peuvent être satisfaites par un service à phase unique dont toutes les composantes se trouvent sur les terrains de l'aéroport.

Pour les composantes du service sur les lieux, le délai d'intervention doit être de trois minutes, entre la prise du matériel sur les lieux et l'arrivée au point situé à mi-longueur de la piste la plus éloignée. Pour la partie extérieure d'un service à deux phases, le délai d'intervention doit être de 20 minutes, entre le déclenchement de l'alarme et l'arrivée du matériel prévu à l'article 308.12 (Agents extincteurs et matériel) au point situé à mi-longueur de la piste la plus éloignée.

La catégorie du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence que l'exploitant d'aéroport doit fournir sera définie en fonction de la fréquence du trafic du transport aérien pour lequel l'exploitant reçoit un préavis d'au moins 30 jours ainsi que de la taille et du type des aéronefs qui composent ce trafic. Un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence sera exigé pour les aéronefs commerciaux de transport de passagers exploités en vertu de la sous-partie 704 du RAC (Exploitation d'un service aérien de navette) ou de la sous-partie 705 du RAC (Exploitation d'une entreprise de transport aérien) ou encore pour les aéronefs commerciaux de transport de passagers étrangers du même type qui sont exploités en vertu de la sous-partie 701 du RAC (Opérations aériennes étrangères). En termes généraux, les aéronefs exploités en vertu de la sous-partie 704 du RAC sont des aéronefs multimoteurs pouvant transporter de 10 à 19 passagers ou des avions à turboréacteurs certifiés pour transporter au maximum 19 passagers, alors que les aéronefs exploités en vertu de la sous-partie 705 du RAC possèdent un certificat de type autorisant le transport de 20 passagers ou plus.

Le tableau I suivant résume les facteurs qui déterminent la catégorie de service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence. Si le nombre de mouvements réguliers effectués dans le cadre d'un service de transport de passagers est inférieur à 700 (on détermine ce nombre en divisant le nombre de mouvements annuels par quatre), la prestation d'un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence n'est pas exigée. Dans ce cas, les aéronefs visés sont ceux exploités en vertu de la sous-partie 704 du RAC, que ce soit par des exploitants canadiens (sous-partie 704) ou des exploitants étrangers (sous-partie 701). Si le nombre de mouvements d'aéronefs effectués dans le cadre d'un service de transport de passagers est de plus de 700 (aéronefs exploités en vertu de la sous-partie 704 seulement), l'exploitant de l'aéroport doit fournir un service de Catégorie A (qu'il s'agisse d'un service à phase unique ou à deux phases).

Dès qu'il y a un mouvement par année effectué par un aéronef exploité en vertu de la sous-partie 705 dans le cadre d'un service de transport de passagers, un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence doit être fourni. La catégorie du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence devant être fourni pour les opérations régies par la sous-partie 705 ou pour des opérations similaires sera définie en fonction de la taille des aéronefs utilisés et de la fréquence de leurs mouvements. S'il y a moins de 700 mouvements effectués dans le cadre d'un service de transport de passagers par de petits aéronefs seulement (moins de 24 mètres de long), qui sont régis par la sous-partie 705, un service de Catégorie A sera exigé. S'il y a plus de 700 mouvements effectués dans le cadre d'un service de transport de passagers par de petits aéronefs seulement, qui sont régis par la sous-partie 705, un service de Catégorie B sera exigé. S'il y a un ou plusieurs mouvements effectués par des aéronefs régis par la sous-partie 705, mesurant 24 mètres ou plus de long, un service de Catégorie B doit être fourni. Lorsque la catégorie du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence a été déterminée, un NOTAM doit être émis jusqu'à ce que cette information soit publiée dans le *Supplément de vol — Canada*.



**Table I**

Air Transport Service CAR Subpart Operation	Passenger-Carrying Movements	
	Fewer Than 700	700 or More
704/701 only	AEIS not required	Category A required
705/701 with aircraft less than 24 m in length only	Category A required	Category B required
705/701 with aircraft 24 m or longer	Category B required	Category B required

An AEIS will not be required for aircraft using the airport for positioning flights, ferry flights or cargo-only operations.

Although most flights proceed without incident from origin to planned destination, occasionally an emergency situation develops during the en route segment of a planned flight which precludes the continuance of that flight to its intended destination. If such an emergency occurs, the aircraft will be diverted from the planned destination to another airport. There are, also, infrequent occasions when an aircraft may not be able to land at the planned destination, for example, in the case of unforecast poor weather. At these times the aircraft will proceed to an alternate destination for landing. The use of an airport for a diversion or as an alternate will not entail a requirement for the presence of the AEIS.

The following Table II outlines the equipment, personnel training, and alerting and communication system requirements for each category of service and, within each category, for the single-phase and two-phase variations.

**Tableau I**

Service de transport aérien Sous-partie du RAC	Mouvements de transport de passagers	
	moins de 700	700 ou plus
704/701 seulement	Intervention pour aéronefs en état d'urgence non requise	Catégorie A requise
705/701 : aéronefs de moins de 24 mètres de long seulement	Catégorie A requise	Catégorie B requise
705/701 : aéronefs de 24 mètres ou plus	Catégorie B requise	Catégorie B requise

Un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence ne sera pas requis pour les aéronefs utilisant l'aéroport pour les vols de mise en place, les vols de convoyage et le transport exclusif de fret.

Bien que la plupart des vols se déroulent sans incident de leur point de départ à leur point d'arrivée, une situation d'urgence peut survenir à l'occasion, au cours du segment en route du vol planifié, et empêcher la poursuite du vol vers sa destination prévue. Si une telle urgence survient, l'aéronef sera détourné de sa destination prévue vers un autre aéroport. Il arrive aussi, en de rares occasions, qu'un aéronef puisse être dans l'impossibilité d'atterrir à la destination prévue, par exemple, dans le cas de mauvaises conditions météorologiques imprévues. Dans ces circonstances, l'aéronef se rendra à un aéroport de dégagement. L'utilisation d'un aéroport pour le déroutement d'un vol ou comme aéroport de dégagement n'entraînera pas la nécessité d'un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence.

Le tableau II suivant donne un aperçu du matériel, de la formation du personnel et des exigences des systèmes de communication et d'alarme pour le service à phase unique et le service à deux phases de chaque catégorie.

**Table II**

Summary of Equipment, Training, and Alerting and Communication System Requirements by AEIS Category			
Category of AEIS	Equipment Requirements <sup>1</sup>	Training of Personnel	Alerting and Communication System
<b>Category A</b>			
<u>Single-Phase (On-site)</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Aircraft Emergency Intervention vehicle</li> <li>either 650 litres water for foam production and 90 kilograms dry chemical</li> <li>or no water for foam production and 135 kilograms dry chemical</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>generic training in: vehicle familiarization; fire intervention tactics; live fire training<sup>2</sup>, and extinguishing agents</li> <li>site-specific training, relating to the airport where the person will be carrying out AEIS duties, in: familiarization with the airport; knowledge of the aircraft using the airport on a regular basis, and familiarization with the Emergency Response Plan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>alerting system capable of alerting the personnel and dispatching equipment</li> <li>communication system capable of disseminating the information to: air traffic control unit; ground vehicles, and agencies and services identified in the Emergency Response Plan</li> </ul>
<u>Two-Phase</u>	First (on-site) Intervenor <ul style="list-style-type: none"> <li>either 1 extinguisher that performs to ULC 120 BC</li> <li>or 2 extinguishers which in total perform to 120 BC</li> </ul> Second (off-site) Intervenor <ul style="list-style-type: none"> <li>requirements as for Single-Phase (On-Site) service</li> </ul>	First (on-site) Intervenor <ul style="list-style-type: none"> <li>generic training in portable fire extinguishers and alerting and communication systems</li> <li>site specific training including: familiarization with the airport; knowledge of the aircraft using the airport on a regular basis, and familiarization with the Emergency Response Plan</li> </ul> Second (off-site) Intervenor <ul style="list-style-type: none"> <li>same as required for on-site intervener for Single-Phase Category A</li> </ul>	same as for Single-Phase Category A service

<sup>1</sup> The quantities of either water for foam production or dry chemicals specified will be the minimum quantities required. The providers of the AEIS are at liberty to have available more than the minimum specified quantities.

<sup>2</sup> In all cases the live fire training shall simulate a realistic fire-fighting situation and the fire shall be of sufficient size and intensity to provide a challenge to the intervener in relation to the equipment used.

<b>Category B</b>			
<u>Single-Phase (On-Site)</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 Aircraft Emergency Intervention vehicle</li> <li>2 400 litres water for foam production and 135 kilograms dry chemical</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>generic training including: aircraft emergency intervention vehicles and equipment; emergency communication systems including fire alarms; aircraft emergency intervention personnel safety; fire behaviour; extinguishing agents; portable fire extinguishers; fire hoses, nozzles, turrets, and other appliances available for aircraft emergencies; fire intervention operations; emergency aircraft evacuation; aircraft cargo; live-fire training<sup>2</sup>, and first aid</li> <li>site-specific training relating to the airport where the person will be carrying out AEIS duties consisting of: familiarization with the airport; knowledge of the aircraft by using the airport on a regular basis, and familiarization with the Emergency Response Plan</li> </ul>	same as for Single-Phase Category A service
<u>Two-Phase</u>	<p>First (On-Site) Intervenor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>same vehicle and extinguishing agent requirements as for Category A Single-Phase (On-Site) service</li> </ul> <p>Second (Off-Site) Intervenor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>same vehicle and extinguishing agent requirements as for Category B Single-Phase (On-Site) service</li> </ul>	<p>First (on-site) Intervenor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>same as required for on-site intervenor for Single-Phase Category A</li> </ul> <p>Second (off-site) Intervenor</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>same as required for on-site intervenor for Single-Phase Category B service</li> </ul>	same as for Single-Phase Category A service

<sup>2</sup> In all cases the live fire training shall simulate a realistic fire-fighting situation and the fire shall be of sufficient size and intensity to provide a challenge to the intervenor in relation to the equipment used.

**Tableau II**

<b>Aperçu général du matériel, de la formation, et des exigences des systèmes de communication et d'alarme par catégorie du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence</b>			
<u>Catégorie du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence</u>	<u>Exigences en matériel<sup>1</sup></u>	<u>Formation du personnel</u>	<u>Systèmes de communication et d'alarme</u>
<b>Catégorie A</b>			
<u>À phase unique (sur les lieux)</u>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 véhicule d'intervention pour aéronefs en état d'urgence</li> <li>soit 650 litres d'eau pour la production de mousse et 90 kilogrammes de poudre chimique</li> <li>ou pas d'eau pour la production de mousse et 135 kilogrammes de poudre chimique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>la formation générale : bien connaître les véhicules; tactiques de lutte contre les incendies; formation en faisant appel à une simulation de lutte contre un incendie réel<sup>2</sup>; et agents extincteurs</li> <li>la formation en matière de particularités des lieux porte sur l'aéroport où la personne formée s'acquittera de tâches d'intervention pour aéronefs en état d'urgence; cette formation doit traiter des points suivants : bien connaître l'aéroport, connaissance des aéronefs utilisant régulièrement l'aéroport et bien connaître le plan d'intervention d'urgence</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>le système d'urgence en mesure d'alerter le personnel et d'assurer le déploiement du matériel</li> <li>le système de communication doit permettre de faire suivre les renseignements à tous les endroits suivants : l'unité de contrôle de la circulation aérienne; aux véhicules au sol; aux agences et aux services dûment identifiés dans le plan d'intervention d'urgence</li> </ul>
<u>À deux phases</u>	<p>Premier intervenant (sur les lieux)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>soit 1 extincteur qui répond à la norme ULC 120 BC</li> <li>ou 2 extincteurs qui au total répondent à la norme 20 BC</li> </ul> <p>Second intervenant (à l'extérieur)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>mêmes exigences que celles du service à phase unique (sur les lieux)</li> </ul>	<p>Premier intervenant (sur les lieux)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>la formation générale pour l'utilisation des extincteurs portatifs et des systèmes de communication et d'alarme</li> <li>la formation en matière de particularités des lieux; cette formation doit traiter les points suivants : bien connaître l'aéroport, connaissance des aéronefs utilisant régulièrement l'aéroport et bien connaître le plan d'intervention d'urgence</li> </ul> <p>Second intervenant (à l'extérieur)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>même formation que celle exigée pour l'intervenant sur les lieux de la Catégorie A du service à phase unique</li> </ul>	Même que pour celui de la Catégorie A du service à phase unique

<sup>1</sup> Les quantités d'eau pour la production de mousse ou de poudre chimique précisées sont les quantités minimales requises. Les fournisseurs de service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence sont libres d'en garder un stock plus important que les quantités minimales précisées.

<sup>2</sup> Dans tous les cas, la formation faisant appel à une simulation de lutte contre un incendie réel doit simuler une situation réelle de lutte contre l'incendie et le feu doit être de taille et d'intensité suffisantes pour présenter un défi à l'intervenant par rapport au matériel utilisé.

Catégorie B			
À phase unique (sur les lieux)	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 véhicule pour le service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence</li> <li>2 400 litres d'eau pour la production de mousse et 135 kilogrammes de poudre chimique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>la formation générale comprend : véhicules et matériel d'intervention pour aéronefs en état d'urgence; systèmes de communications d'urgence, y compris les alarmes incendie; sécurité du personnel d'intervention pour aéronefs en état d'urgence; comportement du feu; agents extincteurs; extincteurs portatifs; tuyaux, lances, lances-tourelles et autres appareillages servant aux aéronefs en état d'urgence; opérations de lutte contre les incendies; évacuation d'urgence des aéronefs; fret aérien; formation faisant appel à une simulation de lutte contre un incendie réel<sup>2</sup> et premiers soins</li> <li>la formation en matière de particularités des lieux porte sur l'aéroport où la personne formée s'acquittera des tâches d'intervention pour aéronefs en état d'urgence; cette formation doit traiter des points suivants : bien connaître l'aéroport, connaissance des aéronefs utilisant régulièrement l'aéroport et bien connaître le plan d'intervention</li> </ul>	Même que pour la Catégorie A du service à phase unique
À deux phases	<p>Premier intervenant (sur les lieux)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>mêmes exigences de véhicule et d'agent extincteur que pour la Catégorie A du service à phase unique (sur les lieux)</li> </ul> <p>Second intervenant (à l'extérieur)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>mêmes exigences de véhicule et d'agent extincteur que pour la Catégorie B du service à phase unique (sur les lieux)</li> </ul>	<p>Premier intervenant (sur les lieux)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>même formation que celle exigée pour l'intervenant sur les lieux de la Catégorie A du service à phase unique</li> </ul> <p>Second intervenant (à l'extérieur)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>même formation que celle exigée pour l'intervenant sur les lieux pour la Catégorie B du service à phase unique</li> </ul>	Même que pour la Catégorie A du service à phase unique

<sup>2</sup> Dans tous les cas, la formation faisant appel à une simulation de lutte contre un incendie réel doit simuler une situation réelle de lutte contre l'incendie et le feu doit être de taille et d'intensité suffisantes pour présenter un défi à l'intervenant par rapport au matériel utilisé.

Recurrent training for all intervenors will be completed within every three-year period.

The foam extinguishing agent, for both categories, is required to be suitable for the type of equipment to be used and to meet the relevant specifications of CAN/ULC S560 or CAN/ULC S563. Foam concentrates of different types or from different manufacturers may not be mixed unless it has been established that they are completely interchangeable and compatible. The quantity of foam concentrates provided on vehicles for foam production must be in proportion to the quantity of water provided and the foam concentrate selected.

The dry chemical extinguishing agent used in either category must be a powder suitable for the type of equipment to be used and compatible with the selected principal extinguishing agent. The dry chemical extinguishing agent must comply with the appropriate specifications of CAN/ULC-S514-M88.

The operator of an airport where an aircraft emergency intervention service would, otherwise, be required may apply to the Minister to be allowed to operate without providing the category of AEIS to be required by subpart 308. For such an application to be approved, the airport must receive fewer than 700 movements, collectively, per year of aircraft operating in an air transport service and air transportation must be the only reliable year-round mode of transportation available to the community the airport serves to move the majority of travellers or cargo to or from the community.

Proposed section 308.13 of the CARs (*Temporary Exemption*) will allow for relief from the extinguishing agents and equipment requirements, as stipulated in section 308.12 of the CARs (*Extinguishing Agents and Equipment*), if personnel shortage or un-serviceable equipment, as a result of unforeseen circumstances

Une formation périodique pour tous les intervenants sera complétée à tous les trois ans.

L'agent d'extinction à mousse, pour les deux catégories, doit être convenable pour le type de matériel à être utilisé et satisfaire aux spécifications pertinentes des normes CAN/ULC S560 ou CAN/ULC S563. Les émulseurs de différents types ou provenant de différents fabricants ne peuvent pas être mélangés à moins qu'il ait été établi qu'ils sont tout à fait interchangeables et compatibles. La quantité d'émulseurs placée à bord des véhicules pour la production de mousse doit être proportionnelle à la quantité d'eau fournie et à l'émulseur choisi.

La poudre chimique utilisée dans l'une ou l'autre des catégories doit être une poudre appropriée pour le type de matériel à être utilisé et compatible avec l'agent extincteur principal choisi. La poudre chimique doit répondre aux spécifications appropriées des normes CAN/ULC-S514-M88.

L'exploitant d'un aéroport où un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence serait normalement exigé, peut demander au Ministre la permission d'exploiter sans assurer la catégorie du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence requise en vertu de la sous-partie 308 du RAC. Pour qu'une telle demande soit approuvée, l'aéroport doit recevoir un nombre de mouvements annuel de 700 ou moins, collectivement, dans le cadre d'un service de transport aérien, et le transport aérien doit être le seul mode de transport disponible à l'année sur lequel peut compter la communauté, desservie par cet aéroport, pour le transport de la majorité des voyageurs ou du fret à destination ou en provenance de cette communauté.

