

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, MARCH 29, 2003

OTTAWA, LE SAMEDI 29 MARS 2003

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 1, 2003, 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, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://canadagazette.gc.ca>. It is accessible in PDF (Portable Document Format) and in HTML (HyperText Mark-up Language) as the alternate format.

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 1^{er} janvier 2003 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, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au <http://gazetteducanada.gc.ca>. La publication y est accessible en format PDF (Portable Document Format) et en HTML (langage hypertexte) comme média substitut.

<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, Communication Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S9, (613) 996-2495 (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, Communication Canada, 350, rue Albert, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S9, (613) 996-2495 (téléphone), (613) 991-3540 (télécopieur).

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

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

TABLE OF CONTENTS

No. 13 — March 29, 2003

Government House*	892
(orders, decorations and medals)	
Government Notices*	895
Parliament	
House of Commons	898
Bills assented to	898
Commissions*	899
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous Notices*	919
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed Regulations*	927
(including amendments to existing regulations)	
Index	965
Supplements	
Copyright Board	

TABLE DES MATIÈRES

N° 13 — Le 29 mars 2003

Résidence du Gouverneur général*	892
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du Gouvernement*	895
Parlement	
Chambre des communes	898
Projets de loi sanctionnés	898
Commissions*	899
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers*	919
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés*	927
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	966
Suppléments	
Commission du droit d'auteur	

* Notices are listed alphabetically in the Index.

* Les avis sont énumérés alphabétiquement dans l'index.

GOVERNMENT HOUSE**THE ORDER OF CANADA**

The Governor General, the Right Honourable ADRIENNE CLARKSON, in her capacity as Chancellor and Principal Companion of the Order of Canada, has appointed the following persons, who have been recommended for such appointment by the Advisory Council of the Order of Canada.

Companions of the Order of Canada

† Leonard Cohen, O.C.
 Stephen Lewis
 Robert Mundell
 † Guy Saint-Pierre, O.C.
 † Carol Shields, O.C., O.M.

Officers of the Order of Canada

† Calvin David Abrahamson, C.M.
 Jack N. Agrios
 G. Michael Bancroft
 Iain Baxter
 Reverend Father Irénée Beaubien
 Harry Black
 George Bowering
 Donald J. Carty
 David Cronenberg
 Lieutenant-General (Ret'd) Roméo A. Dallaire, C.M.M., M.S.C., C.D.
 Michaëlle de Verteuil
 Shirley Douglas
 Harry Halton
 John Laurence Hamerton
 Gerald K. Helleiner
 Ted Hughes
 Arthur Irving
 Allan King
 Zacharias Kunuk
 † M. Bernard Lagacé, C.M.
 David S. R. Leighton, A.O.E.
 Pierre Morency
 Terry Mosher
 John Murrell, A.O.E.
 Leslie Nielsen
 † Gerald Pratley, C.M.
 Guy Provost
 Royden Rabinowitch
 Robert Savoie
 † Arthur R. Smith, C.M., A.O.E., D.F.C.
 Gordon G. Thiessen
 Robert Volpé
 Philip J. Warren

Members of the Order of Canada

T. M. (Mike) Apsey
 Miller H. Ayre

† This is a promotion within the Order.

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**L'ORDRE DU CANADA**

La Gouverneure générale, la très honorable ADRIENNE CLARKSON, en sa qualité de Chancelière et de Compagnon principal de l'Ordre du Canada, a nommé les personnes dont les noms suivent, selon les recommandations du Conseil consultatif de l'Ordre du Canada.

Compagnons de l'Ordre du Canada

† Leonard Cohen, O.C.
 Stephen Lewis
 Robert Mundell
 † Guy Saint-Pierre, O.C.
 † Carol Shields, O.C., O.M.

Officiers de l'Ordre du Canada

† Calvin David Abrahamson, C.M.
 Jack N. Agrios
 G. Michael Bancroft
 Iain Baxter
 Révérend Père Irénée Beaubien
 Harry Black
 George Bowering
 Donald J. Carty
 David Cronenberg
 Lieutenant-général (retraité) Roméo A. Dallaire, C.M.M., C.S.M., C.D.
 Michaëlle de Verteuil
 Shirley Douglas
 Harry Halton
 John Laurence Hamerton
 Gerald K. Helleiner
 Ted Hughes
 Arthur Irving
 Allan King
 Zacharias Kunuk
 † M. Bernard Lagacé, C.M.
 David S. R. Leighton, A.O.E.
 Pierre Morency
 Terry Mosher
 John Murrell, A.O.E.
 Leslie Nielsen
 † Gerald Pratley, C.M.
 Guy Provost
 Royden Rabinowitch
 Robert Savoie
 † Arthur R. Smith, C.M., A.O.E., D.F.C.
 Gordon G. Thiessen
 Robert Volpé
 Philip J. Warren

Membres de l'Ordre du Canada

T. M. (Mike) Apsey
 Miller H. Ayre

† Il s'agit d'une promotion au sein de l'Ordre.

Members of the Order of Canada

William J. Barakett
 David V. Bates
 Prakash Bhartia
 Charles Biddle, Sr.
 Donald W. Black
 George Blondin
 Harald Bohne
 Walter Bushuk
 John Allan Cameron
 Lawrence Cherney
 Dusty Cohl
 Louis R. Comeau
 Tagak Curley
 Sister Mary Alice Danaher
 Stella Jo Dean
 Suzanne (Shannie) Duff
 Robert G. Elgie
 Joanne Farley
 Aurèle Ferlatte
 Eira (Babs) Friesen
 Ronald D. Grantham
 Abraham Green
 The Reverend Douglas John Hall
 Derek Holman
 Edward (Ted) Iving
 Lucille Johnstone, O.B.C.
 Charles V. Keating
 Terry Kelly
 Tom Kneebone
 Cynthia Lam
 Pierre Lassonde
 Leonard G. Lee
 Daurene E. Lewis
 Allan M. Lysack
 Helen Mamayaok Maksagak
 William Marshall
 René Massé
 Thomas Hector MacDonald McLeod
 Pierre Michaud
 Corinne Church Miller
 Roger P. Neilson
 Peter J. Newbery
 Valentine O'Donovan
 Elisapie Killiktee Ootova
 David G. Partridge
 F. Griffith Pearson
 Harry Rasky, O.Ont.
 Frederick J. Ross
 Louise Rousseau
 René Rozon
 Dorothy Wetherald Rungeling
 Theodore P. Schaefer
 Joseph Howard Sherman
 James A. Soden
 Brijendra K. Sood
 Donald A. Stuart, O.Ont.
 Gordon C. Swann
 Reginae Mae Tait
 Lionel Théoret
 Robert Turner
 Audrey T. Vandewater
 Zeev Vered
 Bryan E. Walls, O.Ont.
 William J. Warren
 Morden Yolles
 Joyce Zemans