L'article proposé 308.13 du RAC (*Exemption temporaire*) permettra d'assouplir les exigences relatives aux agents extincteurs et au matériel tel qu'il est stipulé à l'article 308.12 du RAC (*Agents extincteurs et matériel*), si le manque de personnel ou le matériel rendu inutilisable, à la suite de circonstances imprévues

which were beyond the control of the airport operator, have caused the shortfall, or if personnel and equipment are in the course of responding to a different emergency. If the personnel shortage or unserviceable equipment continues for seven or more days, the operator must establish a plan specifying the corrective actions to be taken, submit the plan to the Minister and implement the plan by the date specified. This plan must be established no later than seven days after the onset of the shortfall. It must include the dates by which the corrective actions must be taken and those dates must be as early as practicable given the circumstances.

The Minister may allow the airport operator to reduce the category of AEIS if the operator is able to demonstrate that the category assigned was the result of movements by unusually large aircraft or an unusually high number of aircraft operating an air transport service and that neither situation is likely to be repeated within the following year. A reduction in category of AEIS may also be allowed if the airport operator can demonstrate that the number of aircraft movements or the size of aircraft by using the airport for air transport services is likely to change and that change would result in a lower category being required. If a reduction in category is authorized for either circumstance, the operator of the airport must publish a notification of the reduced category and the period during which it will be reduced in the *Canada Flight Supplement* or in a NOTAM where the NOTAM is published earlier. Also, the airport operator must establish procedures to restore the previous higher category of AEIS if the reduction in number of movements or size of aircraft is temporary and must set out the procedures both to reduce and to reestablish the AEIS category in the airport operations manual.

If an increase in the number of movements or in the size of aircraft used for air transport services at an airport results in the requirement for a higher AEIS than previously, the operator of the airport will be required to meet these requirements within one year after the date at which the need for the higher category has been established.

Included within proposed subpart 308 is a requirement for the airport operator to compile monthly statistics of the number of movements by the type of air transport services for which an AEIS may be necessary. The airport operator must review the movement statistics, for the preceding twelve months, every six months to ensure the appropriate category of AEIS is being provided at the airport. These statistics must be retained for five years after the date of each review and they must be provided to the Minister upon request.

The proposal will allow one year from the coming into force of these proposed regulations for the collection of statistics from which it will be determined which airports will be required to provide AEIS and which category will be necessary at each AEIS. A second year, after the coming into force date, will be allowed for equipment acquisition and for hiring and training intervenors before any airport operator is required to meet the conditions proposed in subpart 308.

indépendantes de la volonté de l'exploitant de l'aéroport, ont causé cette faiblesse de rendement, ou si le personnel et le matériel sont utilisés pour répondre à une autre urgence. S'il y a manque de personnel ou si le matériel demeure inutilisable pour une période de plus de sept jours, l'exploitant doit prévoir un plan précisant les mesures correctives à prendre, présenter le plan au Ministre et le mettre en œuvre à la date prévue. Ce plan doit être établi pas plus de sept jours après le début de cette faiblesse de rendement. Le plan doit comprendre les dates auxquelles les mesures correctives doivent être adoptées et ces dates doivent être aussi hâtives que possible, selon les circonstances.

Le Ministre peut permettre à l'exploitant de l'aéroport de réduire la catégorie du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence si l'exploitant est en mesure de démontrer que la catégorie assignée résulte des mouvements inhabituels d'aéronefs de taille importante ou d'un nombre exceptionnellement élevé d'aéronefs utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien et qu'aucune de ces situations n'est susceptible de se reproduire dans le courant de la prochaine année. Une diminution dans la catégorie du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence peut aussi être accordée si l'exploitant de l'aéroport peut démontrer que le nombre de mouvements d'aéronefs ou la taille des aéronefs utilisant l'aéroport dans le cadre d'un service de transport aérien est susceptible de changer et que ce changement entraînera une demande pour une catégorie de niveau inférieur. Si une diminution de catégorie est autorisée dans l'une ou l'autre des circonstances, l'exploitant de l'aéroport doit faire paraître un avis de diminution de catégorie et la période durant laquelle elle sera diminuée dans le *Supplément de vol — Canada* ou dans un NOTAM si celui-ci est publié plus tôt. Aussi, l'exploitant doit établir les procédures pour rétablir la catégorie de niveau supérieur précédemment accordée du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence si la réduction du nombre de mouvements ou de la taille des aéronefs est temporaire et il doit définir les procédures pour réduire et rétablir la catégorie du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence dans le manuel d'exploitation de l'aéroport.

Si une augmentation du nombre de mouvements ou de la taille des aéronefs utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien à un aéroport exige une catégorie de niveau supérieure du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à celle déjà en place, l'exploitant de l'aéroport devra respecter ces exigences au cours de l'année suivant la date à laquelle a été établi le besoin pour une catégorie supérieure.

La sous-partie proposée 308 comprend une exigence pour l'exploitant de l'aéroport de compiler mensuellement les statistiques du nombre de mouvements selon le type de services de transport aérien pour lequel un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence peut être nécessaire. L'exploitant d'aéroport doit examiner les statistiques de mouvements, pour les douze mois précédents, à tous les six mois pour s'assurer que la catégorie appropriée du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence est fournie à l'aéroport. Ces statistiques doivent être conservées durant une période de cinq ans après la date de chaque examen et elles doivent être fournies au Ministre sur demande.

La proposition accordera un an après l'entrée en vigueur de la réglementation proposée pour recueillir des statistiques à partir desquelles on définira quels aéroports devront fournir les services d'intervention pour aéronefs en état d'urgence et quelle catégorie sera nécessaire à chacun des services. Une deuxième année, après la date d'entrée en vigueur de la réglementation, sera accordée pour l'acquisition de matériel et pour l'embauche et la formation d'intervenants avant qu'on exige de tout exploitant d'aéroport qu'il se conforme aux conditions proposées dans la sous-partie 308.

*Alternatives*

The alternatives considered were the status quo, implementation of the proposals from a stakeholder/government working group and regulatory action.

Under the status quo there are no specific regulatory requirements for any airports or aerodromes, other than the 28 which are regulated under subpart 303, to provide aircraft fire fighting services. However, as part of the process by which Transport Canada determines that an aerodrome meets airport certification safety standards, airports with scheduled commercial passenger-carrying traffic are required, by regulation, to have an approved Airport Operations Manual (AOM). To be approved by Transport Canada, the Airport Operations Manual must contain a plan for an Emergency Response Service (ERS). This approved ERS plan will outline the provisions at the airport for response, in the event of an aircraft accident or fire at the airport, to provide a fire-free escape route for the safe evacuation or rescue of passengers and crew. Secondly, the ERS plan will attempt to preserve the property involved by containing or extinguishing, where practicable, any fire resulting from an aircraft accident or incident. With the devolution of airports to non-federal operators, many airports receiving commercial passenger traffic no longer have an on-site fire response, relying instead on the capability of mutual aid agencies in the community.

The status quo was assessed as unsatisfactory since it does not provide passengers arriving and departing at airports not regulated under subpart 303 with a reliable level of emergency response as is provided at the major airports. Also, it does not fulfill Transport Canada's commitment to implement the recommendations of the *Commission of Inquiry into the Air Ontario Crash at Dryden*. Nor does it meet the strategic objectives of improving the existing high level of aviation safety in all areas and of maintaining and strengthening the current high level of public confidence in Canadian civil aviation.

A second alternative was offered by the recommendations of a stakeholder/government Working Group. This Working Group was established within the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) structure under the auspices of the CARAC Aerodromes and Airports Technical Committee to consider Aircraft Fire Protection at Non-Designated Airports (those airports not provided for under subpart 303). The recommendations of this Working Group were that:

... the Minister of Transport initiate a program to enhance the preparation and implementation of Airport Fire fighting response in the Emergency Response Service plans for non-designated airports by:

1. The provision of best industry practices guidelines to assist airports in the preparation of Emergency Response Service plans.
2. Requiring airports to include any Aircraft Fire Fighting response capability/availability in their Emergency Response Service plans.
3. The Minister to establish an ongoing program for the purpose of assisting with the provision of Airport Fire Fighting at non-designated airports through financial assistance for:

*Solutions de rechange*

Les solutions envisagées sont le statu quo, la mise en place de propositions provenant d'un groupe de travail composé d'intervenants et de représentants du gouvernement et les dispositions réglementaires.

Selon le statu quo, il n'existe pas d'exigences réglementaires pour tous les aéroports et aérodromes autres que les 28 qui sont réglementés en vertu de la sous-partie 303 du RAC, pour fournir des services de lutte contre les incendies. Cependant, dans le cadre du processus par lequel Transports Canada définit qu'un aérodrome répond aux normes de sécurité de certification d'un aéroport, les aéroports utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien sont tenus, par règlement, d'avoir un manuel d'exploitation d'aéroport approuvé. Afin d'être approuvé par Transports Canada, le manuel d'exploitation d'aéroport doit contenir un plan de services d'intervention d'urgence. Ce plan approuvé exposera les dispositions d'intervention à l'aéroport, dans l'éventualité d'un accident ou d'un incendie impliquant un aéronef à l'aéroport, en prévoyant une route de sortie à l'abri de l'incendie pour l'évacuation sécuritaire ou le sauvetage des passagers et de l'équipage. Deuxièmement, le plan de services d'intervention d'urgence tentera de protéger la propriété touchée en contrôlant ou en éteignant, s'il y a lieu de le faire, tout incendie provenant d'un accident ou d'un incident impliquant un aéronef. Dans le cadre de la cession des aéroports à des exploitants non fédéraux, plusieurs aéroports recevant des aéronefs commerciaux de transport de passagers ne disposent plus d'un service d'intervention en cas d'incendie sur les lieux, s'en remettant plutôt à la capacité d'aide mutuelle de la part d'organismes de la communauté.

Le statu quo a été évalué comme étant insatisfaisant puisqu'il ne fournit pas aux passagers en provenance et à destination des aéroports non réglementés en vertu de la sous-partie 303 du RAC, un service fiable d'intervention d'urgence comme c'est le cas dans les principaux aéroports. De plus, il ne répond pas à l'engagement de Transports Canada de mettre en place les recommandations de la *Commission d'enquête sur l'écrasement d'un appareil d'Air Ontario à Dryden*, pas plus qu'il ne répond aux objectifs stratégiques d'amélioration du niveau élevé actuel de sécurité aérienne dans tous les secteurs et de maintenir et de renforcer le niveau élevé actuel de confiance du public dans l'aviation civile canadienne.

Une deuxième solution a été présentée dans les recommandations du groupe de travail composé d'intervenants et de représentants du Gouvernement. Le groupe de travail a été formé à partir du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) sous l'égide du Comité technique sur les aérodromes et les aéroports du CCRAC pour s'occuper des questions relatives à la protection contre les incendies d'aéronefs aux aéroports non désignés (ces aéroports ne relèvent pas des dispositions en vertu de la sous-partie 303 du RAC). Les recommandations de ce groupe de travail sont que :

[...] le ministre des Transports crée un programme pour améliorer l'élaboration et la mise en œuvre de plans de lutte contre les incendies dans les aéroports dans le cadre des plans des services d'intervention d'urgence pour les aéroports non désignés par :

1. la fourniture de lignes directrices pour les meilleures pratiques de l'industrie dans le but d'aider les aéroports dans l'élaboration des plans des services d'intervention d'urgence;

- (a) training
- (b) equipment purchase/adaptation.

Such a program and the criteria for application to be developed in consultation with stakeholders.

The Working Group recommendations were non-regulatory in nature. Effectively, they recommended voluntary enhancement of Emergency Response Service plans and funding for training and equipment at affected airports. The existing regulations would have remained unchanged with implementation of the Working Group's recommendations.

The alternative represented by the Working Group recommendations was considered not to address either the perception of passengers arriving and departing at airports not regulated under subpart 303 as to the discrepancies between aircraft emergency intervention services at the two groups of airports or the Department's commitment to implement the recommendations of the Commission of Inquiry into the Air Ontario Crash at Dryden. However, the ideas presented in the proposed CAR 308/328 had their genesis during the discussions which took place among the participants in the Working Group although they were not part of the Working Group recommendations.

Regulatory action was deemed the only available alternative which would reassure commercial air travellers that regulatory safety oversight was in place, with rare exceptions, for all Canadian land airports with commercial passenger service, which would improve existing high levels of safety and which would meet the Department's commitment to implement the recommendations of the Commission of Inquiry into the Air Ontario Crash at Dryden. During the consultation process, many versions of a proposed regulation were considered. They varied with respect to the criteria to be used to determine the requirement for an airport operator to provide aircraft emergency intervention service and the details of what such a service would entail. The current proposal is the result of this consultation process. In the judgment of departmental officials, it provides the most appropriate balance between the recognized need for the provision of AEIS at the less busy airports and the costs to be imposed, by the requirement for such a service, upon the operators of the less busy airports who do not have access to the revenue generating possibilities enjoyed by the 28 airports covered under subpart 303.

#### *Benefits and Costs*

##### *Costs*

Departmental officials have estimated the costs of the proposed regulation using assumptions, with respect to traffic frequency and to size and type of aircraft serving individual airports, which tentatively identified 107 airports as possible locations which may be required to provide an AEIS. Of these airports, 70 would be required to provide a Category A service and 37 would be required to provide a Category B service.

2. l'obligation des aéroports d'inclure toute capacité/disponibilité des plans de lutte contre les incendies dans les aéroports dans le cadre de leurs plans des services d'intervention d'urgence;

3. la création par le Ministre d'un programme continu dans le but d'aider à la fourniture de service de lutte contre les incendies aux aéroports non désignés par une aide financière pour

- a) la formation
- b) l'achat/l'adaptation de matériel.

Un tel programme et les critères d'application seront élaborés en consultation avec des intervenants.

Les recommandations du groupe de travail sont de nature non réglementaires. Effectivement, le groupe recommande une amélioration volontaire des plans des services d'intervention d'urgence et du financement pour la formation et le matériel aux aéroports concernés. La réglementation actuelle ne sera pas modifiée si les recommandations du groupe de travail sont mises en œuvre.

La solution présentée dans les recommandations du groupe de travail a été jugée comme ne correspondant pas à la perception des passagers à destination ou en provenance des aéroports non réglementés en vertu de la sous-partie 303, à propos des différences entre les services d'intervention pour aéronefs en état d'urgence aux deux groupes d'aéroports ou de l'engagement du Ministère à mettre en place les recommandations de la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un appareil d'Air Ontario à Dryden. Cependant, les idées présentées dans les propositions des sous-parties 308 et 328 du RAC proviennent des discussions qu'ont eues les participants au groupe de travail bien qu'elles ne fassent pas partie des recommandations du groupe de travail.

Des dispositions réglementaires ont été jugées comme étant la seule solution acceptable qui pourrait rassurer les voyageurs qui utilisent les vols commerciaux à l'effet qu'une surveillance réglementaire de la sécurité est en place, sauf dans de rares exceptions, dans tous les aéroports terrestres canadiens qui assurent un service de transport commercial aux passagers. Cette surveillance permettra d'améliorer les niveaux élevés existants de sécurité et de répondre à l'engagement du Ministère de mettre en œuvre les recommandations de la Commission d'enquête sur l'écrasement d'un appareil d'Air Ontario à Dryden. Au cours du processus de consultation, plusieurs versions de la réglementation proposée ont été envisagées. Elles varient quant aux critères à être utilisés pour définir l'exigence pour un exploitant d'aéroport de fournir un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence et aux implications qu'entraînerait un tel service. La proposition actuelle résulte de ce processus de consultation. Selon les représentants du Ministère, elle offre le meilleur équilibre entre le besoin reconnu de fournir un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence aux aéroports les moins achalandés et les coûts à être imposés, par l'exigence de la mise en place d'un tel service, aux exploitants des aéroports les moins achalandés qui n'ont pas accès à des possibilités génératrices de recettes dont profitent les 28 aéroports en vertu de la sous-partie 303.

##### *Avantages et coûts*

##### *Coûts*

Les représentants du Ministère évaluent les coûts de la réglementation proposée à l'aide d'hypothèses en ce qui a trait à la fréquence du trafic et à la taille et au type des aéronefs desservant chaque aéroport, qui permettent de déterminer provisoirement 107 aéroports comme lieux possibles qui pourraient être tenus de fournir un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence. De ce nombre, 70 seraient tenus de fournir un service de catégorie A et 37 devraient fournir un service de catégorie B.

A set of generic estimates were developed for each of the cost items generated by the proposed requirements. These generic estimates were used to calculate cost estimates for each of the 107 airports. Total estimated costs were then calculated from these individual airport estimates. Underlying the individual per airport estimates from which the total estimated costs have been derived is the assumption that, in all instances, the least cost option available to the airport operator would be the one chosen. For example, if a regional school is available for training, the employees from the airport will attend that school rather than a more expensive remote school which may also be available.

The following estimated cost items include: initial capital costs, initial operating and maintenance costs, net costs of replacing equipment at the end of its useful life and annual on-going costs. Present values for future expenditures have been calculated over a 20-year period using a 10 percent rate of discount.

The estimates of initial capital costs cover the acquisition of basic equipment which is capable of meeting the requirements of the category of AEIS identified as that appropriate to the assumed traffic and services for each individual airport. They do not include such tools as hydraulic extrication tools, axes, pry bars, etc. since these would not be required for those duties for which the intervenor would be trained. Total initial capital cost for the 107 airports is estimated at \$14,888,000.

Because of difficulties in verifying location and status of existing equipment at affected airports, the capital cost estimates have been derived without allowance for any current equipment which may be at these airports. They, therefore, represent a conservative view of such costs. Upon implementation of the proposed regulation, actual capital costs can be expected to be less than the capital cost estimates by the value of equipment which may be currently available at affected airports.

For the initial operating and maintenance costs (comprised of initial training, equipment storage and maintenance, first year salaries, initial purchase of protective clothing, and initial provision and testing of fire fighting agents), the total is estimated to be \$3,518,944. Thus, first year costs for 107 airports for the proposed regulation are estimated to be the sum of initial capital costs of \$14,888,000 and initial operating and maintenance costs of \$3,518,944 which equals \$18,406,944.

Net equipment replacement costs have been calculated based on industry practice of equipment replacement after 15 years. These net replacement cost calculations assume all new equipment is purchased at the start of the 20-year period and take into account the residual value for the remaining 5 years after replacement at the 15th year. Using a discount rate of 10 percent, present value of net equipment replacement costs is estimated as \$2,048,867.

In calculating annual on-going costs, on-going training was estimated as 50 percent of the initial training cost. Although each intervenor must receive training every three years to maintain basic proficiency, an additional training allowance was incorporated to compensate for staff turnover and training enhancements. In addition to on-going training costs, annual operating and maintenance costs include salaries for the intervenors, vehicle maintenance, fuel, insurance and storage costs, and an allowance for the maintenance of the protective clothing. Annual on-going

Un ensemble d'évaluations générales a été préparé pour chacun des éléments de coût généré par les exigences proposées. Ces évaluations générales ont été utilisées pour calculer les évaluations de coût à chacun des 107 aéroports. Les coûts estimatifs totaux ont alors été calculés à partir des évaluations de chaque aéroport. Selon ces évaluations individuelles, desquelles proviennent les coûts estimatifs totaux, se dégage l'hypothèse que, dans tous les cas, l'exploitant de l'aéroport choisira l'option de moindre coût disponible. Par exemple, si une école régionale est disponible pour la formation, les employés de l'aéroport se rendront à cette école plutôt qu'à une école éloignée plus dispendieuse qui peut aussi être disponible.

Les éléments de coût estimatif suivants comprennent : les coûts en capital initiaux, les coûts initiaux de fonctionnement et d'entretien, les coûts nets pour remplacer le matériel à la fin de son cycle de vie et les coûts permanents annuels. Les valeurs actuelles des dépenses futures ont été calculées sur une période de 20 ans en utilisant un taux d'actualisation de 10 p. 100.

Les évaluations des coûts en capital initiaux couvrent l'acquisition du matériel de base qui permet de répondre aux exigences de la catégorie du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence considérées comme étant appropriées pour répondre au trafic prévu et aux services dans chaque aéroport. Elles ne comprennent pas les outils hydrauliques servant au dégagement des victimes, les haches, les leviers, et autres, puisqu'ils ne sont pas requis pour effectuer les fonctions pour lesquelles un intervenant sera formé. Le total des coûts en capital initiaux pour les 107 aéroports est évalué à 14 888 000 \$.

En raison de difficultés dans la vérification des lieux et de l'état du matériel existant aux aéroports concernés, les évaluations de coûts en capital ont été obtenues sans provision pour moins-value pour tout le matériel existant à ces aéroports. Par conséquent, elles donnent une idée conservatrice de ces coûts. Lors de la mise en œuvre de la réglementation proposée, on peut s'attendre à ce que les coûts en capital réels soient moins élevés que les éléments de coûts estimatifs en raison de la valeur du matériel qui peut être disponible actuellement aux aéroports concernés.

Pour ce qui est des coûts initiaux de fonctionnement et d'entretien (comprenant la formation initiale, l'entreposage et l'entretien du matériel, les salaires de la première année, l'achat initial de vêtements de protection, et la fourniture et la vérification des agents extincteurs), le total est évalué à 3 518 944 \$. Ainsi, les coûts de la première année pour les 107 aéroports dans le cadre de la réglementation proposée sont évalués comme étant la somme des coûts en capital initiaux de 14 888 000 \$ et des coûts initiaux de fonctionnement et d'entretien de 3 518 944 \$ pour un total de 18 406 944 \$.

Les coûts nets de remplacement du matériel ont été calculés selon la pratique de l'industrie de remplacer le matériel après 15 ans. Ces calculs de coûts nets de remplacement présumant que tout le nouveau matériel est acquis au début de la période de 20 ans et tiennent compte de la valeur résiduelle pour les 5 dernières années après le remplacement à la 15<sup>e</sup> année. En utilisant un taux d'actualisation de 10 p. 100, la valeur actuelle des coûts nets de remplacement du matériel est évaluée à 2 048 867 \$.

Dans le calcul des coûts permanents annuels, la formation continue est évaluée à 50 p. 100 des coûts initiaux de formation. Bien que chaque intervenant doive recevoir une formation à tous les trois ans pour conserver ses compétences de base, une provision additionnelle pour la formation a été incorporée pour compenser le roulement du personnel et les améliorations à la formation. En plus des coûts permanents de la formation, les coûts de fonctionnement et d'entretien comprennent les salaires pour les intervenants, l'entretien des véhicules, le carburant, les coûts d'assurance

operating and maintenance costs (including on-going training) are estimated at \$2,291,312. The present value, at 10 percent, of these annual costs will be \$19,166,367 over the period.

The following table summarizes the cost estimates discussed above.

**Table III**

Type of Cost Estimate	Amount of Cost Estimate ('000's)
Initial Capital	\$14,888,000
Initial (Start Up) Operating and Maintenance	\$3,518,944
Present Value of Net Equipment Replacement Costs after 15 Years at 10%	\$2,048,867
Annual On-going Operating and Maintenance	\$2,291,312
Present Value of On-going Operating and Maintenance at 10%	\$19,166,367
Present Value of Total Costs over 20 Years at 10%	\$39,622,178

With first year implementation costs (including capital cost and operating and maintenance cost) estimated as summing to \$18,406,944, the present value of the net costs of equipment replacement after 15 years as \$2,048,867 and annual on-going costs as \$2,291,312, the present value of these costs, in total, over the 20-year period have been estimated at \$39.6 million by using a discount rate of 10 percent.

Although the above estimates have been based on the 107 tentatively identified airports, departmental officials anticipate requests from eligible airports for exemptions from the proposed regulation. Of the 107 identified airports, 8 are expected to request and be granted exemptions. Thus, actual costs would be less than those estimated in this analysis as a result of these exemptions.

### Benefits

For aircraft fire fighting services at an airport to generate quantifiable benefits, an aviation accident must occur; it must occur close enough to the airport to be accessible to the emergency vehicles based on the airport, and the accident must be of a nature where emergency assistance can be usefully rendered<sup>3</sup>. (The accident severity must lie between that of a minor accident, with no danger of fire where any necessary assistance can be offered by bystanders, and an accident so severe that all aircraft occupants are killed on impact.)

Quantifiable benefits provided by airport emergency services fall into 4 categories<sup>4</sup> — reduction in number of fatalities, decrease in number or severity of major injuries, increase in hull

et d'entreposage, et une provision pour l'entretien des vêtements de protection. Les coûts permanents annuels de fonctionnement et d'entretien (y compris la formation permanente) sont évalués à 2 291 312 \$. La valeur actuelle, à 10 p. 100, de ces coûts annuels sera de 19 166 367 \$, au cours de la période.

Le tableau suivant résume les évaluations de coûts susmentionnés.

**Tableau III**

Type d'évaluation des coûts	Montant de l'évaluation des coûts (en millions de dollars)
Coûts en capital initiaux	14 888 000 \$
Coûts initiaux (au début) de fonctionnement et d'entretien	3 518 944 \$
Valeur actuelle des coûts nets de remplacement du matériel après 15 ans à 10 %	2 048 867 \$
Coûts annuels permanents de fonctionnement et d'entretien	2 291 312 \$
Valeur actuelle des coûts permanents de fonctionnement et d'entretien à 10 %	19 166 367 \$
Valeur actuelle des coûts totaux sur une période de 20 ans à 10 %	39 622 178 \$

Avec les coûts de mise en place de la première année (y compris le coût en capital et le coût de fonctionnement et d'entretien) évalués comme totalisant 18 406 944 \$, la valeur actuelle des coûts nets de remplacement du matériel après 15 ans comme totalisant 2 048 867 \$ et les coûts annuels permanents comme totalisant 2 291 312 \$, la valeur actuelle de ces coûts, au total, au cours de la période de 20 ans a été évaluée à 39,6 millions de dollars en utilisant un taux d'actualisation de 10 p.100.

Bien que les évaluations susmentionnées aient été fondées sur les 107 aéroports désignés provisoirement, les représentants du Ministère s'attendent à des demandes d'exemption de l'application de la réglementation proposée de la part des aéroports admissibles. Des 107 aéroports désignés, 8 devraient demander et obtenir des exemptions. Par conséquent, les coûts réels seront moindres que ceux évalués dans cette analyse en raison de ces exemptions.

### Avantages

Pour expliquer la raison d'être des services de lutte contre les incendies d'aéronefs à un aéroport, un accident d'aviation doit se produire. Cet accident doit se produire suffisamment près de l'aéroport pour être accessible aux véhicules d'intervention d'urgence basés à l'aéroport, et il doit être de nature à justifier la prestation d'un service d'urgence<sup>3</sup>. (La gravité de l'accident doit se situer entre celle d'un accident mineur sans danger d'incendie, pour lequel des témoins peuvent être en mesure de prêter assistance, et un accident si grave que tous les occupants de l'aéronef sont tués au moment de l'impact.)

Les avantages liés aux services d'urgence aux aéroports se divisent en quatre catégories<sup>4</sup> : la réduction du nombre de décès, la diminution du nombre ou de la gravité des blessures majeures,

<sup>3</sup> *Crash Firefighting and Rescue Services in Canada, Volume II Analysis of Risks Costs and Benefits*, Sypher:Mueller International Inc., December 1988, p. 30.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 36.

<sup>3</sup> *Les services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronef au Canada, Volume II : Analyse des risques, des coûts et des avantages*, Sypher : Mueller International Inc., décembre 1988, p. 30.

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 36.



salvage values and reduction in the disruption of airport operations. In 1988, Sypher:Mueller International Inc. were commissioned by the Inspector General of Transportation Safety to conduct a comprehensive study of crash, fire-fighting and rescue services at Canadian airports.<sup>5</sup> This study included an analysis of risks, costs and benefits. The authors of the study concluded<sup>6</sup> that, over the 20-year period studied, the value of benefits from a decrease in the number or severity of major injuries, from an increase in hull salvage values and from a reduction in the disruption of airport operations was minor. "The overwhelming benefit of CFR is its ability to preserve human life in the event of a serious aviation accident."<sup>7</sup>

After extensive examination of accident data for 1966-1985<sup>8</sup>, Sypher:Mueller calculated that the probability of an accident occurring where aircraft emergency service assistance could be effective in reducing fatalities equated to a potential for a maximum of 2.93 lives saved per 10 000 000 enplaned/deplaned passengers<sup>9,10</sup>. Their model allowed for an additional 7 percent of reported enplaned/deplaned passenger statistics to account for the aircraft crew.

The most recent year for which complete enplaned/deplaned passenger statistics is available is 1998. For 1998, enplaned/deplaned passengers at the 28 airports which are required to have aircraft fire fighting services under subpart 303 totaled 77 347 286. Total enplaned/deplaned passengers in Canada were 82 664 577. Thus, enplaned/deplaned passengers at airports not, at present, required by regulation to provide aircraft fire fighting services were 5 317 291. When the Sypher:Mueller model is applied to this number of enplaned/deplaned passengers (with the additional 7 percent allowance for crew) the statistical potential for saving lives with the provision of aircraft emergency intervention services, in 1998, would have been 1.67 lives.

The potential for saving lives which can be attributed to subpart 308 may be somewhat less than the above estimate since not all airports not, at present, required to provide aircraft fire fighting under subpart 303 will be covered with the implementation of

l'augmentation des valeurs de récupération des coques et la réduction des perturbations d'activités aux aéroports. En 1988, l'inspecteur général de la Sécurité des transports a confié à la firme Sypher : Mueller International Inc. le soin de mener une étude détaillée sur les services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronefs (CFR) aux aéroports canadiens.<sup>5</sup> L'étude comprenait l'analyse des risques, des coûts et des avantages, et les auteurs de l'étude ont conclu<sup>6</sup> qu'au cours de la période de 20 ans étudiée, les avantages inhérents à la réduction du nombre ou de la gravité des blessures majeures, de la hausse des valeurs de récupération des coques et d'une diminution des perturbations d'activités aux aéroports avaient très peu de valeur. « Dans l'ensemble, le principal avantage des services CFR consiste à préserver la vie humaine en cas d'accident d'aviation grave. »<sup>7</sup>

Après avoir analysé les données sur les accidents pour la période de 1966 à 1985<sup>8</sup>, la firme Sypher : Mueller a déterminé que la probabilité qu'un accident survienne là où des services CFR pourraient contribuer à réduire le nombre de décès correspondait à un maximum de 2,93 vies humaines sauvées par 10 000 000 de passagers embarqués et débarqués<sup>9,10</sup>. Leur modèle permet d'ajouter un nombre additionnel de 7 p. 100 aux statistiques de passagers embarqués et débarqués rapportées pour tenir compte de l'équipage de l'aéronef.

L'année la plus récente pour laquelle les statistiques complètes de passagers embarqués et débarqués sont disponibles est 1998. En 1998, les passagers embarqués et débarqués aux 28 aéroports qui sont obligés d'assurer des services de lutte contre les incendies d'aéronefs en vertu de la sous-partie 303 du RAC ont totalisé 77 347 286. Le total de passagers embarqués et débarqués au Canada pour la même année était de 82 664 577. Par conséquent, le nombre de passagers embarqués et débarqués aux aéroports qui ne sont pas tenus, à l'heure actuelle, en vertu de la réglementation de fournir des services de lutte contre les incendies d'aéronefs, était de 5 317 291. Lorsque le modèle Sypher : Mueller est appliqué à ce nombre de passagers embarqués et débarqués (avec l'ajout de 7 p. 100 additionnel pour l'équipage) le nombre potentiel estimé de vies humaines sauvées grâce aux services d'intervention pour aéronefs en état d'urgence, en 1998, aurait été de 1,67 vie humaine.

La possibilité de sauver des vies humaines qui peut être attribuable à la sous-partie 308 peut représenter moins que les évaluations susmentionnées puisque ce ne sont pas tous les aéroports qui, à l'heure actuelle, assurent les services de lutte contre les

<sup>5</sup> *Crash Firefighting and Rescue Services in Canada*, Sypher:Mueller International Inc., December 1988.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 67.

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 98.

<sup>8</sup> *Ibid.*, pp. 103 and 104.

<sup>9</sup> Enplaned/deplaned passenger statistics are reported by major charter and regional/local carriers. They include passengers leaving or joining a flight at the airport reporting. They do not include passengers transiting through the airport on a flight from their origin to a further destination. An alternative statistic, arriving/departing passengers includes transiting passengers at each airport as well as those joining or leaving the flight at that location. However, arriving/departing passenger statistics are reported only by the major and charter carriers. For the system as a whole, in general, enplaned/deplaned passenger statistics show more passengers than do arriving/departing statistics. In particular for the smaller airports (such as those that will be affected by the proposed regulation), the absence of reporting by the regional/local carriers is likely to seriously understate the number of passengers potentially benefited by the proposal.

<sup>10</sup> The model was predicated upon the frequency and characteristics of accidents rather than on the provision of specific aircraft fire fighting services.

<sup>5</sup> *Services de sauvetage et d'extinction des incendies d'aéronef au Canada*, Sypher : Mueller International Inc., décembre 1988.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 67.

<sup>7</sup> *Ibid.*, p. 98.

<sup>8</sup> *Ibid.*, pp. 103 et 104.

<sup>9</sup> Les statistiques de passagers embarqués et débarqués sont rapportées par les transporteurs principaux, affrétés, régionaux et locaux. Elles comprennent les passagers qui quittent ou se joignent à un vol à l'aéroport qui produit un rapport. Elles ne comprennent pas les passagers qui sont en transit à l'aéroport entre leur vol d'origine et leur vol de destination. Une statistique alternative, les passagers en provenance et à destination, comprend les passagers en transit à chaque aéroport de même que ceux qui joignent ou qui quittent le vol à ce lieu. Cependant, les statistiques sur les passagers en provenance et à destination sont rapportées seulement par les transporteurs principaux et affrétés. Dans l'ensemble du système, en général, les statistiques sur les passagers embarqués et débarqués indiquent plus de passagers que les statistiques des passagers en provenance et à destination. Particulièrement pour les petits aéroports (comme ceux qui seront touchés par la réglementation proposée), l'absence de rapports par les transporteurs régionaux et locaux a pour conséquence de sous-estimer sérieusement le nombre de passagers qui profiteraient éventuellement de la réglementation proposée.

<sup>10</sup> Le modèle a été établi sur la fréquence et les caractéristiques des accidents plutôt que sur la fourniture des services de lutte contre les incidents d'aéronefs en particulier.

the proposed subpart 308. However, on the other hand, any increase in passenger traffic or in level of air transport service at the affected airports will increase the potential for benefits from this proposal.

Until the first year of statistical data gathering by the airport operators has been completed, a final determination of which airports will be required to provide AEIS and of the category of AEIS which each airport will be required to provide cannot be made. However, it is reasonable to assume at least the busiest airports in terms of passenger statistics will be included among those providing AEIS. Therefore, the assumption has been made that the majority of the over 5 million passengers, not, at present, benefiting from the aircraft fire fighting service required of the 28 airports designated under subpart 303, will benefit from the proposed aircraft emergency intervention service which would be introduced with implementation of subpart 308.

A concentrated public write-in campaign indicated a high level of public interest and a perception that insufficient care might be being taken to protect passenger safety at the airports which did not have a level of aviation traffic to bring them under the purview of subpart 303 with respect to aircraft fire fighting services. Although total estimated costs for the present initiative to extend the coverage of airports required to provide emergency intervention services may be greater than quantifiable benefits, the level of public interest indicates the extent of the non-quantifiable gains which the public perceives as resulting from additional emergency intervention services on land airports. These benefits will accrue to the Canadian economy as a collective entity.

#### Benefit-Cost Summary

The evaluation of the benefit-cost analysis of this proposal depends heavily upon the value ascribed to a human life. An annual on-going estimated cost of somewhat over \$2.2 million annually appears to be a modest amount to invest for the number of lives the application of the Sypher: Mueller model indicates may potentially be saved on average by the provision of aircraft emergency intervention service (AEIS) at these airports.

The on-going annual benefits will not be generated without the initial capital and operating and maintenance costs which summed to approximately \$18 million nor without the net cost of equipment replacement after 15 years which has an estimated present value of \$2 million. The public interest expressed in the communications with the Department during the development of the proposed requirements for AEIS indicates the extent of the non-quantifiable gains perceived as resulting from additional emergency intervention services on land airports. When the non-quantifiable benefits are taken into consideration, the proposed regulation is expected to show an acceptable benefit-cost impact for the Canadian economy.

incendies d'aéronefs en vertu de la sous-partie 303 qui seront touchés par la mise en œuvre de la proposition de la sous-partie 308. Cependant, d'un autre côté, toute augmentation dans le trafic passagers ou dans le niveau de service de transport aérien aux aéroports concernés accroîtra les avantages possibles émanant de cette proposition.