Membres de l'Ordre du Canada

William J. Barakett
 David V. Bates
 Prakash Bhartia
 Charles Biddle, Sr.
 Donald W. Black
 George Blondin
 Harald Bohne
 Walter Bushuk
 John Allan Cameron
 Lawrence Cherney
 Dusty Cohl
 Louis R. Comeau
 Tagak Curley
 Sœur Mary Alice Danaher
 Stella Jo Dean
 Suzanne (Shannie) Duff
 Robert G. Elgie
 Joanne Farley
 Aurèle Ferlatte
 Eira (Babs) Friesen
 Ronald D. Grantham
 Abraham Green
 Révérend Douglas John Hall
 Derek Holman
 Edward (Ted) Iving
 Lucille Johnstone, O.B.C.
 Charles V. Keating
 Terry Kelly
 Tom Kneebone
 Cynthia Lam
 Pierre Lassonde
 Leonard G. Lee
 Daurene E. Lewis
 Allan M. Lysack
 Helen Mamayaok Maksagak
 William Marshall
 René Massé
 Thomas Hector MacDonald McLeod
 Pierre Michaud
 Corinne Church Miller
 Roger P. Neilson
 Peter J. Newbery
 Valentine O'Donovan
 Elisapie Killiktee Ootova
 David G. Partridge
 F. Griffith Pearson
 Harry Rasky, O.Ont.
 Frederick J. Ross
 Louise Rousseau
 René Rozon
 Dorothy Wetherald Rungeling
 Theodore P. Schaefer
 Joseph Howard Sherman
 James A. Soden
 Brijendra K. Sood
 Donald A. Stuart, O.Ont.
 Gordon C. Swann
 Reginae Mae Tait
 Lionel Théoret
 Robert Turner
 Audrey T. Vandewater
 Zeev Vered
 Bryan E. Walls, O.Ont.
 William J. Warren
 Morden Yolles
 Joyce Zemans

*Honorary Officer of the Order of Canada**Officier honoraire de l'Ordre du Canada*

Tanya Moisewitsch

Tanya Moisewitsch

Witness the Seal of the Order
of Canada as of the tenth
day of October
two thousand and two

Témoin le Sceau de l'Ordre
du Canada, en vigueur le
dixième jour d'octobre
deux mille deux



BARBARA UTECK
*Secretary General
of the Order of Canada*

*Le secrétaire général
de l'Ordre du Canada*
BARBARA UTECK

[13-1-o]

[13-1-o]

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

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part 7, Division 3, of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Permit No. 4543-2-02888 is approved.

1. *Permittee*: 974120 NWT Ltd., Sachs Harbour, Northwest Territories.

2. *Type of Permit*: To load and dispose of muskox offal, bones and heads.

3. *Term of Permit*: Permit is valid from April 28, 2003, to August 31, 2003.

4. *Loading Site(s)*: 71°59.00' N, 125°15.00' W, Martha Point, Banks Island, Northwest Territories.

5. *Disposal Site(s)*: 71°58.00' N, 125°15.00' W, on ice, over 10 to 20 m of water.

6. *Route to Disposal Site*: Straight line track from Martha Point to on-ice disposal site 2 km offshore.

7. *Equipment*: Front-end loaders or other equipment capable of loading waste material into trucks or other vehicles for transport to the ice disposal site.

8. *Method of Disposal*: Waste material will be allowed to freeze in piles near the abattoir site, it will then be loaded into trucks for transport to the disposal site. Loads will be disposed at approximately 50-metre intervals, at a minimum distance of 2 kilometres from the shoreline.

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

10. *Total Quantity to Be Disposed of*: Not to exceed 200 tonnes.

11. *Material to Be Disposed of*: Muskox offal, bones and heads.

12. *Requirements and Restrictions*:

12.1. It is required that the Permittee notify in writing the Manager, Northwest Territories Division, Environmental Protection Branch, Department of Environment, 5204 50th Avenue, Suite 301, Yellowknife, Northwest Territories X1A 1E2, (867) 873-8185 (Facsimile), at least 7 days prior to the start of the first disposal operation to be conducted under this permit.

12.2. A written report shall be submitted to the Northwest Territories Division Manager, Environmental Protection Branch, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the Permit, whichever comes first. This report shall contain the following information:

- (a) the number of trips to the disposal site;
- (b) GPS coordinates for the disposal sites;
- (c) quantity disposed of per load; and
- (d) total area used for disposal (GPS coordinates on four corners).

12.3. It is required that the Permittee admit any Inspector designated pursuant to paragraph 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, to any place directly related to the loading or disposal at sea referred to under this permit, at any reasonable time throughout the duration of this permit.

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° 4543-2-02888 est approuvé conformément aux dispositions de la partie 7, section 3, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

1. *Titulaire* : 974120 NWT Ltd., Sachs Harbour (Territoires du Nord-Ouest).

2. *Type de permis* : Permis d'immerger ou de charger des déchets de bœuf musqué, y compris des os et des têtes.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 28 avril 2003 au 31 août 2003.

4. *Lieu(x) de chargement* : 71°59,00' N., 125°15,00' O., pointe Martha, île Banks (Territoires du Nord-Ouest).

5. *Lieu(x) d'immersion* : 71°58,00' N., 125°15,00' O., sur la glace, à une profondeur de 10 à 20 m d'eau.

6. *Parcours à suivre* : Voie directe de la pointe Martha au lieu d'immersion, à 2 km du littoral.

7. *Matériel* : Des chargeurs à benne frontale ou autres pièces d'équipement capables de charger les déchets dans des camions ou d'autres véhicules assurant le transport jusqu'au lieu d'immersion.

8. *Mode d'immersion* : Les déchets empilés seront laissés à congeler près de l'abattoir et ils seront ensuite chargés dans les camions pour être transportés au lieu d'immersion. Les chargements seront déversés à environ tous les 50 m, à une distance minimale de 2 km du littoral.

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

10. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 200 tonnes métriques.

11. *Matières à immerger* : Déchets de bœuf musqué, y compris des os et des têtes.

12. *Exigences et restrictions* :

12.1. Le titulaire doit aviser, par écrit, le Gestionnaire, Division des Territoires du Nord-Ouest, Direction de la protection de l'environnement, 5204, 50^e Avenue, Bureau 301, Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest) X1A 1E2, (867) 873-8185 (télécopieur), au moins 7 jours avant le début de la première opération d'immersion effectuée en vertu du permis.

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au gestionnaire de la Division des Territoires du Nord-Ouest, 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 :

- a) le nombre de voyages au lieu d'immersion;
- b) les coordonnées de GPS pour les lieux d'immersion;
- c) la quantité immergée par chargement;
- d) la superficie totale utilisée pour l'immersion (les coordonnées GPS des quatre coins).

12.3. Le titulaire doit permettre à tout inspecteur désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* de procéder à la visite de tout lieu directement relié au chargement ou à l'immersion visés aux termes du permis, et ce, à toute heure convenable pendant la durée du permis.

12.4. No materials other than muskox offal, bones and heads may be disposed of under this permit.

12.5. The disposal of whole muskox is prohibited.

12.6. Diseased muskox shall not be disposed of in the ocean.

12.7. If evidence of *Brucella spp.* is found in the muskox herd, then no muskox harvest wastes shall be disposed of in the ocean, nor in a manner which permits waste entry into any water body or water course.

12.8. A copy of the permit must be available at the loading site. Each copy must bear an original signature of the Permittee.

12.9. Records of all loading operations and all disposal operations shall be kept by the Permittee at all times and shall be available for inspection by any inspector designated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. These records will be submitted in partial fulfillment of reporting provisions required in paragraph 12.2. of this Permit.

12.10. The Permittee shall, in cooperation with Environment Canada, monitor the short-term fate of the muskox waste at the disposal site.

12.11. The disposal referred to under this permit shall not be carried out without written authorization from the Permittee.