Jusqu'à ce que la première année de la collecte de données statistiques par les exploitants des aéroports ait été complétée, la décision finale quant aux aéroports qui seront tenus d'assurer un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence et à la catégorie du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence que chaque aéroport devra fournir ne peut être prise. Cependant, il est raisonnable de croire qu'au moins les aéroports les plus achalandés en termes de statistiques de passagers feront partie du nombre de ceux qui devront assurer le service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence. Par conséquent, l'hypothèse a été soutenue que la majorité des quelque 5 millions de passagers, qui, présentement, ne profitent pas d'un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence, exigé des 28 aéroports désignés en vertu de la sous-partie 303, profiteront du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence proposé qui sera introduit avec la mise en vigueur de la sous-partie 308.

Une campagne intense menée auprès du public dans le but d'obtenir des suggestions a indiqué un niveau élevé d'intérêt et laissé transparaître la perception qu'un manque de vigilance existe quand il s'agit d'assurer la sécurité des passagers aux aéroports qui n'ont pas un niveau de trafic aérien suffisant pour qu'ils soient assujettis aux dispositions de la sous-partie 303 du RAC en ce qui touche les services de lutte contre les incendies d'aéronefs. Bien que les coûts estimatifs totaux pour le projet actuel d'augmenter le nombre d'aéroports devant fournir des services d'intervention d'urgence puissent être plus élevés que les avantages quantifiables, le niveau d'intérêt public indique l'importance des gains non quantifiables que le public perçoit comme émanant des services d'intervention d'urgence dans les aéroports. Ces avantages auront des répercussions sur l'économie canadienne dans son ensemble.

#### Résumé des avantages-coûts

L'évaluation de l'analyse des avantages-coûts de cette proposition repose grandement sur la valeur attribuée à une vie humaine. Un coût estimatif annuel permanent de quelque 2,2 millions de dollars semble être une somme modeste à investir au regard du nombre de vies humaines que la méthodologie de Sypher : Mueller pourrait éventuellement sauver en moyenne en assurant le service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à ces aéroports.

Les avantages annuels permanents ne seront pas générés sans les coûts en capital initiaux et les coûts de fonctionnement et d'entretien qui totalisent environ 18 millions de dollars, pas plus qu'avec les coûts nets de remplacement du matériel après 15 ans dont la valeur actuelle estimée est de 2 millions de dollars. L'intérêt public manifesté dans les communications avec le Ministère lors de l'élaboration des exigences proposées pour le service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence indique la portée des gains non quantifiables perçus comme résultant de services d'intervention d'urgence additionnels aux aéroports terrestres. Lorsque les avantages non quantifiables sont pris en considération, on s'attend à ce que la réglementation proposée entraîne un impact avantages-coûts acceptable pour l'économie canadienne.

### Consultation

Dissents to the Working Group recommendations discussed above were received from the Union of Canadian Transport Employees (UCTE) and the Airline Pilots Association, International (ALPA). Both dissents reflected the view that the recommendation would not go far enough to ensure the safety of passengers at the smaller airports. Departmental officials agreed with the dissenting opinions that the Working Group proposals, although endorsed and forwarded by the Technical Committee on Aerodromes and Airports, did not fully satisfy the need for regulatory provisions at the less busy airports with commercial passenger-carrying traffic. Consequently, an internal Departmental Task Force was assigned the responsibility of developing regulations and standards, specifying minimum requirements to aid in saving lives, reducing personal injuries and reducing damage to property resulting from aircraft accidents and incidents, at the airports not addressed under subpart 303. The proposed subpart 308 and Standard 328 are the results of that internal Task Force's deliberations.

The members of the Aerodromes and Airports (A&A) Technical Committee have been consulted with respect to these proposed amendments to the regulations at four meetings held in 1999. The actively participating members of the Aerodromes and Airports Technical Committee include the Advisory Committee on Accessible Transportation, Aero Club of Canada, Aéroports de Montréal, Aerodevco Consultants Ltd., AirBC, Air Canada, Air Canada Pilots Association, Air Line Pilots Association, Airport Management Conference of Ontario, Air Transport Association of Canada, Alberta Aviation Council, Alberta Transportation and Utilities, Arctic Airports (Government of the Northwest Territories), Association des gens de l'air du Québec, Association québécoise des transporteurs aériens inc., British Columbia Aviation Council, B.C. Transportation Financing Authority, Campbell River Airport, Canadian Air Line Pilots Association, Canadian Air Traffic Control Association, Canadian Association of Fire Chiefs, Canadian Auto Workers, Canadian Business Aircraft Association, Canadian Forces Fire Marshall - 2 (Department of National Defence), Canadian Owners and Pilots Association, Canadian Regional Airlines Ltd., Central Air Carrier Association, Civil Air Search and Rescue Association, Corp Air Inc., Canadian Union of Public Employees (CUPE), Department of Community and Transportation Services, Department of Works (Newfoundland), Edmonton Regional Airports Authority, Federation of Canadian Municipalities, Jack Henderson, Highways and Transportation (Manitoba), Imperial Oil, International Association of Fire Fighters, Kelowna Airport, Liberty Airlines Limited, Ministry of Employment and Investment (British Columbia), Ministry of Transportation (Quebec), Ministry of Transportation of Ontario, Ministry of Transportation (New Brunswick), Miramichi Airport Commission (1993) Inc., Niagara District (St. Catharines) Airport, Northern Air Transport Association, Nova Scotia Department of Transportation, Paragon Engineering Ltd., Saskatchewan Highway & Transportation, Sydney Airport Authority, Teamsters Local 31, The Calgary Airport Authority, Union of Canadian Transport Employees and the Vancouver International Airport Authority. Over 250 interested parties, including local authorities responsible for potentially affected airports and the above, active members of the Technical Committee, have also been consulted with respect to the proposed new regulations and standards by means of extensive documentation which has been mailed to them by the CARAC Secretariat.

### Consultations

Les opinions divergentes relativement aux recommandations du groupe de travail susmentionnées ont été reçues de la part de l'Union canadienne des employés des transports (UCET) et de la Airline Pilots Association, International (ALPA). Les opinions divergentes de ces deux organisations expriment le point de vue que les recommandations ne sont pas suffisamment sévères pour assurer la sécurité des passagers aux petits aéroports. Les représentants du Ministère sont d'accord avec les opinions divergentes à l'effet que les propositions du groupe de travail, bien qu'approuvées et mises de l'avant par le Comité technique sur les aéroports et les aéroports, ne répondent pas entièrement au besoin de dispositions réglementaires aux aéroports moins achalandés avec les aéronefs commerciaux de transport de passagers. En conséquence, un groupe de travail interne du Ministère a reçu le mandat d'élaborer une réglementation et des normes, de préciser des exigences minimales qui permettront d'aider à sauver des vies humaines, à réduire les blessures personnelles et les dommages à la propriété résultant d'accidents et d'incidents impliquant des aéronefs aux aéroports non concernés en vertu de la sous-partie 303. Les modifications proposées à la sous-partie 308 du RAC et à la norme 328 sont les résultats des délibérations de ce groupe de travail interne.

Les membres du Comité technique sur les aéroports et les aéroports ont été consultés en ce qui a trait aux modifications proposées à la réglementation lors de quatre réunions tenues en 1999. Les membres qui participent activement au Comité technique sur les aéroports et les aéroports comprennent le Comité consultatif sur le transport accessible, l'Aéroclub du Canada, le groupe Aéroports de Montréal, Aerodevco Consultants Ltd., AirBC, Air Canada, l'Association des pilotes d'Air Canada, la Air Line Pilots Association, le Airport Management Conference of Ontario, l'Association du transport aérien du Canada, l'Alberta Aviation Council, l'Alberta Transportation and Utilities, les aéroports de l'Arctique (gouvernement des Territoires du Nord-Ouest), l'Association des gens de l'air du Québec, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., le British Columbia Aviation Council, la B.C. Transportation Financing Authority, l'aéroport de Campbell River, l'Association canadienne des pilotes de ligne, l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'Association canadienne des chefs de pompiers, les Travailleurs canadiens de l'automobile, la Canadian Business Aircraft Association, le directeur des Services des incendies des Forces canadiennes - 2 (ministère de la Défense nationale), la Canadian Owners and Pilots Association, les Lignes aériennes Canadien régional Ltée., la Central Air Carrier Association, l'Association civile de recherches et sauvetage aériens, Corp Air Inc., le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), le ministère des Services et des Transports et le ministère des Travaux de Terre-Neuve, l'Edmonton Regional Airports Authority, la Fédération canadienne des municipalités, Jack Henderson, le ministère de la Voirie et du Transport du Manitoba, Imperial Oil, l'Association internationale des pompiers, l'aéroport de Kelowna, Liberty Airlines Limited, le ministère de l'Emploi et des Investissements de la Colombie-Britannique, le ministère des Transports du Québec, le ministère des Transports de l'Ontario, le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, Miramichi Airport Commission (1993) Inc., l'aéroport du district de Niagara (St. Catharines), la Northern Air Transport Association, le ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse, Paragon Engineering Ltd., le ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan, la Sydney Airport Authority, les Teamsters, section 31, la Calgary Airport Authority, l'Union canadienne des employés des transports et la Vancouver International Airport Authority. Plus de 250 parties intéressées, y compris les administrations locales responsables des aéroports éventuellement touchés et susmentionnés,

During the November 1999 meeting of the Aerodromes and Airports Technical Committee, the discussion reached an impasse over the question of assurances of federal funding for the affected airports. The meeting was adjourned without reaching consensus with respect to the proposed regulations. Nonetheless, subsequent to the adjournment of the November meeting, the significant information which had been gathered from the consultation process permitted the development of a revised draft of the proposed regulations and standards. This draft was circulated by mail for comments from the interested parties.

Nineteen written comments regarding the proposal were received in response to the mailed draft. Of the nineteen, the majority criticized the proposal with respect to the costs to be imposed on the affected airports in the absence of the presentation of a risk analysis justifying its implementation on the grounds of significant safety benefits. Many of the authors of these criticisms referred to a commitment from the Department, at the time of their agreement to become responsible for the management of these airports, that additional regulations with significant cost implications would not be imposed on them. A few comments were based on the response times required by the regulation which were felt to be inadequate. Insofar as possible, all comments have been taken into account in the development of the present proposal. However, the views of the interested parties remain in sufficient conflict that a resolution satisfactory to all could not be reached.

Additional comments regarding the conduct of the consultation process with respect to this proposal were included with several of the dissents summarized above. The force of these comments was recognized. However, senior levels within the Department decided that emergency intervention at airports which do not satisfy the passenger traffic criteria of subpart 303 (*Aircraft Fire Fighting at Airports and Aerodromes*), should be subjected to regulation. Given this determination, the consultation process has been used to collect information as to the specifics of such a regulation. The final outcome of the proposed regulation, as discussed in this *Regulatory Impact Analysis Statement*, was significantly influenced by the information gathered during consultation.

The Department customarily provides copies of the information published in *Canada Gazette*, Part I, to the members of the relevant Technical Committee. In the case of these proposed regulations such copies will be provided to all identified recipients of information with respect to subpart 308. As well, additional information in the form of a summary of the disposition of the comments regarding the circulated draft and other related documentation will be included with this mailing.

#### *Compliance and Enforcement*

These regulations will generally be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act* or through suspension or cancellation of a Canadian aviation document.

#### *Contact*

The Chief, Regulatory Affairs, AARBH, Transport Canada, Safety and Security, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario

les membres actifs du Comité technique, ont aussi été consultés en ce qui a trait à la nouvelle réglementation et aux normes proposées au moyen d'une documentation considérable qui leur a été envoyée par le Secrétariat du CCRAC.

Lors de la réunion de novembre 1999 du Comité technique sur les aérodromes et les aéroports, les discussions n'ont pas permis de prendre une décision sur la question relative aux garanties d'un financement fédéral pour les aéroports touchés. La réunion a été ajournée sans qu'un consensus n'ait été obtenu relativement à la réglementation proposée. Néanmoins, après l'ajournement de la réunion de novembre, toute l'information importante recueillie lors du processus de consultation a permis d'élaborer une ébauche révisée de la réglementation et des normes proposées. Cette ébauche a été envoyée par la poste aux parties intéressées pour obtenir leurs commentaires.

Dix-neuf commentaires ont été reçus par écrit concernant cette ébauche de proposition. La plupart de ces commentaires n'étaient pas favorables à la proposition en ce qui a trait aux coûts à imposer aux aéroports touchés, en l'absence d'un exposé sur l'analyse des risques justifiant la mise en place de ces coûts en se basant sur les avantages importants liés à la sécurité. Bon nombre des auteurs de ces critiques ont fait référence à un engagement du Ministère, lors de leurs engagements à devenir responsables de la gestion de ces aéroports, à l'effet qu'une réglementation additionnelle entraînant des coûts importants ne leur serait pas imposée. Quelques commentaires ont porté sur les délais à respecter concernant la mise en vigueur de la réglementation, qu'on jugeait inadéquats. Dans la mesure du possible, on a tenu compte de tous les commentaires dans l'élaboration de la présente proposition. Cependant, les points de vue des parties intéressées font l'objet d'un tel conflit qu'il a été impossible d'obtenir un accord satisfaisant.

Des commentaires additionnels concernant le déroulement du processus de consultations en ce qui a trait à cette proposition sont inclus avec plusieurs des opinions divergentes déjà résumées. L'importance de ces commentaires a été reconnue. Cependant, la haute direction du Ministère a décidé que les interventions d'urgence aux aéroports qui ne satisfont pas aux critères du trafic passagers en vertu de la sous-partie 303 du RAC (*Lutte contre les incendies d'aéronefs aux aéroports et aérodromes*), devront être assujetties à la réglementation. Étant donné cette décision, le processus de consultations a été utilisé pour recueillir de l'information relativement aux dispositions spécifiques d'une telle réglementation. Le résultat final de la réglementation proposée, tel qu'il est exposé dans le présent *Résumé de l'étude d'impact de la réglementation*, a été grandement influencé par l'information recueillie lors de la consultation.

Le Ministère fournit habituellement des copies de l'information publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* aux membres du Comité technique concerné. Dans le cas de cette réglementation proposée, des copies seront envoyées à tous les destinataires qui reçoivent l'information en ce qui a trait à la sous-partie 308. De même, de l'information additionnelle sous forme d'un résumé de la suite donnée aux commentaires relatifs à l'ébauche et d'autres documents pertinents seront inclus dans l'envoi.

#### *Respect et exécution*

L'application de ces dispositions réglementaires prévoit l'imposition d'amendes en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique* ou la suspension ou l'annulation d'un document d'aviation canadien.

#### *Personne-ressource*

Le Chef, Affaires réglementaires, AARBH, Transports Canada Sécurité et sûreté, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A

K1A 0N8, (613) 993-7284 or 1-800-305-2059 (Telephone, general inquiries), (613) 990-1198 (Facsimile), [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca) (Internet).

0N8, (613) 993-7284 ou 1-800-305-2059 (téléphone, renseignements généraux); (613) 990-1198 (télécopieur), [www.tc.gc.ca](http://www.tc.gc.ca) (Internet).

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 4.9<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part III)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 45 days after the date of publication of this notice. All such representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice. Each representation must be in writing and be sent to the Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Safety and Security Group, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 330 Spark 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 21, 2000

MARC O'SULLIVAN  
Assistant Clerk of the Privy Council

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.9<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Partie III)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les quarante-cinq 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 21 juin 2000

Le greffier adjoint du Conseil privé,  
MARC O'SULLIVAN

### REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PART III)

#### AMENDMENTS

**1. Section 300.01 of the *Canadian Aviation Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following in alphabetical order:**

“aircraft emergency” means a situation that could result in damage to an aircraft at an airport or aerodrome or injury to the persons on board the aircraft; (*aéronef en état d'urgence*)

**2. The definition “aircraft emergency”<sup>2</sup> in section 303.01 of the Regulations is repealed.**

**3. Part III of the Regulations is amended by adding the following after Subpart 3:**

SUBPART 4 — [RESERVED]

SUBPART 5 — [RESERVED]

### RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIE III)

#### MODIFICATIONS

**1. L'article 300.01 du *Règlement de l'aviation canadien*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« aéronef en état d'urgence » Situation qui pourrait entraîner des dommages à un aéronef qui se trouve à un aéroport ou un aérodrome ou des blessures aux personnes à bord de cet aéronef. (*air-craft emergency*)

**2. La définition de « aéronef en état d'urgence »<sup>2</sup>, à l'article 303.01 du même règlement, est abrogée.**

**3. La partie III du même règlement est modifiée par adjonction, après la sous-partie 3, de ce qui suit :**

SOUS-PARTIE 4 — [RÉSERVÉE]

SOUS-PARTIE 5 — [RÉSERVÉE]

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 4, s. 7

<sup>1</sup> SOR/96-433

<sup>2</sup> SOR/97-518

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 4, art. 7

<sup>1</sup> DORS/96-433

<sup>2</sup> DORS/97-518

SUBPART 6 — [RESERVED]

SOUS-PARTIE 6 — [RÉSERVÉE]

SUBPART 7 — [RESERVED]

SOUS-PARTIE 7 — [RÉSERVÉE]

SUBPART 8 — AIRCRAFT EMERGENCY INTERVENTION  
AT AIRPORTSSOUS-PARTIE 8 — INTERVENTION POUR AÉRONEFS EN  
ÉTAT D'URGENCE AUX AÉROPORTS

## DIVISION I — GENERAL

## SECTION I — GÉNÉRALITÉS

## Interpretation

## Définitions

**308.01** In this Subpart, “aircraft emergency intervention” means an intervention that may increase the survivability of persons on board an aircraft in the event of an aircraft emergency; (*intervention pour aéronefs en état d'urgence*)

“aircraft emergency intervention service” means a public or private body that provides aircraft emergency intervention services, located at an airport or elsewhere and equipped to provide services; (*service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence*)

“aircraft emergency intervention standards” means the *Aerodrome and Airport Standards respecting Aircraft Emergency Intervention at Airports* published under the authority of the Minister; (*normes d'intervention pour aéronefs en état d'urgence*)

“first intervenor” means an intervenor located at a non-designated airport and assigned to duties of the first phase of a two-phase aircraft emergency intervention service; (*premier intervenant*)

“intervenor” means a person trained as an intervenor and assigned to duties of an aircraft emergency intervention service; (*intervenant*)

“non-designated airport” means a land airport that is not a designated airport or participating airport within the meaning of section 303.01; (*aéroport non désigné*)

“second intervenor” means an intervenor located elsewhere than at a non-designated airport and assigned to duties of the second phase of a two-phase aircraft emergency intervention service; (*deuxième intervenant*)

“single-phase aircraft emergency intervention service” means an aircraft emergency intervention service that meets the requirements of subsection 308.08(1); (*service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à phase unique*)

“two-phase aircraft emergency intervention service” means an aircraft emergency intervention service that meets the requirements of subsection 308.08(2). (*service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à deux phases*)

**308.01** Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente sous-partie.

« aéroport non désigné » Aéroport terrestre qui n'est pas un aéroport désigné ou un aéroport ou aérodrome participant au sens de l'article 303.01. (*non-designated airport*)

« deuxième intervenant » Intervenant qui se trouve ailleurs qu'à un aéroport non désigné et qui est affecté à des fonctions de la deuxième phase d'un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à deux phases. (*second intervenor*)

« intervenant » Personne ayant reçu la formation à titre d'intervenant et affectée à des fonctions d'intervention pour aéronefs en état d'urgence. (*intervenor*)

« intervention pour aéronefs en état d'urgence » Intervention susceptible d'augmenter les chances de survie des personnes à bord d'un aéronef en état d'urgence. (*aircraft emergency intervention*)

« normes d'intervention pour aéronefs en état d'urgence » Les *Normes visant les aérodromes et les aéroports relatives à l'intervention pour aéronefs en état d'urgence aux aéroports*, publiées sous l'autorité du ministre. (*aircraft emergency intervention standards*)

« premier intervenant » Intervenant qui se trouve à l'aéroport non désigné et qui est affecté à des fonctions de la première phase d'un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à deux phases. (*first intervenor*)

« service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à deux phases » Service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence qui satisfait aux exigences du paragraphe 308.08(2). (*two-phase aircraft emergency intervention service*)

« service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à phase unique » Service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence qui satisfait aux exigences du paragraphe 308.08(1). (*single-phase aircraft emergency intervention service*)

« service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence » Organisme public ou privé qui fournit des services d'intervention pour aéronefs en état d'urgence et qui est situé à un aéroport ou ailleurs et muni du matériel pour fournir ces services. (*aircraft emergency intervention service*)

## Application

## Application

**308.02** (1) Subject to section 308.03, this Subpart applies in respect of a non-designated airport that is used by aircraft

(a) whose schedule is available to the airport operator at least 30 days in advance; and

(b) that are operated in an air transport service under Subpart 1, 4 or 5 of Part VII.

**308.02** (1) Sous réserve de l'article 308.03, la présente sous-partie s'applique aux aéroports non désignés utilisés par les aéronefs qui satisfont aux exigences suivantes :

a) leur horaire est mis à la disposition de l'exploitant de l'aéroport au moins trente jours à l'avance;

b) ils sont exploités dans le cadre d'un service de transport aérien en application des sous-parties 1, 4 ou 5 de la partie VII.

(2) This Subpart does not apply in respect of a non-designated airport that is used by aircraft

- (a) for the purpose of a positioning flight;
- (b) for the purpose of a ferry flight;
- (c) for the purpose of a cargo-only operation;
- (d) for the diversion of a flight; or
- (e) as an alternate aerodrome.

#### Authorization

**308.03** The Minister shall, on application by the operator of a non-designated airport, authorize the operator, in writing, to operate without providing the category of aircraft emergency intervention required by this Subpart if

- (a) the number of movements at the airport by aircraft operated in an air transport service is less than a total of 700 movements per year; and
- (b) the community the airport serves uses air transportation as the only reliable year-round mode of transportation to move the majority of persons and most of its goods in and out.

#### General Requirements

**308.04** (1) The operator of a non-designated airport shall provide the category of aircraft emergency intervention for the airport determined in accordance with section 308.07.

(2) The operator of a non-designated airport shall provide the aircraft emergency intervention equipment and the intervenors required under this Subpart to respond to an aircraft emergency at the airport.

#### Hours of Operation of an Aircraft Emergency Intervention Service

**308.05** (1) The operator of a non-designated airport shall, at the beginning of each month and after consultation with the operator of each air transport service that uses the airport, establish the hours of operation of an aircraft emergency intervention service for the month and ensure that the hours coincide with at least 90% of the movements during the month at the airport by aircraft operated in an air transport service of which the operator receives notice at least 30 days in advance.

(2) The operator of a non-designated airport shall provide an aircraft emergency intervention service for the operation at the airport of aircraft operated under Subpart 1 or 5 of Part VII, in respect of which a type certificate has been issued authorizing the transport of 20 or more passengers, and of which the operator receives notice at least 30 days in advance.

#### Aircraft Movement Statistics

**308.06** The operator of a non-designated airport shall

- (a) compile monthly statistics setting out the total number of movements by aircraft operated in the air transport services referred to in section 308.02;
- (b) review, at least once every six months, the statistics for the twelve months preceding the date of the review and determine the category of aircraft emergency intervention for the airport;
- (c) retain the statistics for five years after the date of the review; and
- (d) at the request of the Minister, provide the statistics to the Minister.

(2) La présente sous-partie ne s'applique pas à un aéroport non désigné utilisé par un aéronef dans les cas suivants :

- a) l'aéronef est utilisé pour un vol de mise en place;
- b) l'aéronef est utilisé pour un vol de convoyage;
- c) l'aéronef est utilisé pour le transport exclusif de fret;
- d) l'aéroport non désigné est utilisé pour le déroutement d'un vol;
- e) l'aéroport non désigné est utilisé comme un aérodrome de dégagement.

#### Autorisation

**308.03** Le ministre doit, par écrit, autoriser l'exploitant d'un aéroport non désigné qui en fait la demande à exploiter l'aéroport non désigné sans fournir la catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence exigée par la présente sous-partie si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le nombre de mouvement effectués à l'aéroport par des aéronefs utilisés dans le cadre d'un service de transport aérien est de moins de 700 par année;
- b) la collectivité que dessert l'aéroport se sert du transport aérien comme seul moyen de transport fiable à longueur d'année pour déplacer la majorité des personnes et la plupart des biens à destination ou en provenance de celle-ci.

#### Exigences générales

**308.04** (1) L'exploitant d'un aéroport non désigné doit fournir la catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence pour l'aéroport déterminée conformément à l'article 308.07.

(2) L'exploitant d'un aéroport non désigné doit fournir le matériel d'intervention pour aéronefs en état d'urgence et les intervenants exigés en vertu de la présente sous-partie pour intervenir dans le cas d'un aéronef en état d'urgence à l'aéroport.

#### Heures de fonctionnement du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence

**308.05** (1) L'exploitant d'un aéroport non désigné doit établir, au début de chaque mois et après consultation avec l'exploitant aérien qui utilise l'aéroport, les heures de fonctionnement du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence pour ce mois, lesquelles doivent couvrir au moins 90 % des mouvements d'aéronefs dans le cadre d'un service de transport aérien durant ce mois et dont l'exploitant est averti au moins trente jours à l'avance.

(2) L'exploitant d'un aéroport non désigné doit fournir un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence aux fins d'utilisation à l'aéroport d'aéronefs utilisés en application des sous-parties 1 ou 5 de la partie VII, pour lesquels un certificat de type a été délivré autorisant le transport de 20 passagers ou plus et dont l'exploitant est averti au moins trente jours à l'avance.

#### Statistiques sur les mouvements des aéronefs

**308.06** L'exploitant d'un aéroport non désigné doit :

- a) compiler des statistiques mensuelles établissant le nombre total de mouvements effectués par les aéronefs utilisés dans le cadre des services de transport aérien visés à l'article 308.02;
- b) examiner au moins une fois tous les six mois les statistiques des douze mois précédant la date de l'examen et déterminer la catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence pour l'aéroport;
- c) conserver les statistiques pendant cinq ans après la date d'examen;
- d) fournir au ministre, sur demande, les statistiques.

## Category of Aircraft Emergency Intervention

**308.07** (1) The operator of a non-designated airport shall determine a category of aircraft emergency intervention for the airport in accordance with the table to this section by counting the number of movements by aircraft operated in the air transport services referred to in section 308.02 over the period of a year and dividing that number by four.

(2) Aircraft operating as combination cargo and passenger-carrying aircraft shall be included in the category that corresponds to the number of passengers authorized in the type certificate issued in respect of the aircraft.

(3) If a non-designated airport is used for the number of movements set out in column I of an item of the table to this section by aircraft operated by air transport services set out in column II of the item and the aircraft have an overall length set out in column III of that item, the category of aircraft emergency intervention to be provided at the airport is that set out in column IV of that item.

## Catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence

**308.07** (1) L'exploitant d'un aéroport non désigné doit déterminer, pour l'aéroport, une catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence conformément au tableau du présent article en comptant le nombre de mouvements effectués par les aéronefs utilisés dans le cadre des services de transport aérien visés à l'article 308.02 pendant une période d'un an et en le divisant par quatre.

(2) Les aéronefs exploités dans le cadre d'un transport mixte de fret et de passagers doivent être inclus dans la catégorie correspondant au nombre de passagers qui est autorisé dans le certificat de type délivré à l'égard de l'aéronef.

(3) Si, dans le cas d'un aéroport non désigné, le nombre de mouvements effectués est celui qui est prévu à la colonne I du tableau du présent article, en fonction des aéronefs utilisés dans le cadre des services de transport aérien qui figurent à la colonne II et de la longueur hors tout de ceux-ci qui est mentionnée à la colonne III, la catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à l'aéroport qui doit être fournie est celle qui est mentionnée à la colonne IV.

TABLE

Item	Column I No. of Annual Movements Divided by Four	Column II Air Transport Service	Column III Aircraft Overall Length	Column IV Category of Aircraft Emergency Intervention
1.	700 or more	Commuter Operations (VII/4) and Foreign Air Operations (VII/1 Commuter)	any	Category A
2.	fewer than 700	Airline Operations (VII/5) and Foreign Air Operations (VII/1 Airline)	less than 24 m	Category A
3.	700 or more	Airline Operations (VII/5) and Foreign Air Operations (VII/1 Airline)	less than 24 m	Category B
4.	more than 0	Airline Operations (VII/5) and Foreign Air Operations (VII/1 Airline)	24 m or more	Category B

TABLEAU

Article	Colonne I Nombre de mouvements annuels, divisé par quatre	Colonne II Service de transport aérien	Colonne III Longueur hors tout de l'aéronef	Colonne IV Catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence
1.	700 ou plus	Exploitation d'un service aérien de navette (VII/4) et Opérations aériennes étrangères (navette — VII/1)	peu importe la longueur	catégorie A
2.	moins de 700	Exploitation d'une entreprise de transport aérien, (VII/5) et Opérations aériennes étrangères (entreprise de transport aérien — VII/1)	moins de 24 m	catégorie A
3.	700 ou plus	Exploitation d'une entreprise de transport aérien (VII/5) et Opérations aériennes étrangères (entreprise de transport aérien — VII/1) et	moins de 24 m	catégorie B
4.	plus que 0	Exploitation d'une entreprise de transport aérien (VII/5) et Opérations aériennes étrangères (entreprise de transport aérien — VII/1)	au moins 24 m	catégorie B

## Requirements for Categories A and B

**308.08** (1) A single-phase aircraft emergency intervention service, Category A or B, at a non-designated airport, shall

- (a) have an intervenor at the airport during the period prescribed in section 308.05;
- (b) have at the airport the extinguishing agents and equipment prescribed in section 308.12; and
- (c) after an alarm is sounded, be able to achieve a response time of three minutes from the mobilization of the equipment prescribed in section 308.12 to the equipment's reaching the midpoint of the farthest runway.

## Exigences des catégories A et B

**308.08** (1) Le service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à phase unique des catégories A ou B doit, à un aéroport non désigné, comprendre les éléments suivants :

- a) comporter un intervenant à l'aéroport durant la période prévue à l'article 308.05;
- b) comporter, à l'aéroport, les agents extincteurs et le matériel prévus à l'article 308.12;
- c) après le déclenchement d'une alarme, permettre une intervention dans un délai de trois minutes, entre la prise du matériel prévu à l'article 308.12 et l'arrivée de celui-ci au point situé à mi-longueur de la piste la plus éloignée.



(2) A two-phase aircraft emergency intervention service, Category A or B, at a non-designated airport, shall

- (a) have a first intervenor at the airport during the period prescribed in section 308.05;
- (b) have a second intervenor;
- (c) have the extinguishing agents and equipment prescribed in section 308.12 for use by both the first and second intervenors; and
- (d) after an alarm is sounded, be able,
  - (i) in the case of a first intervenor, to achieve a response time of three minutes from the mobilization of the equipment prescribed in section 308.12 to the equipment's reaching the midpoint of the farthest runway, and
  - (ii) in the case of a second intervenor, to achieve a response time of twenty minutes from the time of the sounding of the alarm to the time the equipment prescribed in section 308.12 reaches the midpoint of the farthest runway.

(3) All aircraft emergency intervention services shall have the communication and alerting system prescribed by section 308.20.

#### Publication of Category

**308.09** The operator of a non-designated airport shall ensure that the category of aircraft emergency intervention for the airport is published in the *Canada Flight Supplement* and in a NOTAM, if the NOTAM is published earlier.

#### Agreement in Respect of Aircraft Emergency Intervention Service

**308.10** In the case of a two-phase aircraft emergency intervention service, the operator of a non-designated airport shall set out the details of the agreement between the operator and the second intervenor in the airport operations manual.

[308.11 reserved]

### DIVISION II — EXTINGUISHING AGENTS AND EQUIPMENT FOR AIRCRAFT EMERGENCY INTERVENTION

#### Extinguishing Agents and Equipment

**308.12** (1) The operator of a non-designated airport shall ensure that the equipment for aircraft emergency intervention is serviceable and readily available.

(2) The operator of a non-designated airport shall ensure that the aircraft emergency intervention service has the extinguishing agents and equipment set out in the aircraft emergency intervention standards for the category of aircraft emergency intervention for the airport.

#### Temporary Exemption

**308.13** (1) The operator of a non-designated airport does not have to meet the requirements of section 308.12 if those requirements cannot be met because

(2) Le service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à deux phases des catégories A ou B doit, à un aéroport non désigné, doit comprendre les éléments suivants :

- a) comporter un premier intervenant à l'aéroport durant la période prévue à l'article 308.05;
- b) comporter un deuxième intervenant;
- c) comporter, à l'aéroport, les agents extincteurs et le matériel prévus à l'article 308.12 mis à la disposition des premier et deuxième intervenants;
- d) après le déclenchement d'une alarme :

(i) dans le cas du premier intervenant, permettre une intervention dans un délai de trois minutes, entre la prise du matériel prévu à l'article 308.12 et l'arrivée de celui-ci au point situé à mi-longueur de la piste la plus éloignée,

(ii) dans le cas du deuxième intervenant, permettre une intervention dans un délai de vingt minutes à partir du déclenchement d'une alarme, avec le matériel prévu à l'article 308.12 et l'arrivée de celui-ci au point situé à mi-longueur de la piste la plus éloignée.

(3) Les services d'intervention pour aéronefs en état d'urgence doivent avoir le système de communication et d'alarme prévu à l'article 308.20.

#### Publication de la catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence

**308.09** L'exploitant d'un aéroport non désigné doit veiller à ce que la catégorie du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence et la catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à l'aéroport soient publiées dans le *Supplément de vol - Canada* et dans un NOTAM, si celui-ci est publié plus tôt.

#### Entente de service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence

**308.10** Dans le cas d'un service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à deux phases, l'exploitant d'un aéroport non désigné doit préciser dans le manuel d'exploitation de l'aéroport les modalités de l'entente entre l'exploitant d'un aéroport et le deuxième intervenant.

[308.11 réservé]

### SECTION II — AGENTS EXTINCTEURS ET MATÉRIEL D'INTERVENTION POUR AÉRONEFS EN ÉTAT D'URGENCE

#### Agents extincteurs et matériel

**308.12** (1) L'exploitant d'un aéroport non désigné doit veiller à ce que le matériel d'intervention pour aéronefs en état d'urgence soit en état de service et soit à la portée de la main.

(2) L'exploitant d'un aéroport non désigné doit veiller à ce que le service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence dispose des agents extincteurs et du matériel qui sont précisés dans les normes d'intervention pour aéronefs en état d'urgence et qui correspondent à la catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence pour l'aéroport.

#### Exemption temporaire

**318.13** (1) L'exploitant de l'aéroport non désigné n'a pas à satisfaire aux exigences de l'article 308.12 lorsque celles-ci ne peuvent être respectées pour l'une ou l'autre des raisons suivantes :

(a) a personnel shortage or unserviceable equipment at the airport caused by circumstances beyond the control of its operator exists and a notification of the condition has been given to the appropriate air traffic control unit or flight service station for publication in a NOTAM; or

(b) the intervenors and equipment are already responding to an emergency.

(2) When a condition described in paragraph (1)(a) continues for seven days or more, the operator shall, no later than seven days after the onset of the condition,

(a) establish a plan specifying the corrective measures that are necessary to meet the requirements of section 308.12 and the dates by which those measures shall be taken, which dates shall be as early as practicable given the circumstances;

(b) submit the plan to the Minister; and

(c) implement the plan by the date specified in it.