P. BLACKALL
*Environmental Protection
Prairie and Northern Region*

[13-1-o]

12.4. Il est interdit d'immerger d'autres matières que des déchets de bœuf musqué, y compris des os et des têtes.

12.5. Il est interdit d'immerger les carcasses complètes de bœuf musqué.

12.6. Il est interdit d'immerger des déchets de bœufs musqués qui étaient atteints de maladies.

12.7. S'il y a des traces de *Brucella spp.* dans le troupeau de bœufs musqués, aucun déchet de bœuf musqué sera immergée en mer, ni éliminé d'une façon qui pourrait permettre aux déchets d'atteindre un cours d'eau.

12.8. Une copie du présent permis sera gardée au lieu de chargement et doit porter la signature originale du titulaire.

12.9. Les registres relatifs au chargement et à l'immersion seront gardés en tout temps par le titulaire et seront accessibles aux inspecteurs désignés en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Ces registres font partie des exigences relatives à la production de rapports énoncés au paragraphe 12.2.

12.10. Le titulaire devra surveiller la destination initiale des déchets de bœufs musqués au lieu d'immersion, en coopération avec Environnement Canada.

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

*Protection de l'environnement
Région des Prairies et du Nord*
P. BLACKALL

[13-1-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*, Permit No. 4543-2-06217 is approved.

1. *Permittee*: Breakwater Fisheries Ltd., Herring Neck, Newfoundland and Labrador.

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 April 28, 2003, to April 27, 2004.

4. *Loading Site(s)*: 49°38.60' N, 54°35.00' W, Herring Neck, Newfoundland and Labrador.

5. *Disposal Site(s)*: 49°38.06' N, 54°37.00' W, at an approximate depth of 75 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.

8. *Method of Disposal*: The material to be disposed of shall be discharged from the equipment or vessel while steaming within

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné que le permis n° 4543-2-06217 est approuvé conformément aux dispositions de la partie 7, section 3, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

1. *Titulaire* : Breakwater Fisheries Ltd., Herring Neck (Terre-Neuve-et-Labrador).

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 28 avril 2003 au 27 avril 2004.

4. *Lieu(x) de chargement* : 49°38,60' N., 54°35,00' O., Herring Neck (Terre-Neuve-et-Labrador).

5. *Lieu(x) d'immersion* : 49°38,06' N., 54°37,00' O., à une profondeur approximative de 75 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. *Mode d'immersion* : Les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à une

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 1 000 tonnes.

11. *Waste and Other Matter 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. Rick Wadman, Environmental Protection Branch, Department of the Environment, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland and Labrador A1N 4T3, (709) 772-5097 (Facsimile), rick.wadman@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. Rick Wadman, 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

[13-1-o]

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 1 000 tonnes métriques.

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

12. *Exigences et restrictions* :

12.1. Le titulaire doit communiquer, par écrit, avec Monsieur Rick Wadman, Direction de la protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve-et-Labrador) A1N 4T3, (709) 772-5097 (télécopieur), rick.wadman@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. Rick Wadman, 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

[13-1-o]

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

Second Session, Thirty-Seventh Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 5, 2002.

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

WILLIAM C. CORBETT
Clerk of the House of Commons

ROYAL ASSENT

Wednesday, March 19, 2003

On Wednesday, March 19, 2003, Her Excellency the Governor General signified assent in Her Majesty's name to the Bill listed below.

Assent was signified by written declaration, pursuant to the *Royal Assent Act*, S.C. 2002, c. 15. Section 5 of that Act provides that each Act "... is deemed to be assented to on the day on which the two Houses of Parliament have been notified of the declaration."

The Senate was notified of the written declaration on Wednesday, March 19, 2003.

The House of Commons was notified of the written declaration on Wednesday, March 19, 2003.

An Act to promote physical activity and sport
(Bill C-12, Chapter 2, 2003)

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

[13-1-0]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Deuxième session, trente-septième 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 5 octobre 2002.

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

Le greffier de la Chambre des communes
WILLIAM C. CORBETT

SANCTION ROYALE

Le mercredi 19 mars 2003

Le mercredi 19 mars 2003, Son Excellence la Gouverneure générale a accordé la sanction royale au nom de Sa Majesté au projet de loi mentionné ci-dessous.

La sanction a été octroyée par déclaration écrite, conformément à la *Loi sur la sanction royale*, L.C. 2002, ch. 15. Aux termes de l'article 5 de cette loi, « la déclaration écrite porte sanction royale le jour où les deux chambres du Parlement en ont été avisées ».

Le Sénat a été informé de la déclaration écrite le mercredi 19 mars 2003.

La Chambre des communes a été informée de la déclaration écrite le mercredi 19 mars 2003.

Loi favorisant l'activité physique et le sport
(Projet de loi C-12, Chapitre 2, 2003)

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

[13-1-0]

COMMISSIONS

CANADA CUSTOMS AND REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of Registration of Charities

The following notice of proposed revocation was sent to the charities listed below because they have not met the filing requirements of the *Income Tax Act*:

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
108011644RR0001	ST. CLAIR EVANGELICAL MISSIONARY CHURCH, SCARBOROUGH, ONT.
118832526RR0001	CANADIAN FRIENDS OF TIFERETH HACARMEL, MONTREAL, QUE.
119110443RR0031 130636160RR0001	ST. PATRICK'S CHURCH, SYDENHAM, ONT. OCTOPUS' PLAYGROUP SOCIETY, PORT HARDY, B.C.
140450420RR0001	GROUPE D'ENTRAIDE L'ENTRACTE, DRUMMONDVILLE (QUÉ.)
140591926RR0001	HANDS ON SASKATOON STREET MINISTRY INCORPORATED, SASKATOON, SASK.
140675570RR0001	LE C.A.R.R.É. COMPTOIR ALIMENTAIRE DE RENCONTRES, DE RÉFÉRENCES ET D'ENTRAIDE INC., MONTRÉAL (QUÉ.)
141377788RR0001	LES RÉSIDENCES COMMUNAUTAIRES EN SANTÉ MENTALE DE L'OUTAOUAIS, AYLMEY (QUÉ.)
141515940RR0001	LA MAISON DU COMPAGNON DE LA SARRE INC., LA SARRE (QUÉ.)
143131258RR0001 863554168RR0001	LE CENTRE DE L'ÉQUILIBRE, LANTIER (QUÉ.) LES AMIS DE LA MAISON D'ACCUEIL DE GROSSE-ÎLE/FRIENDS OF THE GROSSE-ÎLE FOSTER HOME, ÎLE-DE-LA-MADELEINE (QUÉ.)
865108013RR0001	YUKON ARTS CENTRE FOUNDATION, WHITEHORSE, Y.T.,
866143571RR0001 866199847RR0001 866202765RR0001	S U R -VIE CANADA, TROIS-RIVIÈRES (QUÉ.) L'ENVOL MEMPHRE, MAGOG (QUÉ.) VICTORIAN ORDER OF NURSES FOR CANADA NOVA SCOTIA BRANCH INC., LOWER SACKVILLE, N.S.
866400286RR0001	SAVING GRACE CHRISTIAN RESOURCE CENTRE, WINDSOR, ONT.
866476138RR0001	ENTRAIDE ALIMENTAIRE QUYON, QUYON (QUÉ.)
866588221RR0001	LA GARE: ALTERNATIVE A LA VIOLENCE FAMILIALE ET CONJUGALE, RICHELIEU (QUÉ.)
867116477RR0001	UPPER LEVEL YOUTH CENTRE ASSOCIATION, RED DEER, ALTA.
867181869RR0001	BERTRAND CREEK ENHANCEMENT SOCIETY, ALDERGROVE, B.C.
867368128RR0001	PEACE REGION NETWORK FOR MEN, PEACE RIVER, ALTA.
867385999RR0001	SOUTH BRUCE GREY HEALTH CENTRE, WALKERTON, ONT.
868685652RR0001	CREE NATIONS TREATMENT HAVEN, CANWOOD, SASK.
869120519RR0001	LOISIRS + DE LAVAL, LAVAL-DES-RAPIDES (QUÉ.)
869145417RR0002	ATIKAMEG AMBULANCE SERVICES, ATIKAMEG, ALTA.