#### Authorizations Respecting Reduced Requirements

**308.14** (1) The Minister may, on application by the operator of a non-designated airport, authorize the operator, in writing, to meet the requirements prescribed in section 308.08 for a lower category of aircraft emergency intervention than that established for the airport, if that operator demonstrates that

(a) the category for aircraft emergency intervention that was established was the result of movements by unusually large aircraft operated in air transport services or an unusually high number of movements of aircraft operated in air transport services at the airport and either of these situations is unlikely to be repeated within the next year; or

(b) the number of movements by, or the size of, aircraft operated in air transport services at the airport is expected to be altered in a manner that would result in a lower category of aircraft emergency intervention.

(2) If a written authorization has been issued under subsection (1), the operator of the non-designated airport shall meet the requirements prescribed in section 308.08 for the lower category of aircraft emergency intervention specified in the authorization and shall ensure that

(a) notification of the lower category of aircraft emergency intervention and the period during which the category is reduced is given to the appropriate air traffic control unit or flight service station for publication in the *Canada Flight Supplement* and in a NOTAM, if the NOTAM is published earlier;

(b) procedures are established to restore the category of aircraft emergency intervention to the previous higher category if the reduction in the number of movements by, or in the size of, aircraft operated in air transport services at the airport is temporary; and

(c) the procedures for a reduction in the category of aircraft emergency intervention and the procedures referred to in paragraph (b) are set out in the airport operations manual.

#### Adjustment to Higher Requirements

**308.15** If an increase in the number of movements by, or in the size of, aircraft operated in air transport services at a non-designated airport results in the establishment for the airport of

a) il y a à l'aéroport une pénurie de personnel ou une panne d'équipement à l'aéroport, causées par des circonstances indépendantes de la volonté de l'exploitant, et un avis résumant la situation a été donné à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétentes aux fins de publication dans un NOTAM;

b) les intervenants participent déjà à une intervention visant une situation d'urgence et le matériel sert déjà à celle-ci.

(2) Lorsqu'une situation visée à l'alinéa (1)a) persiste durant sept jours ou plus, l'exploitant d'un aéroport non désigné doit, au plus tard le septième jour suivant le jour où celle-ci survient :

a) établir un plan précisant les mesures correctives nécessaires pour satisfaire aux exigences de l'article 308.12, lesquelles mesures doivent être apportées aussitôt que possible compte tenu des circonstances, et les dates limites de leur mise en œuvre;

b) le présenter au ministre;

c) le mettre en œuvre conformément à la date qui y est prévue.

#### Autorisation relative à des exigences réduites

**308.14** (1) Le ministre peut autoriser, par écrit, l'exploitant d'un aéroport non désigné qui en fait la demande à satisfaire aux exigences visées à l'article 308.08 qui correspondent à une catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence inférieure à celle qui est déterminée pour l'aéroport, lorsque l'exploitant de l'aéroport démontre, selon le cas :

a) que la catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence déterminée résulte de mouvements d'aéronefs de grandes dimensions inhabituelles utilisés dans le cadre de services de transport aérien ou d'un nombre inhabituellement élevé de mouvements d'aéronefs utilisés dans le cadre de services de transport aérien, ces situations ne risquant pas de se répéter dans la prochaine année;

b) qu'un changement dans le nombre de mouvements ou dans les dimensions des aéronefs utilisés dans le cadre de services de transport aérien est prévu, à l'aéroport, lequel entraînerait une diminution de la catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence.

(2) Lorsqu'une autorisation écrite a été accordée en vertu du paragraphe (1), l'exploitant d'un aéroport non désigné doit satisfaire aux exigences visées à l'article 308.08 qui correspondent à la catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence inférieure précisée dans cette autorisation et veiller à ce que les conditions suivantes soient respectées :

a) un avis de la catégorie inférieure du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence et de la période pour laquelle la capacité est réduite est donné à l'unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d'information de vol compétentes aux fins de publication dans le *Supplément de vol-Canada* et dans un NOTAM, si celui-ci est publié plus tôt;

b) des méthodes sont établies pour rétablir la catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à son niveau plus élevé antérieur si la réduction du nombre de mouvements ou des dimensions des aéronefs utilisés dans le cadre de services de transport aérien à l'aéroport est temporaire;

c) les méthodes concernant la réduction de la catégorie du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence et celles qui sont visées à l'alinéa b) sont précisées dans le manuel d'exploitation de l'aéroport.

#### Rajustement à la hausse des exigences

**308.15** Lorsqu'un accroissement, à l'aéroport non désigné, du nombre de mouvements ou des dimensions des aéronefs utilisés dans le cadre de services de transport aérien entraîne

a higher category of aircraft emergency intervention than the previous category, the operator of the airport shall meet the requirements for the higher category within one year after the date of its establishment.

l'établissement d'une catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence supérieure à la précédente, l'exploitant de l'aéroport doit satisfaire aux exigences de cette catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence plus élevée dans l'année suivant la date de l'établissement de celle-ci.

### DIVISION III — PERSONNEL REQUIREMENTS

### SECTION III — EXIGENCES RELATIVES AU PERSONNEL

#### Minimum Personnel

**308.16** The operator of a non-designated airport shall ensure that an intervenor is at the airport during the hours of operation of the aircraft emergency intervention service to operate the equipment prescribed in section 308.12.

#### Effectif minimal de service

**308.16** L'exploitant d'un aéroport non désigné doit veiller à ce qu'un intervenant soit disponible à l'aéroport pour utiliser le matériel prévu à l'article 308.12 durant les heures de fonctionnement du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence.

#### Training of Personnel

**308.17** The operator of a non-designated airport shall ensure that all intervenors are trained in accordance with the aircraft emergency intervention standards.

#### Formation du personnel

**308.17** L'exploitant d'un aéroport non désigné doit veiller à ce que tous les intervenants reçoivent une formation conforme aux normes d'intervention pour aéronefs en état d'urgence.

#### Equipment and Protective Clothing

**308.18** The operator of a non-designated airport shall provide all intervenors with the equipment and protective clothing necessary to perform their duties.

#### Vêtements de protection et équipement

**308.18** L'exploitant d'un aéroport non désigné doit fournir aux intervenants les vêtements de protection et l'équipement nécessaires à l'exercice de leurs fonctions.

#### Personnel Qualifications

**308.19** (1) No operator of a non-designated airport shall assign a person to the duties of an intervenor unless the person has successfully completed the training specified in the aircraft emergency intervention standards.

#### Qualifications du personnel

**308.19** (1) Il est interdit à l'exploitant d'un aéroport non désigné d'affecter une personne à des fonctions d'intervention pour aéronefs en état d'urgence à moins qu'elle n'ait terminé avec succès la formation précisée dans les normes d'intervention pour aéronefs en état d'urgence.

(2) The operator of a non-designated airport shall

(a) maintain, for each intervenor, a training record containing the information specified in the aircraft emergency intervention standards;

(b) preserve the training record for three years after the intervenor leaves the service of the airport; and

(c) at the request of the Minister, provide the Minister with a copy of the training record.

(2) L'exploitant d'un aéroport non désigné doit :

a) tenir à jour, pour chaque intervenant, un dossier de formation indiquant les renseignements précisés dans les normes d'intervention pour aéronefs en état d'urgence;

b) conserver le dossier de formation pendant trois ans après la date à laquelle l'intervenant a terminé son service auprès de l'aéroport;

c) à la demande du ministre, lui fournir une copie du dossier de formation.

### DIVISION IV — ALERTING AND COMMUNICATION SYSTEM

### SECTION IV — SYSTÈME DE COMMUNICATION ET D'ALARME

#### Requirement

**308.20** The operator of a non-designated airport shall provide an alerting and communication system that meets the aircraft emergency intervention standards.

#### Exigence

**308.20** L'exploitant d'un aéroport non désigné doit fournir un système de communication et d'alarme qui satisfait aux exigences des normes d'intervention pour aéronefs en état d'urgence.

#### Transitional Provisions

**308.21** The operator of a non-designated airport shall meet the requirements of

(a) paragraph 308.06(b) effective on a date that is one year after these Regulations come into force; and

(b) sections 308.04, 308.05, 308.08 to 308.10 and 308.12 to 308.20 effective on a date that is two years after these Regulations come into force.

#### Dispositions transitoires

**308.21** L'exploitant d'un aéroport non désigné doit :

a) satisfaire aux exigences de l'alinéa 308.06b) à compter d'un an après la date d'entrée en vigueur du présent règlement;

b) satisfaire aux exigences des articles 308.04, 308.05, 308.08 à 308.10 et 308.12 à 308.20 à compter de deux ans après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

## COMING INTO FORCE

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

## ENTRÉE EN VIGUEUR

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

## TABLE OF CONTENTS

*(This table of contents is not part of the Regulations but is provided only for reference purposes.)*

**SUBPART 8 — AIRCRAFT EMERGENCY INTERVENTION AT AIRPORTS***DIVISION I — GENERAL*

308.01	Interpretation
308.02	Application
308.03	Authorization
308.04	General Requirements
308.05	Hours of Operation of an Aircraft Emergency Intervention Service
308.06	Aircraft Movement Statistics
308.07	Category of Aircraft Emergency Intervention
308.08	Requirements for Categories A and B
308.09	Publication of Category
308.10	Agreement in Respect of Aircraft Emergency Intervention Service

*DIVISION II — EXTINGUISHING AGENTS AND EQUIPMENT FOR AIRCRAFT EMERGENCY INTERVENTION*

308.12	Extinguishing Agents and Equipment
308.13	Temporary Exemption
308.14	Authorizations Respecting Reduced Requirements

*DIVISION III — PERSONNEL REQUIREMENTS*

308.16	Minimum Personnel
308.17	Training of Personnel
308.18	Equipment and Protective Clothing
308.19	Personnel Qualifications

*DIVISION IV — COMMUNICATION AND ALERTING SYSTEM*

308.20	Requirement
308.21	<i>Transitional Provisions</i>

## TABLE DES MATIÈRES

*(La présente table des matières ne fait pas partie du règlement.)*

**SOUS-PARTIE 8 — INTERVENTION POUR AÉRONEFS EN ÉTAT D'URGENCE AUX AÉROPORTS***SECTION I — GÉNÉRALITÉS*

308.01	Définitions
308.02	Application
308.03	Autorisation
308.04	Exigences générales
308.05	Heures de fonctionnement du service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence
308.06	Statistiques sur les mouvements des aéronefs
308.07	Catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence
308.08	Exigences des catégories A et B
308.09	Publication de la catégorie d'intervention pour aéronefs en état d'urgence
308.10	Entente de service d'intervention pour aéronefs en état d'urgence

*SECTION II — AGENTS EXTINGUEURS ET MATÉRIEL D'INTERVENTION POUR AÉRONEFS EN ÉTAT D'URGENCE*

308.12	Agents extincteurs et matériel
308.13	Exemption temporaire
308.14	Autorisation relative à des exigences réduites d'intervention pour aéronefs en état d'urgence
308.15	Rajustement à la hausse des exigences

*SECTION III — EXIGENCES RELATIVES AU PERSONNEL*

308.16	Effectif minimal de service
308.17	Formation du personnel
308.18	Vêtements de protection et équipement
308.19	Qualifications du personnel

*SECTION IV — SYSTÈME DE COMMUNICATION ET D'ALARME*

308.20	Exigence
308.21	<i>Dispositions transitoires</i>

## Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (School Bus Body Joint Strength)

### Statutory Authority

*Motor Vehicle Safety Act*

### Sponsoring Department

Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

This amendment proposes revisions to the Canada Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS) 221, School Bus Body Joint Strength, and the corresponding Test Method 221. It will ensure that children riding in small school buses, those having a Gross Vehicle Weight Rating (GVWR) of 4 536 kg or less, are provided equivalent levels of protection against joint separation as they would be provided while riding in a large school bus.

Currently, CMVSS 221 applies only to school buses with a GVWR greater than 4 536 kg. This amendment proposes to: extend the applicability of the standard to school buses with a GVWR of 4 536 kg or less; exclude the driver's area from the passenger compartment; introduce a definition for maintenance access panels (MAPs) and narrow the exclusion for these panels; require a maximum fastener spacing of 100 mm; and revise the testing requirements. Excluded from these new requirements will be: body panel joints that lie forward of the vertical transverse plane located 762 mm in front of the seating reference point of the forwardmost passenger seat; MAPs that are located outside the passenger area and those located inside the passenger area that are smaller than 305 mm; joints which have only one discrete fastener or spot weld support; components, such as rub rails, located outside of the body panels; windows, doors, ventilation panels and engine access covers; and decorative parts that do not contribute to the bus body strength.

#### Background

CMVSS 221 requires school bus body panel joints to be sufficiently strong to prevent them from separating during a crash and becoming cutting edges that could cause serious injuries or allow passenger ejection through openings. This standard currently requires that each large school bus body panel joint be capable of holding the body panel to the member to which it is joined, when subjected to a force of 60 percent of the tensile strength of the weakest joined body panel component. These requirements apply to most joints located in the "bus body" which is the portion of the school bus that encloses the occupant space, starting at the

## Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire)

### Fondement législatif

*Loi sur la sécurité automobile*

### Ministère responsable

Ministère des Transports

### RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

#### Description

La présente modification propose des révisions à la Norme de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) 221, Résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire, et à la Méthode d'essai 221 connexe. Elle garantira que les enfants qui voyagent dans de petits autobus scolaires, ceux qui ont un poids nominal brut du véhicule (PNBV) de 4 536 kg ou moins, jouissent d'un niveau de protection contre la séparation des joints équivalent à celui qu'ils auraient s'ils voyageaient dans un gros autobus scolaire.

À l'heure actuelle, la NSVAC 221 ne s'applique qu'aux autobus scolaires d'un PNBV de plus de 4 536 kg. La présente modification propose : d'étendre l'applicabilité de la norme aux autobus scolaires d'un PNBV de 4 536 kg ou moins; d'exclure de l'habitacle l'espace alloué au conducteur; de définir les panneaux de visite d'entretien et de limiter l'exclusion pour ces panneaux; d'exiger un espace d'au plus 100 mm entre les organes d'assemblage; et de réviser les exigences concernant les essais. Les éléments suivants seront exclus des nouvelles exigences : les joints de panneau de carrosserie qui se trouvent en avant du plan vertical transversal situé à 762 mm en avant du point de référence de position assise du siège pour passager le plus avancé; les panneaux de visite d'entretien qui se trouvent à l'extérieur de l'espace alloué aux passagers ainsi que ceux qui se trouvent à l'intérieur de cet espace et qui mesurent moins de 305 mm; les joints qui ont seulement une soudure ou une attache distincte; les pièces, telles que les bandes de protection, placées à l'extérieur des panneaux de carrosserie; les fenêtres, les portes, les panneaux de ventilation, les couvercles d'accès au moteur; et les pièces décoratives qui ne contribuent pas à la résistance de la carrosserie de l'autobus.

#### Contexte

La NSVAC 221 exige que les joints des panneaux de carrosserie des autobus scolaires soient assez résistants pour les empêcher de se séparer au cours d'une collision et de devenir des lames tranchantes qui pourraient causer des blessures graves ou permettre l'éjection de passagers par les ouvertures. Cette norme exige présentement que chaque joint de panneau de carrosserie puisse tenir ensemble le panneau et l'élément auquel il est relié, lorsqu'il est soumis à un effort de traction de 60 p. 100 de la résistance à la tension de la pièce du panneau de carrosserie la plus faible. Ces exigences s'appliquent à la plupart des joints qui se trouvent dans

most forward point of the windshield. Excluded from these requirements are doors, windows, body panels designed for ventilation or other functional purposes, and maintenance access panels.

The United States National Transportation Safety Board (NTSB) Safety Study, "Crashworthiness of Small Post Standard School Buses," October 11, 1989, reported that 6 out of 19 small school bus crashes resulted in body panel joint separation. In contrast, joint separations in large school buses occurred in MAPs and floor joints, while body panel joints maintained structural integrity very well, even in severe crash forces. These results indicate that the requirements of CMVSS 221 are very effective. Further, these results lead the Department to conclude that small school buses should at least be subject to the same joint strength requirements as large school buses. This will better ensure that all children are provided equivalent levels of protection against injuries from joint separation, regardless of the GVWR of the vehicle transporting them.

In addition to enhanced joint strength integrity, the Department anticipates that there will be an improvement in small bus safety since small buses will be allowed to be constructed on cut-away chassis over 4 536 kg. The present regulation requires the driver's area to meet joint strength requirements, whereas this proposed amendment will exclude this area. Due to the complexity of the joints on the cab portion of a cut-away chassis, they cannot be tested in accordance with the Test Method 221, School Bus Body Joint Strength. The elimination of this 4 536 kg ceiling will result in improved bus safety due to their increased size and mass and it will allow bus manufacturers to make increases in the bus structural strength without sacrificing seating capacity. Previously, the small school bus seating capacity was limited by the mass of the unloaded bus.

In an effort to allow cut-away chassis over 4 536 kg to be sold in Canada, the Department completed an Interim Order which was published in the *Canada Gazette* on January 22, 2000. This Order allows manufacturers to comply with the school bus joint strength requirements of the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) FMVSS 221. This Interim Order is effective from January 15, 2000, until January 14, 2001. It is the Department's intention to complete this amendment prior to the end of the Interim Order.

This amendment will place new requirements on MAPs. A new definition, "maintenance access panel," will be incorporated describing it as a body panel "that must be moved or removed to provide access to serviceable components." This amendment will also define "serviceable component" as a part of the bus that is identified in the owners' or factory service manuals as requiring routine maintenance at least once each year. The new definition will further specify that "serviceable component" includes tubing, wires and harnesses only at their attachments. These new definitions will limit the number of panels that fall under the MAP exemption. In addition to limiting the number of maintenance access panels, the Department will also set criteria that a MAP must meet to be excluded from the requirement. More specifically, MAPs located within the passenger compartment which exceed 305 mm will have to meet the minimum 60 percent strength requirement and they will have to have a maximum fastener spacing of 100 mm.

la carrosserie de l'autobus qui est la partie qui délimite l'espace alloué aux occupants, à partir du point le plus avancé du pare-brise. Les éléments exclus de ces exigences sont les portes, les fenêtres, les panneaux de carrosserie conçus pour la ventilation ou autre fonction, et les panneaux de visite d'entretien.