COMMISSIONS

AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Annulation d'enregistrement d'organismes de bienfaisance

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'ont pas présenté leur déclaration tel qu'il est requis sous la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
869344945RR0001	WABASCA REGIONAL VICTIM SERVICES SOCIETY, WABASCA, ALTA.
869419994RR0001	RENAISSANCE LEARNING CENTRE SOCIETY, FORT MCMURRAY, ALTA.
869708578RR0001	KYUQUOT FURTHER EDUCATION SOCIETY, KYUQUOT, B.C.
870040011RR0001	ABORIGINAL VOICES RADIO INC., TORONTO, ONT.
870262938RR0001	CHIEFSWOOD BOARD OF TRUSTEES, OHSWEKEN, ONT.
870451465RR0001	HISTORIC SHERBROOKE VILLAGE DEVELOPMENT SOCIETY, SHERBROOKE, QUE.
870655628RR0001	DEPRESSION, MANIC DEPRESSION AND FAMILY SELF HELP AND SUPPORT GROUP SOCIETY, LAHAVE, N.S.
870896743RR0001	HORNBY ISLAND REFUGEE SOCIETY, HORNBY ISLAND, B.C.
870960549RR0001	LE SECRET EST DANS LA SAUCE, REPENTIGNY (QUÉ.)
871181772RR0001	LES AMIS DE L'EST POUR LA DÉFICIENCE INTELLECTUELLE, MONTRÉAL (QUÉ.)
871908463RR0001 872561337RR0001	MAISON L'INTERMÈDE INC., LAVAL (QUÉ.) RESSOURCE RÉSIDENTIELLE DE GROUPE L'AVENUE, VALLEYFIELD (QUÉ.)
875005811RR0001	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHÁ'IS OF CUMBERLAND, CUMBERLAND, B.C.
877257329RR0001	LAO BUDDHIST ASSOCIATION OF OTTAWA — VALLEY, KANATA, ONT.
877952549RR0001	BASHAW, PONOKA & RIMBEY PALLIATIVE CARE COUNCIL, PONOKA, ALTA.
881758361RR0001	BURIN PENINSULA VOLUNTEER GROUND SEARCH AND RESCUE TEAM (TEAM H), MARYSTOWN, NFLD. AND LAB.
884556911RR0001 886100791RR0001	FOOD BANK ON THE EDGE, UCLUELET, B.C. NORTHWEST TERRITORIES SOCIETY FOR THE PREVENTION OF CRUELTY TO ANIMALS, YELLOWKNIFE, N.W.T.
886164995RR0001	IROQUOIAN INSTITUTE, ONKWEHONNE?NEHA?, OHSWEKEN, ONT.
886525278RR0001	URBAN FIRST NATIONS HEALING INITIATIVE OF SASKATOON INC., SASKATOON, SASK.
886230754RR0001	FRIENDS OF THE FAMILY SOCIETY, LANGLEY, B.C.
886822212RR0001	THE OTTAWA HEALTH RESEARCH INSTITUTE/L'INSTITUT DE RECHERCHE EN SANTÉ D'OTTAWA, OTTAWA, ONT.
887747061RR0001 887899227RR0001	MANITOULIN LITERACY, MINDEMOYA, ONT. SOMALI COUNCIL FOR REFUGEES, TORONTO, ONT.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse	Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
888032547RR0001	1ST (HALIFAX-DARTMOUTH) FIELD ARTILLERY REGIMENTAL UNIT FUND, HALIFAX, N.S.	890298037RR0001	FONDATION GILLES KEGLE, QUÉBEC (QUÉ.)
888057346RR0001	OPEN HANDS FOOD BANK INC./COMPTOIR ALIMENTAIRE MAINS OUVERT, MONCTON, N.B.	890309248RR0001	WALKERTON AND DISTRICT HEALTH SERVICES FOUNDATION, WALKERTON, ONT.
888059664RR0001	FONDATION BÉBÉ SANTÉ, SAINT-ROMUALD (QUÉ.)	890310246RR0001	CHESLEY AND DISTRICT HEALTH SERVICES FOUNDATION, WALKERTON, ONT.
888100575RR0001	CENTRE PRÉVENTIF D'HÉBERGEMENT À LA FAMILLE, ANJOU (QUÉ.)	890414386RR0001	L'ASSOCIATION DES LOCATAIRES DES HABITATIONS JEANNE-MANCE, MONTRÉAL (QUÉ.)
888247848RR0001	ST. VITAL COMMUNITY ACTION FOR DRUG AWARENESS COMMITTEE (CAN) INC., WINNIPEG, MAN.	890680267RR0001	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHÁ'IS OF OKANAGAN-SIMILKAMEEN "D" BC, KALEDEN, B.C.
888285244RR0001	THE 40-MILE PARK FOUNDATION, FOREMOST, ALTA.	890820897RR0001	LOEB HEALTH RESEARCH INSTITUTE AT THE OTTAWA HOSPITAL/INSTITUT LOEB DE RECHERCHE EN SANTÉ A L'HÔPITAL D'OTTAWA, OTTAWA, ONT.
888409240RR0001	HOLY SUNDAY ORTHODOX UNITED CHURCH, LONDON, ONT.	891030520RR0001	SOOKE WATERSHED SOCIETY, SOOKE, B.C.
888419041RR0001	ST. EUGENE CHURCH RESTORATION SOCIETY, CRANBROOK, B.C.	891103145RR0001	CHATEAU PROVIDENCE FOUNDATION INC., ST. BRIEUX, SASK.
888707148RR0001	WEST COAST MULTIPLE SCLEROSIS RESEARCH FOUNDATION, NORTH VANCOUVER, B.C.	891239394RR0001	VICTORIA COMMUNITY CHAPLAINCY SERVICES SOCIETY, VICTORIA, B.C.
888788668RR0001	MANVERS TOWNSHIP HISTORICAL SOCIETY, PONTYPOOL, ONT.	891274144RR0001	PARKS AND RECREATION FOUNDATION OF VICTORIA, VICTORIA, B.C.
888927258RR0001	NIJKIWENDIDAA ANISHNAABE KWEWAG SERVICES CIRCLE, PETERBOROUGH, ONT.	891402414RR0001	GAEA RECOVERY HOMES FOR WOMEN, VICTORIA, B.C.
889339792RR0001	FLORIBUNDA PHILANTHROPIC SOCIETY, VANCOUVER, B.C.	891438640RR0001	COMMUNITY LAMDA (LIVING ALTERNATIVES FOR THE MENTALLY DISABLED) ASSOCIATION, CALGARY, ALTA.
889628954RR0001	CENTRE D'ENTRAIDE DE LA RÉGION DE DISRAELI, DISRAELI (QUÉ.)	891439341RR0001	LAUBACH LITERACY RICHMOND COUNCIL, RICHMOND, B.C.
889696514RR0001	FUNKY FRIDAYS SPECIAL ABILITIES PROGRAM CORPORATION-LE PROGRAMME FUNKY FRIDAYS POUR LES PERSONNES AVEC LES BESOINS SPÉCIAUX, BURNABY (B.C.)	891541948RR0001	736 (THUNDER BAY) COMMUNICATION SQUADRON UNIT FUND, THUNDER BAY, ONT.
889768743RR0001	ORILLIA & AREA FAMILY RESOURCE CENTRE, ORILLIA, ONT.	891715849RR0001	THE REVELSTOKE CHRISTMAS HAMPER SOCIETY, REVELSTOKE, B.C.
889951463RR0001	ASSOCIATION DU QUÉBEC POUR ENFANTS AVEC PROBLÈMES AUDITIFS (A.Q.E.P.A.) ABITIBI-TÉMISCAMINGUE (08) INC., VAL D'OR (QUÉ.)	891824971RR0001	YUKON DEVELOPMENT EDUCATION CENTRE, WHITEHORSE, Y.T.
889977260RR0001	LE FONDS PIERRE BELLEFEUILLE INC., MONTRÉAL (QUÉ.)	892160649RR0001	CHANGE OF SEASONS SOCIETY, WEST VANCOUVER, B.C.
890123862RR0001	GRAND RIVER HOSPITAL CORPORATION CHARITY TRUST, KITCHENER, ONT.	892354762RR0001	PICKERING METRO EAST MUSIC FESTIVAL, PICKERING, ONT.
890134596RR0001	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHÁ'IS OF THE TOWN OF ATHABASCA, ATHABASCA, ALTA.	892587759RR0001	ALTERNATIVE NAISSANCE, MONTRÉAL (QUÉ.)
		892729682RR0001	VICTIM SERVICES HAMILTON-WENTWORTH INC., HAMILTON, ONT.
		892892670RR0001	VICTORIAN ORDER OF NURSES ASSOCIATION OF NEW BRUNSWICK INC., FREDERICTON, N.B.
		894950914RR0001	SALVADORIAN RELIEF FUND, OTTAWA, ONT.
		897342077RR0001	COMMUNITY & FAMILY SERVICE OF PRINCE EDWARD ISLAND INC., CHARLOTTETOWN, P.E.I.

MAUREEN KIDD
*Director General
Charities Directorate*

[13-1-o]

*Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
MAUREEN KIDD*

[13-1-o]

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT AGENCY

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

*Model Class Screening Report for Routine Operation and
Maintenance of Electrical Power Transmission Facilities in Banff
National Park — Public Notice*

The Canadian Environmental Assessment Agency (the Agency) declares the Model Class Screening Report for Routine Operation and Maintenance of Electrical Power Transmission Facilities in Banff National Park to be a Class Screening Report

AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

*Modèle de rapport d'examen préalable par catégorie visant les
activités courantes d'exploitation et d'entretien des installations
de transport d'électricité dans le parc national Banff — Avis
public*

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence) déclare que le modèle de rapport d'examen préalable par catégorie visant les activités courantes d'exploitation et d'entretien des installations de transport d'électricité dans le parc national

pursuant to the provisions of subsection 19(1) of the *Canadian Environmental Assessment Act* (the Act).

In making the declaration proposed by Parks Canada Agency, the Agency reviewed the proposed Model Class Screening Report (MCSR) and took into account comments received from the public. The Agency determined that the project-screening process described in the document and the procedures, requirements and time periods relating to environmental assessment and follow-up programs facilitate the requirements of the Act to be met on similar future projects.

The declaration is effective March 29, 2003, and is subject to the following terms and conditions:

- The declaration period is valid until March 29, 2008.
- Parks Canada Agency will notify the Agency, in writing, a minimum of six months prior to the date on which the declaration expires, of its intention to renew the MCSR as is; or to renew the MCSR with modifications or additions; or to not renew the MCSR and thereby allow the declaration to expire.
- To renew the MCSR, Parks Canada Agency must submit the proposed class screening report to the Agency for renewal of the declaration not less than two months prior to the expiration date of this declaration.
- Parks Canada Agency will place the MCSR and subsequent class screening project reports in the Public Registry in its regional offices. Parks Canada Agency will maintain a running tally by project type completed under the class, and submit the tally semi-annually to the Agency for incorporation in the Federal Environmental Assessment Index (i.e., September 30 and March 31).
- Any amendments to the MCSR will be developed and implemented in accordance with the provisions for amendment contained in section 6 of the MCSR.

For further information contact:

Robyn-Lynne Virtue
Class Screening Advisor
Canadian Environmental Assessment Agency
200 Sacré-Cœur Boulevard, 13th Floor
Hull, Quebec K1A 0H3
(819) 953-0692 (Telephone)
(819) 997-4931 (Facsimile)
robyn-lynn.virtue@ceaa-acee.gc.ca (Electronic mail).

[13-1-0]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

COMMENCEMENT OF INQUIRY

Carbon Steel Pipe Nipples, Threaded Couplings and Adaptor Fittings

Notice was received by the Secretary of the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) on March 18, 2003, from the Director General of the Anti-dumping and Countervailing Directorate at the Canada Customs and Revenue Agency, stating that a preliminary determination had been made respecting the dumping of carbon steel pipe nipples, threaded couplings and adaptor fittings, in nominal diameters up to and including 6 inches or the metric equivalents, originating in or exported from the People's Republic of China.

Banff est un rapport d'examen préalable par catégorie en vertu des dispositions du paragraphe 19(1) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi).

L'Agence confirme la déclaration proposée par l'Agence Parcs Canada suite à l'étude du modèle de rapport d'examen préalable par catégorie (MREPC) et après avoir pris en compte les observations du public. L'Agence a décidé que le processus d'examen préalable du projet décrit au document ainsi que les procédures, les exigences et les délais relatifs à l'évaluation environnementale et aux programmes de suivi facilitent le respect des exigences de la Loi par des projets futurs semblables.

La déclaration entre en vigueur le 29 mars 2003 et est assujettie aux modalités suivantes :

- La déclaration est valide jusqu'au 29 mars 2008.
- L'Agence Parcs Canada prévient l'Agence par écrit au moins six mois avant la date d'expiration de la déclaration quant à son intention de renouveler le MREPC sans modification; ou de renouveler le MREPC avec des modifications et des ajouts; ou de ne pas renouveler le MREPC et ainsi de permettre l'expiration de la déclaration.
- Pour renouveler le MREPC, l'Agence Parcs Canada présentera à l'Agence le rapport d'examen préalable par catégorie proposé pour le renouvellement de la déclaration, au moins deux mois avant la date d'expiration de celle-ci.
- L'Agence Parcs Canada versera le MREPC ainsi que les rapports d'examen préalable par catégorie de projets subséquents au registre public de ses bureaux régionaux. L'Agence Parcs Canada tiendra un répertoire courant de tous les projets terminés dans une classification divisée en sous-classes et présentera semestriellement ce répertoire à l'Agence à inclure à l'Index fédéral d'évaluation environnementale, c'est-à-dire, le 30 septembre et le 31 mars.
- Toute modification au MREPC sera conçue et mise en œuvre conformément aux dispositions sur les modifications de l'article 6 du MREPC.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Robyn-Lynne Virtue
Conseillère
Examen préalable par catégorie
Agence canadienne d'évaluation environnementale
200, boulevard Sacré-Cœur, 13^e étage
Hull (Québec) K1A 0H3
(819) 953-0692 (téléphone)
(819) 997-4931 (télécopieur)
robyn-lynn.virtue@ceaa-acee.gc.ca (courriel).