L'étude sur la sécurité du National Transportation Safety Board (NTSB) des États-Unis, « Crashworthiness of Small Post Standard School Buses », du 11 octobre 1989, révèle que 6 accidents de petits autobus scolaires sur 19 entraînent la séparation des joints des panneaux de carrosserie. Par contre, les séparations des joints dans les gros autobus scolaires se produisent dans les joints des panneaux de visite d'entretien et des planchers, alors que les joints des panneaux de carrosserie maintiennent très bien leur intégrité structurale, même dans les cas d'impacts sévères. Ces résultats indiquent que les exigences de la NSVAC 221 sont très efficaces. En outre, ces résultats incitent le Ministère à conclure que les petits autobus scolaires devraient être au moins assujettis aux mêmes exigences que les gros autobus scolaires pour ce qui est des joints. Ceci assurera davantage que les enfants aient un niveau de protection équivalent contre les blessures imputables à la séparation des joints, peu importe le PNBV du véhicule qui les transporte.

En plus d'améliorer l'intégrité de la résistance des joints, le Ministère s'attend à ce qu'il y ait une amélioration de la sécurité des petits autobus car il sera permis de construire ce type d'autobus à partir de châssis tronqués de plus de 4 536 kg. La réglementation en vigueur exige que l'espace alloué au conducteur satisfasse aux exigences relatives à la résistance des joints, alors que la présente modification exclura cet espace. En raison de la complexité des joints de la cabine d'un châssis tronqué, ces joints ne peuvent être mis à l'essai conformément à la Méthode d'essai 221, Résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire. L'élimination de cette limite de 4 536 kg améliorera la sécurité des autobus à cause de l'augmentation de leur taille et de leur masse et permettra aux fabricants d'autobus d'accroître la résistance structurale de l'autobus sans sacrifier le nombre de places assises. Auparavant, le nombre de places assises des petits autobus scolaires était limité par la masse de l'autobus à vide.

Dans le but de permettre la vente au Canada de châssis tronqués de plus de 4 536 kg, le Ministère a publié un arrêté provisoire dans la *Gazette du Canada* le 22 janvier 2000. Cet arrêté permet aux fabricants de se conformer aux exigences de la FMVSS 221 de la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) relatives à la résistance des joints des autobus scolaires. Il est en vigueur du 15 janvier 2000 au 14 janvier 2001. Le Ministère a l'intention de parachever cette modification avant la fin du décret.

La présente modification prescrira de nouvelles exigences pour les panneaux de visite d'entretien. Une nouvelle définition de « panneau de visite d'entretien » sera ajoutée le décrivant comme un panneau de carrosserie « devant être déplacé ou enlevé pour permettre l'accès aux éléments nécessitant de l'entretien ». La modification définira également un « élément nécessitant de l'entretien » comme étant une pièce de l'autobus indiquée dans le manuel de l'utilisateur ou le manuel d'entretien de l'usine comme nécessitant des travaux d'entretien courant au moins une fois par année. La nouvelle définition précisera en outre que l'« élément nécessitant de l'entretien » inclut la tuyauterie, le filage et les harnais seulement à leur point d'attache. Ces nouvelles définitions limiteront le nombre de panneaux qui font l'objet de l'exemption concernant les panneaux de visite d'entretien. En plus de limiter le nombre de panneaux de visite d'entretien, le Ministère établira les critères qu'un panneau de visite d'entretien doit respecter pour être exclus de cette exigence. De manière plus précise, les panneaux de visite d'entretien qui se trouvent dans l'espace alloué

This proposed amendment also clarifies body panel joints which will be exempted from these new requirements: body panel joints that are located forward of the vertical transverse plane 762 mm in front of the forwardmost passenger seating reference point; MAPs that are located outside the passenger area and those located inside the passenger area that are smaller than 305 mm; joints which have only one discrete fastener or spot weld support; components, such as rub rails, located outside of the body panels; windows, doors, ventilation panels and engine access covers; and decorative parts that do not contribute to the bus body strength.

Due to the difficulty in consistently testing small joints, the Department is proposing to add a new clause exempting from testing joints which have only one discrete fastener or spot weld support. A new clause will also be added specifying that body panels attached to each other shall have no unattached segment at the joint longer than 100 mm. This requirement will help to ensure the integrity of bus body joints in the event of a collision.

This amendment will make a number of revisions to Test Method 221, including: adopting a provision that support components must remain attached to the specimen during testing; adding the requirement that the cross sectional area of material removed to facilitate the installation of fasteners shall not be used in the determination of the material joint strength; adding a provision that the joint must be in stress for the strength test at 90 degrees plus or minus 3 degrees from the joint centerline; and revising the body joint test specimen "hourglass" dimensions. In addition, the referenced American Society for Testing and Materials (ASTM) standards will be updated allowing manufacturers to follow either the Imperial or Metric measurement specifications and the referenced sections will be revised noting the 1999 ASTM standards.

The Department is proposing to adopt the requirement that support components must remain attached to the specimen during testing as this is how it has completed its compliance testing. The Department believes that removing any support components may potentially weaken or substantially change the testing sample.

The Department will include the statement that the total area of material removed for installation of fasteners is not to be used in calculating the tensile strength of each joined component. While this was the method used by the Department in calculating joint strength in the past, it was not precisely addressed in the Test Method. As this may not be the method that manufacturers have traditionally used to calculate joint strength, the Department is specifically requesting manufacturers to comment on this requirement.

To maintain harmony with the NHTSA FMVSS 221, the Department will revise the body joint test specimen "hourglass" dimensions and will include the requirement that the joint test specimen be in stress for the strength test at 90 degrees plus or minus 3 degrees from the joint centerline.

aux passagers et qui dépassent 305 mm devront satisfaire à l'exigence de résistance minimum de 60 p. 100 et ils doivent avoir un espace entre les organes d'assemblage d'au plus 100 mm.

Le présent projet de modification précise aussi les joints de carrosserie qui seront exemptés des nouvelles exigences : les joints de panneau de carrosserie qui se trouvent à l'avant du plan vertical transversal situé à 762 mm en avant du point de référence de position assise du siège pour passager le plus avancé; les panneaux de visite d'entretien qui sont à l'extérieur de l'espace alloué aux passagers ainsi que ceux qui se trouvent à l'intérieur de cet espace et qui mesurent moins de 305 mm; les joints qui ont seulement une soudure ou une attache distincte; les pièces, telles que les bandes de protection, placées à l'extérieur de la carrosserie; les fenêtres, les portes, les panneaux de ventilation, les couvercles d'accès au moteur; et les pièces décoratives qui ne contribuent pas à la résistance de la carrosserie de l'autobus.

En raison des difficultés que pose la mise à l'essai de façon constante des petits joints, le Ministère propose d'ajouter une nouvelle disposition visant à exempter des essais les joints qui ont seulement une soudure ou une attache distincte. Une nouvelle disposition sera également ajoutée précisant que les panneaux de carrosserie qui sont attachés les uns aux autres ne doivent avoir, au niveau du joint, aucun segment non attaché de plus de 100 mm. Cette exigence aidera à s'assurer de l'intégrité des joints des autobus en cas de collision.

La présente modification apportera un certain nombre de révisions à la Méthode d'essai 221, y compris l'adoption d'une disposition selon laquelle les pièces de soutien doivent rester attachées à l'éprouvette au cours des essais; l'ajout de l'exigence selon laquelle la coupe transversale du matériau enlevé pour faciliter l'installation des organes d'assemblage ne doit pas être utilisée pour déterminer la résistance du matériau du joint; l'ajout d'une disposition selon laquelle le joint doit être soumis à une force de traction lors de l'essai de résistance de 90 degrés plus ou moins 3 degrés de l'axe central du joint; et la révision des dimensions de l'éprouvette d'un joint de carrosserie en forme de sablier. De plus, les normes de l'American Society for Testing and Materials (ASTM) incorporées par renvoi seront mises à jour permettant aux fabricants d'utiliser les spécifications en mesures impériales ou métriques et les sections incorporées par renvoi seront révisées indiquant les normes de 1999 de l'ASTM.

Le Ministère propose d'adopter l'exigence selon laquelle les pièces de soutien doivent rester attachées à l'éprouvette au cours des essais puisque c'est ainsi que se déroule l'essai de conformité. Le Ministère est d'avis que le fait d'enlever les pièces de soutien pourrait éventuellement affaiblir ou changer sensiblement l'éprouvette.

Le Ministère inclura la remarque selon laquelle la partie complète du matériau enlevé pour l'installation d'organes d'assemblage ne doit pas être utilisée pour déterminer la résistance à la traction de chaque pièce qui est jointe. Bien qu'il s'agisse de la méthode utilisée auparavant par le Ministère pour déterminer la résistance des joints, elle n'est pas indiquée expressément dans la Méthode d'essai. Comme cette méthode pourrait ne pas être celle traditionnellement utilisée par les fabricants pour déterminer la résistance des joints, le Ministère demande particulièrement aux fabricants de présenter leurs observations au sujet de cette exigence.

Pour maintenir l'harmonie avec la FMVSS 221 de la NHTSA, le Ministère propose de réviser les dimensions de l'éprouvette d'un joint de carrosserie en forme de sablier et d'inclure l'exigence selon laquelle l'éprouvette du joint doit être soumise à une force de traction lors de l'essai de résistance de 90 degrés plus ou moins 3 degrés de l'axe central du joint.

**Effective Date**

It is proposed that this amendment be effective January 15, 2001.

**Alternatives**

The Department of Transport believes that it is important to make the proposed changes. As the existing regulation prevents cut-away chassis over 4 536 kg from being sold in Canada, the only alternative would be the complete withdrawal of CMVSS 221. This alternative was not considered as it would have the potential to degrade school bus occupant protection.

**Benefits and Costs**

The Department estimates that the average consumer cost per vehicle affected by this amendment will be minimal. As large school buses already comply with the body panel joint strength requirements of CMVSS 221, the manufacturers will only have to bring the MAPs into compliance. In the case of small school buses having a GVWR of 4 536 kg or less, which have been excluded from the joint strength requirements of CMVSS 221, the manufacturers must bring their body panel joints and their MAPs into compliance. This is not expected to be a significant cost as many small bus manufacturers also construct large buses and have been employing the same structural joint techniques for both sizes of buses. The Department estimates that the costs, as a percentage of the total school bus manufacturing cost, will not increase significantly and thus, any impact on school bus sales will be negligible.

The Department expects this amendment to have several benefits, including ensuring that: children riding in small school buses are provided equivalent levels of protection against joint separation as they would be provided while riding in a large school bus; MAPs are securely attached thus preventing the potential for injury during a collision; and the 4 536 kg GVWR limit for cut-away type buses is removed.

CMVSS 221, School Bus Body Joint Strength, is the only special school bus regulation that exempts buses with a GVWR under 4 536 kg. Other special school bus regulations apply to both large and small types of buses. The Department is of the opinion that occupants of small school buses deserve the equivalent level of joint separation protection as is afforded to occupants of large school buses.

The current Regulations do not define MAPs and do not have any joint strength requirements for them; thus, the manufacturers have been free to designate MAPs at their discretion. A Transport Canada study entitled "School Bus Collision Summary Canada 1989-1997" (TP13412), includes a case of joint separation of a MAP, noting that the MAP exemption should be reconsidered. This amendment will require manufacturers of all sizes of buses to secure all MAPs over 305 mm located in the passenger area, thus reducing the potential for injury in a collision.

This amendment will also improve school bus safety as it will redefine the passenger compartment resulting in the removal of the 4 536 kg limit for cut-away type buses. The Department has

**Date d'entrée en vigueur**

La présente modification devrait entrer en vigueur le 15 janvier 2001.

**Solutions envisagées**

Le ministère des Transports est d'avis qu'il est important d'apporter les changements proposés. Comme la réglementation existante empêche la vente au Canada de châssis tronqués de plus de 4 536 kg, la seule solution de rechange serait d'abroger complètement la NSVAC 221. Cette solution n'a pas été envisagée, étant donné qu'elle pourrait nuire à la sécurité des occupants des autobus scolaires.

**Avantages et coûts**

Le Ministère estime que le coût moyen pour le consommateur par véhicule visé par cette modification sera minime. Comme les gros autobus scolaires sont déjà conformes aux exigences concernant la résistance des joints de panneaux de carrosserie de la NSVAC 221, les fabricants n'auront qu'à rendre conformes les panneaux de visite d'entretien. Dans le cas des petits autobus scolaires d'un PNBV de 4 536 kg ou moins, qui ont été exclus des exigences concernant la résistance des joints de la NSVAC 221, les fabricants devront rendre conformes les joints des panneaux de carrosserie et les panneaux de visite d'entretien. Les coûts ne devraient pas être importants puisque plusieurs fabricants de petits autobus construisent également de gros autobus et emploient les mêmes techniques structurales pour les joints pour les deux tailles d'autobus. Le Ministère estime que les coûts, en pourcentage du coût total de fabrication des autobus scolaires, n'augmenteront pas de façon significative et, en conséquence, toute incidence sur les ventes d'autobus scolaires sera négligeable.

Le Ministère s'attend à ce que la présente modification présente plusieurs avantages, notamment en garantissant que les enfants qui voyagent dans de petits autobus scolaires jouissent d'un niveau de protection contre la séparation des joints équivalent à celui qu'ils auraient s'ils voyageaient dans de gros autobus scolaires, en garantissant que les fabricants fixent bien les panneaux de visite d'entretien afin de prévenir les blessures lors d'une collision et en supprimant la limite de 4 536 kg pour les autobus construits à partir de châssis tronqués.

La NSVAC 221, intitulée « Résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire », est la seule disposition réglementaire propre aux autobus scolaires qui ne s'applique pas à ceux d'un PNBV de moins de 4 536 kg. Les autres dispositions réglementaires propres à ces autobus s'appliquent tant aux gros qu'aux petits. Le Ministère est d'avis que les occupants des petits autobus scolaires méritent un niveau de protection contre la séparation des joints équivalent à celui que le Règlement assure aux occupants des gros autobus scolaires.

Le règlement actuel ne définit pas le « panneau de visite d'entretien » et ne régit pas la résistance de ses joints; par conséquent, les fabricants ont eu la liberté de qualifier des panneaux de panneaux de visite d'entretien à leur gré. Le « Résumé des collisions mettant en cause des autobus scolaires, Canada 1989-1997 » de Transports Canada (TP 13412) comprend un cas de séparation des joints d'un panneau de visite d'entretien; il y est indiqué qu'il y aurait lieu de réexaminer l'exemption de ce genre de panneau. La présente modification exige que les fabricants d'autobus de toute taille fixent bien tous les panneaux de visite d'entretien de plus de 305 mm situés dans l'espace alloué aux passagers afin de réduire le risque de blessure dans une collision.

La présente modification améliorera aussi la sécurité des autobus scolaires en redéfinissant l'habitacle de manière à supprimer la limite de 4 536 kg dans le cas des autobus construits à partir



completed an investigation of a school bus collision which resulted in the rear emergency exit door opening. Further investigation of this collision indicated that the 4 536 kg limit resulted in manufacturers minimizing the school bus body mass to maximize the seating capacity. This amendment will eliminate the 4 536 kg ceiling, thus allowing small school buses to be constructed on a larger and heavier chassis, resulting in improved passenger safety and reduced transportation costs.

#### *Consultation*

In May 1999, the Department met with the manufacturers of cut-away chassis to explore testing alternatives for the cut-away chassis cab joints. These cab joints are substantially different from school bus body joints and therefore cannot be tested using the same test procedures. This meeting resulted in the Department completing an Interim Order which provides for the temporary harmonization of the requirements of CMVSS 221 with those of the NHTSA FMVSS 221. As the requirements of FMVSS 221 limit the size of the joints that require testing, it has provided temporary relief until January 14, 2001, allowing for the sale in Canada of cut-away chassis over 4 536 kg.

It is possible to comment on the content of this amendment during the consultation period that will follow its publication in the *Canada Gazette*, Part I. Also, comments may be made at any of the regular meetings that are held with industry representatives to discuss regulatory development matters. All responses will be taken into consideration in the development of the final amendment.

#### *Compliance and Enforcement*

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The Department of Transport monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

#### *Contact*

Dan Davis, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-1962 (Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile), DAVISDA@tc.gc.ca (Electronic mail).

For copies of Test Method 221, please contact: Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 998-8616 or 1-800-333-0371 (Telephone), (613) 990-2913 (Facsimile).

d'un châssis tronqué. Le Ministère a terminé une enquête sur une collision d'autobus scolaire qui a entraîné l'ouverture de la porte d'issue de secours arrière. L'étude complémentaire de cette collision a révélé que la limite de 4 536 kg amenait les fabricants à réduire au minimum la masse de la carrosserie des autobus scolaires pour maximiser le nombre de places assises. La présente modification supprimera cette limite, ce qui permettra de construire de petits autobus scolaires à partir de châssis plus grands et plus lourds, améliorant ainsi la sécurité des passagers et réduisant les coûts du transport.

#### *Consultations*

En mai 1999, des fonctionnaires du Ministère ont rencontré des fabricants de châssis tronqués pour tenter de trouver des solutions de rechange pour la mise à l'essai des joints des cabines de châssis tronqués. Ces joints sont sensiblement différents de ceux des autobus scolaires et ne peuvent, en conséquence, être mis à l'essai à l'aide des mêmes méthodes d'essai. Cette réunion a amené le Ministère à publier un arrêté provisoire qui prévoit l'harmonisation temporaire des exigences de la NSVAC 221 avec celles de la FMVSS 221 de NHTSA. Comme les exigences de la FMVSS 221 limitent la taille des joints qui doivent être mis à l'essai, l'arrêté prévoit une période d'exonération temporaire qui va jusqu'au 14 janvier 2001, permettant la vente au Canada de châssis tronqués de plus de 4 536 kg.

Il est possible de présenter des observations au sujet de la teneur de cette modification au cours de la période de consultation qui suivra sa publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Des observations peuvent aussi être présentées aux réunions régulières qui se tiennent avec les représentants de l'industrie afin de discuter des questions d'élaboration de la réglementation. Toutes les réponses seront prises en considération lors de la préparation de la modification définitive.

#### *Respect et exécution*

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère des Transports surveille leurs programmes d'autocertification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est décelé, le fabricant ou importateur visé doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites, et s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende prévue par la *Loi sur la sécurité automobile*.