[13-1-0]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

OUVERTURE D'ENQUÊTE

Raccords filetés de tuyaux en acier au carbone, manchons filetés et raccords d'adaptateur

Le secrétaire du Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a été avisé le 18 mars 2003, par la directrice générale de la Direction des droits antidumping et compensateurs de l'Agence des douanes et du revenu du Canada, qu'une décision provisoire avait été rendue concernant le dumping des raccords filetés de tuyaux en acier au carbone, des manchons filetés et des raccords d'adaptateur, de diamètre nominal de 6 pouces ou moins ou l'équivalent métrique, originaires ou exportés de la République populaire de Chine.

Pursuant to section 42 of the *Special Import Measures Act* (SIMA), the Tribunal has initiated an inquiry (Inquiry No. NQ-2002-004) to determine whether the dumping of the above-mentioned goods has caused injury or retardation or is threatening to cause injury, and to determine such other matters as the Tribunal is required to determine under that section.

Under section 46 of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, a person who provides information to the Tribunal and who wishes some or all of the information to be kept confidential must submit to the Tribunal, at the time the information is provided, a statement designating the information as confidential, together with an explanation as to why that information is designated as confidential. Furthermore, the person must submit a non-confidential summary of the information designated as confidential or a statement indicating why such a summary cannot be made.

Public Hearing

A public hearing relating to this inquiry will be held in the Tribunal Hearing Room, Standard Life Centre, 18th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario, commencing June 17, 2003, at 9:30 a.m.

Each person or government wishing to participate in the inquiry and at the hearing as a party must file a notice of participation with the Secretary on or before April 8, 2003. Each counsel who intends to represent a party in the inquiry and at the hearing must file a notice of representation, as well as a declaration and undertaking, with the Secretary on or before April 8, 2003.

To allow the Tribunal to determine whether simultaneous interpretation will be required for the hearing, each interested party and each counsel filing a notice of participation or representation must advise the Secretary, at the same time that they file the notice, whether they and their witnesses will be using French or English or both languages at the hearing.

In the event of an injury finding, a request for a public interest inquiry conducted pursuant to subsection 45(1) of SIMA may be made by any party to the injury inquiry or by any other group or person affected by the injury finding. Such a request must be filed with the Tribunal within 45 days of the injury finding. A public interest inquiry is completely separate from an injury inquiry. However, the Tribunal invites all persons who anticipate that they will have public interest concerns in the event of a material injury finding to simply notify the Tribunal by April 8, 2003. The Tribunal is not seeking and does not expect submissions on public interest issues during the injury inquiry.

The *Canadian International Trade Tribunal Rules* govern these proceedings.

In order to observe and understand production processes, the Tribunal, accompanied by its staff, may conduct plant visits.

Along with the notice of commencement of inquiry, the Secretary has sent a letter to the domestic producers, importers and certain purchasers with a known interest in the inquiry providing details on the procedures, as well as the schedule for the inquiry. The letter specifies, among other things, the date for filing replies to Tribunal questionnaires, the date that the information on record will be made available by the Tribunal to interested parties and counsel that have filed notices of participation or representation, and the dates for the filing of submissions by interested parties.

Aux termes de l'article 42 de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), le Tribunal a ouvert une enquête (enquête n° NQ-2002-004) en vue de déterminer si le dumping des marchandises susmentionnées a causé un dommage ou un retard, ou menace de causer un dommage et d'examiner toute autre question qu'il revient au Tribunal de trancher en vertu dudit article.

Aux termes de l'article 46 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, une personne qui fournit des renseignements au Tribunal et qui désire qu'ils soient gardés confidentiels en tout ou en partie doit fournir en même temps que les renseignements une déclaration désignant comme tels les renseignements qu'elle veut garder confidentiels avec explication à l'appui. En outre, la personne doit fournir un résumé non confidentiel des renseignements désignés confidentiels ou une déclaration et une explication de tout refus de fournir le résumé.

Audience publique

Une audience publique sera tenue dans le cadre de la présente enquête dans la salle d'audience du Tribunal, Standard Life Centre, 18^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario), à compter du 17 juin 2003, à 9 h 30.

Chaque personne ou chaque gouvernement qui souhaite participer à l'enquête et à l'audience à titre de partie doit déposer auprès du secrétaire un avis de participation au plus tard le 8 avril 2003. Chaque conseiller qui désire représenter une partie à l'enquête et à l'audience doit déposer auprès du secrétaire un avis de représentation ainsi qu'un acte de déclaration et d'engagement au plus tard le 8 avril 2003.

Pour permettre au Tribunal d'identifier ses besoins en interprétation simultanée lors de l'audience, les parties intéressées et les conseillers qui avisent le Tribunal de leur comparution doivent, au même moment, l'informer si eux-mêmes ou leurs témoins utiliseront le français ou l'anglais ou les deux langues pendant l'audience.

En cas de décision de dommage, une demande d'enquête d'intérêt public tenue aux termes du paragraphe 45(1) de la LMSI peut être faite par toute partie à l'enquête de dommage ou par toute autre personne ou tout autre groupe visé par la décision de dommage. Une telle demande doit être déposée auprès du Tribunal dans les 45 jours qui suivent la décision de dommage. Une enquête d'intérêt public est un processus tout à fait distinct d'une enquête de dommage. Cependant, le Tribunal prie toutes les personnes qui estiment qu'elles auront des questions d'intérêt public, advenant une décision de dommage sensible, de tout simplement en aviser le Tribunal d'ici le 8 avril 2003. Le Tribunal ne demande pas aux parties de soumettre des exposés sur les questions d'intérêt public et ne s'attend pas à en recevoir au cours de l'enquête de dommage.

Les *Règles du Tribunal canadien du commerce extérieur* s'appliquent à la présente enquête.

Afin d'observer et de comprendre les processus de production, il se peut que le Tribunal, accompagné de son personnel, effectue des visites d'usines.

De concert avec l'avis d'ouverture d'enquête, le secrétaire a envoyé aux producteurs nationaux, aux importateurs et à certains acheteurs qui, à la connaissance du Tribunal, sont intéressés par l'enquête, une lettre renfermant des détails sur les procédures, ainsi que le calendrier de l'enquête. Cette lettre précise, entre autres, la date pour le dépôt des réponses aux questionnaires du Tribunal, la date à laquelle le Tribunal mettra les renseignements versés au dossier à la disposition des parties intéressées et des conseillers qui ont déposé des avis de participation ou de

Written submissions, correspondence or requests for information regarding this inquiry should be addressed to: The Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, (613) 993-3595 (Telephone), (613) 990-2439 (Facsimile).

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

Ottawa, March 19, 2003

SUSANNE GRIMES
Acting Secretary

[13-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

ORDER

Electrical and Electronics

Notice is hereby given that the Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) issued an order on March 19, 2003, with respect to a complaint (File No. PR-2002-064) filed by Foundry Networks Inc. (the complainant) under subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C. 1985 (4th Supp.), c. 47, as amended by the *North American Free Trade Agreement Implementation Act*, S.C. 1993, c. 44, concerning a procurement (Solicitation No. SGC0001963) by the Solicitor General of Canada (SGC). The solicitation was for the supply of networking equipment.

The complainant alleged that the SGC restricted the technical specifications contained in its solicitation by referring to a particular trademark or names of particular products, contrary to the applicable trade agreements.

The Tribunal is of the view that it does not have jurisdiction to continue its inquiry and therefore dismisses the complaint.

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

Ottawa, March 20, 2003

SUSANNE GRIMES
Acting Secretary

[13-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

ORDER

Refrigerators, Dishwashers and Dryers

In the matter of an interim review (Interim Review No. RD-2002-005), under subsection 76.01(1) of the *Special Import Measures Act*, of the findings made by the Canadian International Trade Tribunal on August 1, 2000, in Inquiry No. NQ-2000-001, concerning certain refrigerators, dishwashers and dryers originating in or exported from the United States of America and produced by, or on behalf of, White

représentation et les dates pour le dépôt des exposés par les parties intéressées.

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements concernant la présente enquête doivent être envoyés à l'adresse suivante : Le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, (613) 993-3595 (téléphone), (613) 990-2439 (télécopieur).

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

Ottawa, le 19 mars 2003

La secrétaire intérimaire
SUSANNE GRIMES

[13-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ORDONNANCE

Produits électriques et électroniques

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a publié une ordonnance le 19 mars 2003 concernant une plainte (dossier n° PR-2002-064) déposée par Foundry Networks Inc. (la partie plaignante) aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. 1985 (4^e supp.), c. 47, modifiée par la *Loi de mise en œuvre de l'Accord de libre-échange nord-américain*, L.C. 1993, c. 44, au sujet d'un marché (invitation n° SGC0001963) passé par le Solliciteur général du Canada (SGC). L'appel d'offres portait sur la fourniture d'équipement de transmission informatique.

La partie plaignante a allégué que le SGC a limité les spécifications techniques comprises dans son invitation à soumissionner en précisant une marque de commerce ou les noms de certains produits, en contravention des accords commerciaux pertinents.

Le Tribunal est d'avis qu'il n'est pas de sa compétence de poursuivre son enquête et rejette donc la plainte.

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

Ottawa, le 20 mars 2003

La secrétaire intérimaire
SUSANNE GRIMES

[13-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ORDONNANCE

Réfrigérateurs, lave-vaisselle et sècheuses

Eu égard à un réexamen intermédiaire (réexamen intermédiaire n° RD-2002-005), aux termes du paragraphe 76.01(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, des conclusions rendues par le Tribunal canadien du commerce extérieur le 1^{er} août 2000, dans le cadre de l'enquête n° NQ-2000-001, concernant certains réfrigérateurs, lave-vaisselle et sècheuses originaires ou exportés des États-Unis d'Amérique et fabriqués

Consolidated Industries, Inc. and Whirlpool Corporation, their respective affiliates, successors and assigns

The Canadian International Trade Tribunal, under the provisions of subsection 76.01(1) of the *Special Import Measures Act*, has conducted an interim review of its findings made on August 1, 2000, in Inquiry No. NQ-2000-001.

Pursuant to paragraph 76.01(5)(b) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal hereby amends its findings to exclude the following products, retroactive to January 1, 2003:

top-mount electric refrigerators, in sizes greater than 14.5 cubic feet and less than 18.5 cubic feet, originating in or exported from the United States of America and produced by, or on behalf of, White Consolidated Industries, Inc. and Whirlpool Corporation, their respective affiliates, successors and assigns.

Ottawa, March 19, 2003

SUSANNE GRIMES
Acting Secretary

[13-1-o]

par, ou au nom de, White Consolidated Industries, Inc. et Whirlpool Corporation, leurs sociétés affiliées, successeurs et ayants droit respectifs

Le Tribunal canadien du commerce extérieur, aux termes du paragraphe 76.01(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, a procédé à un réexamen intermédiaire des conclusions qu'il a rendues le 1^{er} août 2000, dans le cadre de l'enquête n^o NQ-2000-001.

Aux termes du paragraphe 76.01(5) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur modifie, par la présente, les conclusions qu'il a rendues de façon à exclure les produits suivants, rétroactivement au 1^{er} janvier 2003 :

réfrigérateurs électriques avec compartiment de congélation dans la partie supérieure, de volume supérieur à 14,5 pieds cubes et inférieur à 18,5 pieds cubes, originaires ou exportés des États-Unis d'Amérique et fabriqués par, ou au nom de, White Consolidated Industries, Inc. et Whirlpool Corporation, leurs sociétés affiliées, successeurs et ayants droit respectifs.

Ottawa, le 19 mars 2003

La secrétaire intérimaire
SUSANNE GRIMES

[13-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

RECONSIDERATION OF RECOMMENDATION

Textile Products

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) hereby gives notice that it will reconsider (Review No. TA-2002-001A) the recommendation made to the Minister of Finance (the Minister) on October 24, 2002, in Review No. TA-2002-001. The recommendation was for the continuation of tariff relief on certain textile products imported by Les Collections Shan Inc. (Shan). In its report to the Minister, the Tribunal specified that the proper mechanism to implement this recommendation was to allow Shan, and other qualified designers of swimwear, to claim tariff relief under the *Designer Remission Order, 2001*, modified as appropriate to include women's swimsuits, "co-ordinated beachwear" and "co-ordinated accessories."

On December 2, 2002, the Tribunal received a request from Shan to have the Tribunal reconsider its recommendation. Shan submitted that the Tribunal should: (a) disregard the evidence that Shan had originally submitted to the Tribunal in response to the Requester's Questionnaire and use, instead, for its economic analysis, the much lower value import data that it subsequently submitted with its request for reconsideration; and (b) accept Shan's rebuttal evidence regarding the submissions filed by domestic suppliers about their ability to supply Shan. In making its recommendation to the Minister, the Tribunal relied on import data that had been provided by Shan covering the period from November 1, 2001, to October 31, 2002. These data were reported in the Tribunal's protected staff investigation report, a copy of which was provided to counsel for Shan during the review investigation. No comments were made by Shan on these data at that time.

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

RÉEXAMEN DE LA RECOMMANDATION

Produits textiles

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) donne avis, par la présente, qu'il réexaminera (réexamen n^o TA-2002-001A) la recommandation qu'il a faite au ministre des Finances (le ministre) le 24 octobre 2002, dans le cadre du réexamen n^o TA-2002-001. La recommandation avait pour but de maintenir l'allégement tarifaire sur certains produits textiles importés par Les Collections Shan Inc. (Shan). Dans son rapport au ministre, le Tribunal a précisé que le mécanisme indiqué pour mettre en œuvre cette recommandation était d'autoriser Shan et d'autres couturiers qualifiés qui créent des vêtements de bain à réclamer un allégement tarifaire aux termes du *Décret de remise concernant les couturiers (2001)*, modifié de façon à inclure les maillots de bain pour femmes, les « vêtements de plage coordonnés » et les « accessoires coordonnés ».