#### *Personne-ressource*

Dan Davis, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-1962 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur), DAVISDA@tc.gc.ca (courriel).

Pour obtenir des exemplaires de la Méthode d'essai 221, veuillez vous adresser à : Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, Ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 998-8616 ou 1-800-333-0371 (téléphone), (613) 990-2913 (télécopieur).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*<sup>a</sup>, that the Governor in Council, pursuant to section 5 and subsection 11(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (School Bus Body Joint Strength)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Dan Davis, Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate, Department of Transport, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5.

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 21, 2000

MARC O'SULLIVAN  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

**REGULATIONS AMENDING THE MOTOR  
VEHICLE SAFETY REGULATIONS (SCHOOL  
BUS BODY JOINT STRENGTH)**

AMENDMENT

**1. Section 221<sup>1</sup> of Schedule IV to the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>2</sup> and the heading<sup>3</sup> before it are replaced by the following:**

*School Bus Body Joint Strength (Standard 221)*

**221.** (1) The definitions in this subsection apply in this section. "body component" means a part of a bus body, including floor panels, made from a single piece of homogeneous material or from a single piece of composite material such as plywood or plastic. (*élément de carrosserie*)

"body panel" means a body component used on the exterior or interior surface of a bus to enclose the bus occupant space. (*panneau de carrosserie*)

"body panel joint" means the area of contact, attachment or close proximity between the edges of a body panel and another body component. (*joint de panneau de carrosserie*)

"bus body" means the portion of a bus that encloses the bus occupant space, including the floor and the body panel separating the engine compartment from the occupant space but excluding the bumpers and chassis frame. (*carrosserie d'autobus*)

"maintenance access panel" means a body panel that must be moved or removed to provide access to serviceable components. (*panneau d'accès pour l'entretien*)

<sup>a</sup> S.C. 1993, c. 16

<sup>1</sup> SOR/97-421

<sup>2</sup> C.R.C., c. 1038

<sup>3</sup> SOR/80-160

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*<sup>a</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 5 et du paragraphe 11(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (résistance des joints de carrosserie d'un autobus scolaire)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante 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 Dan Davis, Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, ministère des Transports, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5.

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 21 juin 2000

*Le greffier adjoint du Conseil privé,*  
MARC O'SULLIVAN

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA  
SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES  
(RÉSISTANCE DES JOINTS DE CARROSSERIE  
D'UN AUTOBUS SCOLAIRE)**

MODIFICATION

**1. L'article 221<sup>1</sup> de l'annexe IV du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>2</sup> et l'intertitre<sup>3</sup> le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

*Résistance des joints de carrosserie  
d'un autobus scolaire (Norme 221)*

**221.** (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

« carrosserie d'autobus » La partie de l'autobus qui délimite l'espace alloué aux occupants, y compris le plancher et le panneau de carrosserie qui sépare le compartiment moteur de l'espace alloué aux occupants. Sont exclus de la présente définition les pare-chocs et le châssis-cadre. (*bus body*)

« élément de carrosserie » Pièce de la carrosserie de l'autobus, y compris les panneaux de plancher, faite d'un seul morceau de matériau homogène ou d'un seul morceau de matériau hétérogène tel le contre-plaqué ou le plastique. (*body component*)

« élément nécessitant de l'entretien » Pièce de l'autobus, mécanique ou électrique, qui est expressément identifiée dans le manuel de l'utilisateur ou le manuel d'entretien de l'usine comme nécessitant des travaux d'entretien courant à des intervalles d'un an ou moins. La tuyauterie, le filage et les harnais sont considérés comme des éléments nécessitant de l'entretien seulement à leur point d'attache. (*serviceable component*)

<sup>a</sup> L.C. 1993, ch. 16

<sup>1</sup> DORS/97-421

<sup>2</sup> C.R.C., ch. 1038

<sup>3</sup> DORS/80-160

“serviceable component” means any part of a bus, of either a mechanical or electrical nature, that is explicitly identified in the owner’s manual or factory service manual as requiring routine maintenance actions at intervals of one year or less. Tubing, wires and harnesses are considered to be serviceable components only at their attachments. (*élément nécessitant de l’entretien*)

(2) This section applies to all school bus body panel joints that lie rearward of the vertical transverse plane located 762 mm in front of the forward-most passenger seating reference point, except those that contact or are attached to or in close proximity to

- (a) support components such as rub rails that are entirely outside body panels;
- (b) doors, windows, ventilation panels or engine access covers;
- (c) trim or decorative parts that do not contribute to the strength of a body panel joint; or
- (d) interior maintenance access panels that are 305 mm or less when measured across any two points on the diametrically opposite sides of the opening.

(3) Subject to subsection (4), when tested in accordance with *Test Method 221, School Bus Body Joint Strength* (April 12, 2000), every body panel joint shall be capable of sustaining, without separation, a tensile force that is equal to 60% of the breaking tensile strength within the weakest body panel component attached by the joint.

(4) A body panel joint is not required to be tested if a test specimen cannot be obtained in accordance with *Test Method 221, School Bus Body Joint Strength* (April 12, 2000) or it has only one discrete fastener or spot weld.

(5) Body panels attached to each other shall have no unattached segment at the joint longer than 100 mm.

COMING INTO FORCE

**2. These Regulations come into force on January 15, 2001.**

[28-1-o]

« joint de panneau de carrosserie » La zone où sont joints, attachés ou rapprochés les bords d’un panneau de carrosserie et ceux d’un autre élément de carrosserie. (*body panel joint*)

« panneau d’accès pour l’entretien » Panneau de carrosserie devant être déplacé ou enlevé pour permettre l’accès aux éléments nécessitant de l’entretien. (*maintenance access panel*)

« panneau de carrosserie » Élément de carrosserie utilisé sur la surface intérieure ou extérieure d’un autobus pour délimiter l’espace alloué aux occupants. (*body panel*)

(2) Le présent article s’applique aux joints de panneau de carrosserie d’un autobus scolaire qui se trouvent à l’arrière du plan vertical transversal situé à 762 mm en avant du point de référence de position assise du siège pour passager le plus avancé, à l’exclusion de ceux qui sont joints ou attachés à l’un des éléments suivants ou sont rapprochés de celui-ci :

- a) les pièces de soutien telles les bandes de protection qui sont entièrement à l’extérieur des panneaux de carrosserie;
- b) les portes, les fenêtres, les panneaux de ventilation ou les couvercles d’accès au moteur;
- c) les garnitures et les pièces décoratives qui ne contribuent pas à la résistance des joints de panneaux de carrosserie;
- d) les panneaux d’accès intérieurs pour l’entretien qui ne dépassent pas 305 mm lorsqu’ils sont mesurés à deux points diamétralement opposés situés sur les deux côtés de l’ouverture.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), lors des essais effectués selon la *Méthode d’essai 221 — Résistance des joints de carrosserie d’un autobus scolaire* (12 avril 2000), chacun des joints de panneau de carrosserie doit pouvoir supporter, sans qu’il y ait séparation, un effort de traction égal à 60 % de la résistance à la tension de la pièce du panneau la plus faible attachée par le joint.

(4) Les joints de panneau de carrosserie pour lesquels une éprouvette ne peut être obtenue conformément à la *Méthode d’essai 221 — Résistance des joints de carrosserie d’un autobus scolaire* (12 avril 2000) et ceux qui ne comportent qu’un élément de liaison distinct ou un point de soudure n’ont pas à être soumis aux essais.

(5) Les panneaux de carrosserie qui sont attachés les uns aux autres ne peuvent avoir, au niveau du joint, de segment non attaché d’une longueur de plus de 100 mm.

ENTRÉE EN VIGUEUR

**2. Le présent règlement entre en vigueur le 15 janvier 2001.**

[28-1-o]

## INDEX

No. 28 — July 8, 2000

(An asterisk indicates a notice previously published.)

**COMMISSIONS****Canadian International Trade Tribunal**

Environmental Services — Inquiry.....	2111
Hot-rolled carbon steel plate — Finding.....	2110
Iodinated contrast media used for radiographic imaging — Change of dates.....	2110
Utilities — Inquiry.....	2111

**Canadian Radio-television and Telecommunications****Commission**

*Addresses of CRTC offices — Interventions.....	2112
Decision 2000-211.....	2113
Public Notice 2000-89.....	2113

**Yukon Territory Water Board**

Yukon Waters Act Public hearing.....	2114
---	------

**GOVERNMENT NOTICES****Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999 Permit No. 4543-2-03252.....	2094
Permit No. 4543-2-06069.....	2095

**Environment, Dept. of the, and Dept. of Health**

Canadian Environmental Protection Act, 1999 Publication after assessment of a substance — Chloramines — Specified on the Priority Substances List (Subsection 77(1) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999).....	2097
--	------

**Industry, Dept. of**

Canada Corporations Act Letters patent.....	2101
Supplementary letters patent.....	2103
Supplementary letters patent — Name change.....	2104
Radiocommunication Act DGRB-005-00/DGTP-007-00 — Policy and licensing procedures for the auction of the additional PCS spectrum in the 2GHz frequency range.....	2104
SMSE-006-00.....	2105

**Superintendent of Financial Institutions, Office of the**

Bank Act CCF Canada, order to commence and carry on business..	2106
Paribas Bank of Canada, letters patent and order to commence and carry on business.....	2106
Insurance Companies Act Langdon Insurance Company and Galt Insurance Company, letters patent of incorporation and order to commence and carry on business.....	2106

**MISCELLANEOUS NOTICES**

Abitibi-Consolidated, replacement bridge over the Sandy River, Nfld. ....	2115
Badger Bay Mussel Farms Ltd., expansion and modifications to existing mussel farms and installation of ice booms in Sops Arm, Tommy's Arm, Western Arm and Northern Arm, Nfld.....	2115
Bombardier Capital Rail Inc., documents deposited.....	2116
*Canadian Imperial Bank of Commerce, letters patent.....	2116

**MISCELLANEOUS NOTICES — Continued**

Candela Energy Corporation, application to export electricity to the United States.....	2117
Can Pro Television Awards Festival, surrender of charter ...	2118
Centre for Research in Particle Physics (C.R.P.P.), surrender of charter.....	2118
Corporation Rendez-Vous à la Rivière pour l'an 2000, two footbridges over the Chaudière River, Que.....	2119
Dow Chemical Company (The), documents deposited.....	2119
El-Mo Leasing II Corporation, documents deposited.....	2119
GE Capital Railcar Services, document deposited.....	2120
General American Railcar Corporation II, documents deposited.....	2120
General American Transportation Corporation, documents deposited.....	2121
IBM Canada Limited, overpass, pedestrian footbridge and private vehicular bridge over the Rouge River, Ont.....	2122
Lloydminster, City of, river training works deflector spur in the North Saskatchewan River, Alta. ....	2118
National Railroad Passenger Corporation, documents deposited.....	2123
Niagara Parks Commission, reconstruction of Boyer's Creek bridge over Boyer's Creek, Ont.....	2123
Progressive Casualty Insurance Company of Canada and Progressive Casualty Insurance Company, transfer and assumption agreement.....	2123
*Rabobank Nederland, application to establish a foreign bank branch.....	2124
*Rhine Reinsurance Company Ltd., change of name.....	2124
*Royal Maccabees Life Insurance Company, change of name.....	2125
S.C.B. Fisheries Limited, aquaculture site for Atlantic salmon in Jeddore Lake, Nfld. ....	2125
Union Carbide Corporation, documents deposited.....	2125

**PARLIAMENT****House of Commons**

*Filing applications for private bills (2nd Session, 36th Parliament).....	2108
---	------

**Senate**

Royal Assent Bills assented to.....	2108
--	------

**PROPOSED REGULATIONS****Environment, Dept. of the**

Migratory Birds Convention Act, 1994 Regulations Amending the Migratory Bird Sanctuary Regulations.....	2134
Regulations Amending the Migratory Birds Regulations .	2128

**Finance, Dept. of**

Customs Tariff Order Amending the Schedule to the Customs Tariff (Least Developed Country Tariff).....	2136
Regulations Amending the General Preferential Tariff and Least Developed Country Tariff Rules of Origin Regulations.....	2150

**Health, Dept. of**

Food and Drugs Act Regulations Amending the Processing and Distribution of Semen for Assisted Conception Regulations (1238 — Special Access).....	2152
--	------

**Industry, Dept. of, and Dept. of Transport**

Competition Act Regulations Respecting Anti-Competitive Acts of Persons Operating a Domestic Service.....	2163
---	------

**PROPOSED REGULATIONS — *Continued***

**Transport, Dept. of**

Aeronautics Act

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Part III).....	2168
---	------

**PROPOSED REGULATIONS — *Continued***

**Transport, Dept. of — *Continued***

Motor Vehicle Safety Act

Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (School Bus Body Joint Strength).....	2191
--	------

## INDEX

N° 28 — Le 8 juillet 2000

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

**AVIS DIVERS**

Abitibi-Consolidated, pont à remplacer au-dessus de la rivière Sandy (T.-N.) .....	2115
Badger Bay Mussel Farms Ltd., projet d'agrandissement et modifications des installations de mytiliculture et installation d'estacades à glace dans les baies Sops Arm, Tommy's Arm, Western Arm et Northern Arm (T.-N.)....	2115
*Banque Canadienne Impériale de Commerce, lettres patentes .....	2116
Bombardier Capital Rail Inc., dépôt de documents .....	2116
Candela Energy Corporation, demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis .....	2117
Can Pro Television Awards Festival, abandon de charte.....	2118
Centre de Recherche en Physique des Particules (C.R.P.P.), abandon de charte .....	2118
Corporation Rendez-Vous à la Rivière pour l'an 2000, deux passerelles au-dessus de la rivière Chaudière (Qué.)	2119
Dow Chemical Company (The), dépôt de documents .....	2119
El-Mo Leasing II Corporation, dépôt de documents.....	2119
GE Capital Railcar Services, dépôt de document .....	2120
General American Railcar Corporation II, dépôt de documents .....	2120
General American Transportation Corporation, dépôt de documents .....	2121
IBM Canada Limitée, viaduc routier, passerelle et pont privé pour les véhicules au-dessus de la rivière Rouge (Ont.).....	2122
Lloydminster, City of, travaux pour corriger le cours d'eau à l'aide d'un épi de déviation dans la rivière North Saskatchewan (Alb.) .....	2118
National Railroad Passenger Corporation, dépôt de documents .....	2123
Niagara Parks Commission, réfection du pont Boyer's Creek au-dessus du ruisseau Boyer's (Ont.) .....	2123
Progressive du Canada Compagnie d'Assurance Générale et Progressive Casualty Insurance Company, convention de cession et de transfert .....	2123
*Rabobank Nederland, demande d'établissement d'une succursale de banque étrangère.....	2124
*Rhin Réassurance S.A., changement de dénomination sociale .....	2124
*Royal Maccabees Life Insurance Company, changement de raison sociale.....	2125
S.C.B. Fisheries Limited, installation d'aquaculture pour le saumon atlantique dans le lac Jeddore (T.-N.).....	2125
Union Carbide Corporation, dépôt de documents .....	2125

**AVIS DU GOUVERNEMENT****Environnement, min. de l'**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Permis n° 4543-2-03252 .....	2094
Permis n° 4543-2-06069 .....	2095

**Environnement, min. de l', et min. de la santé**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Publication concernant l'évaluation d'une substance — chloramines — inscrite sur la Liste prioritaire (paragraphe 77(1) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)) .....	2097

**AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)****Industrie, min. de l'**

Loi sur la radiocommunication	
DGRB-005-00/DGTP-007-00 — Politique et procédures pour la mise aux enchères de fréquences SCP supplémentaires dans la gamme de fréquences de 2GHz .....	2104
SMSE-006-00 .....	2105
Loi sur les corporations canadiennes	
Lettres patentes .....	2101
Lettres patentes supplémentaires.....	2103
Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom .....	2104
<b>Surintendant des institutions financières, bureau du</b>	
Loi sur les banques	
Banque Paribas du Canada, lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement .....	2106
CCF Canada, autorisation de fonctionnement .....	2106
Loi sur les sociétés d'assurances	
Société d'assurance Langdon et Société d'assurance Galt, lettres patentes de constitution et autorisation de fonctionnement .....	2106

**COMMISSIONS****Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	2112
Avis public	
2000-89 .....	2113
Décision	
2000-211 .....	2113

**Office des eaux du Territoire du Yukon**

Loi sur les eaux du Yukon	
Audience publique .....	2114

**Tribunal canadien du commerce extérieur**

Opacifiants iodés utilisés pour l'imagerie radiographique — Changement de dates.....	2110
Services environnementaux — Enquête .....	2111
Services publics — Enquête .....	2111
Tôles d'acier au carbone laminées à chaud — Conclusions.....	2110

**PARLEMENT****Chambre des communes**

*Demandes introductives de projets de loi privés (2 <sup>e</sup> session, 36 <sup>e</sup> législature).....	2108
---	------

**Sénat**

Sanction royale	
Projets de loi sanctionnés.....	2108

**RÈGLEMENTS PROJETÉS****Environnement, min. de l'**

Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs	
Règlement modifiant le Règlement sur les oiseaux migrateurs.....	2128
Règlement modifiant le Règlement sur les refuges d'oiseaux migrateurs .....	2134

**Finances, min. des**

Tarif des douanes	
Décret modifiant l'annexe du Tarif des douanes (tarif des pays les moins développés).....	2136
Règlement modifiant le Règlement sur les règles d'origine (tarif de préférence général et tarif des pays les moins développés) .....	2150

**RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)****Industrie, min. de l', et min. des Transports**

Loi sur la concurrence

Règlement sur les agissements anti-concurrentiels des  
exploitants de service intérieur..... 2163**Santé, min. de la**

Loi sur les aliments et drogues

Règlement modifiant le Règlement sur le traitement et la  
distribution du sperme destiné à la reproduction  
assistée (1238 — accès spécial) ..... 2152**RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)****Transports, min. des**

Loi sur l'aéronautique

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation  
canadien (Partie III)..... 2168

Loi sur la sécurité automobile

Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des  
véhicules automobiles (résistance des joints de  
carrosserie d'un autobus scolaire) ..... 2191



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing  
Public Works and Government Services  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions du gouvernement du Canada  
Travaux publics et Services gouvernementaux  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S9