Le 2 décembre 2002, le Tribunal a reçu une demande de Shan en vue de faire réexaminer sa recommandation. Shan a soutenu que le Tribunal devrait : a) ne pas tenir compte des éléments de preuve qu'elle avait soumis initialement au Tribunal en réponse au questionnaire de la demanderesse et utiliser plutôt, aux fins d'analyse économique, les données sur les importations de valeur beaucoup plus faible qu'elle avait soumises par la suite avec sa demande de réexamen; b) accepter la contre-preuve de Shan concernant les exposés déposés par les fournisseurs nationaux au sujet de leur capacité d'approvisionner Shan. Dans sa recommandation au ministre, le Tribunal s'est servi des données sur les importations qui avaient été fournies par Shan pour la période du 1^{er} novembre 2001 au 31 octobre 2002. Ces données figuraient dans la version protégée du rapport d'enquête du personnel du Tribunal, dont copie a été transmise au conseiller de Shan au cours de l'enquête sur le réexamen. Shan n'a formulé aucune observation sur ces données à ce moment-là.

Following its request for reconsideration, at the request of the Tribunal, Shan submitted, on February 11, 2003, additional information with supporting documents concerning its imports of certain textile products for the period from November 1, 2001, to October 31, 2002. In this regard, the average value of some of its imports was significantly lower than that provided during the review investigation. While Shan must bear the responsibility for having provided the wrong information, the Tribunal has, nonetheless, decided to reconsider its recommendation to the Minister of Finance, but only as it relates to the new evidence provided by Shan on its imports of textile products. The Tribunal will conduct the review in accordance with section 19 of the *Canadian International Trade Tribunal Act* (the CITT Act) and by way of written submissions.

The Tribunal will distribute to parties that filed notices of appearance with the Tribunal in Review No. TA-2002-001 the public information received by Shan, as well as a Tribunal staff investigation report. The confidential information provided by Shan, as well as the protected version of the Tribunal's staff investigation report, will be distributed to counsel who have filed a declaration and undertaking with the Tribunal. Upon distribution of these documents, the Tribunal will provide instructions to parties with respect to the time and manner for filing submissions. Parties will have 10 days to file their submissions and a further 5 days to file replies. The Tribunal will subsequently issue its recommendation.

Information that is confidential in nature will be treated in accordance with sections 43 to 49 of the CITT Act, which require that it shall not be made public in such a manner as to be available for the use of any business competitor or rival of the reporting person, firm or corporation. Access to confidential information will be granted to qualified counsel for a party to the proceedings pursuant to subsection 45(3) of the CITT Act.

Submissions to the Tribunal may be written in English or in French. All correspondence should be addressed to: The Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, (613) 993-3595 (Telephone), (613) 990-2439 (Facsimile).

Ottawa, March 18, 2003

SUSANNE GRIMES
Acting Secretary

[13-1-o]

À la suite de sa demande de réexamen, Shan a soumis, le 11 février 2003, à la demande du Tribunal, d'autres renseignements avec documents à l'appui concernant ses importations de certains produits textiles pour la période du 1^{er} novembre 2001 au 31 octobre 2002. À cet égard, la valeur moyenne de certaines de ses importations était de beaucoup inférieure à celle fournie au cours de l'enquête sur le réexamen. Bien que Shan doive assumer la responsabilité d'avoir fourni de l'information erronée, le Tribunal a décidé de réexaminer la recommandation qu'il a faite au ministre, mais seulement dans la mesure où elle se rapporte aux nouveaux éléments de preuve soumis par Shan sur ses importations de produits textiles. Le Tribunal procédera au réexamen conformément à l'article 19 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* (la Loi sur le TCCE), sous forme d'exposés écrits.

Le Tribunal transmettra aux parties qui ont déposé des avis de comparution dans le cadre du réexamen n° TA-2002-001 les renseignements publics reçus de Shan et le rapport d'enquête du personnel du Tribunal. Les renseignements confidentiels fournis par Shan et la version protégée du rapport d'enquête du personnel du Tribunal seront transmis aux conseillers qui ont déposé un acte de déclaration et d'engagement auprès du Tribunal. Après avoir transmis ses documents, le Tribunal fournira aux parties des directives sur la date de dépôt des exposés et sur la façon de les déposer. Les parties auront 10 jours pour déposer leurs exposés et un autre 5 jours pour déposer des réponses. Le Tribunal publiera par la suite sa recommandation.

Les renseignements confidentiels seront traités en conformité avec les articles 43 à 49 de la Loi sur le TCCE, qui exigent que ces renseignements ne soient pas rendus publics de manière à pouvoir être utilisés par des concurrents ou rivaux de la personne, firme ou société déclarante. L'accès aux renseignements confidentiels sera accordé aux conseillers qualifiés des parties à la procédure aux termes du paragraphe 45(3) de la Loi sur le TCCE.

Les exposés déposés auprès du Tribunal peuvent être rédigés en français ou en anglais. Toute correspondance doit être envoyée à l'adresse suivante : Le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15^e étage, 333, avenue, Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, (613) 993-3595 (téléphone), (613) 990-2439 (télécopieur).

Ottawa, le 18 mars 2003

La secrétaire intérimaire
SUSANNE GRIMES

[13-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

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

— Central Building, Les Terrasses de la Chaudière, Room G-5, 1 Promenade du Portage, Hull, Quebec K1A 0N2, (819) 997-2429 (Telephone), 994-0423 (TDD), (819) 994-0218 (Facsimile);

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, Pièce G5, 1, promenade du Portage, Hull (Québec) K1A 0N2, (819) 997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), (819) 994-0218 (télécopieur);

- 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, Québec 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, 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, (780) 495-3224 (Telephone), (780) 495-3214 (Facsimile).

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

Secretary General

- 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);
- 580, rue Hornby, Bureau 530, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, (604) 666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), (604) 666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 405, boulevard de Maisonneuve Est, 2^e 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 Professionnel, Pièce 103, 2125, 11^e Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, (306) 780-3422 (téléphone), (306) 780-3319 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, (780) 495-3224 (téléphone), (780) 495-3214 (télécopieur).

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

Secrétaire général

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

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

2003-98 March 19, 2003

Radio CJVR Ltd.
Waskesiu Lake, Saskatchewan

Approved — Extension of the time limit to commence the operation of the new transmitter of CJVR-FM Melfort at Waskesiu Lake, until June 7, 2003.

2003-99 March 20, 2003

Rogers Cable Inc.
London North, St. Thomas, Strathroy, Tillsonburg, Woodstock, Ontario

Rogers Cablesystems Ontario Limited
London South, Ontario

Rogers Ottawa Limited/Limitée
Ottawa, Ontario

Approved — Extension of the authorization to distribute CFMT too, now designated as OMNI.2, as a distant Canadian signal on the basic service of their cable systems, expiring September 13, 2003.

[13-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

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

2003-98 Le 19 mars 2003

Radio CJVR Ltd.
Waskesiu Lake (Saskatchewan)

Approuvé — Prorogation de la date de mise en exploitation du nouvel émetteur de CJVR-FM Melfort à Waskesiu Lake, jusqu'au 7 juin 2003.

2003-99 Le 20 mars 2003

Rogers Cable Inc.
London North, St. Thomas, Strathroy, Tillsonburg, Woodstock (Ontario)

Rogers Cablesystems Ontario Limited
London South (Ontario)

Rogers Ottawa Limited/Limitée
Ottawa (Ontario)

Approuvé — Prorogation de l'autorisation pour distribuer le signal canadien éloigné CFMT too, maintenant appelé OMNI.2, au service de base de chacune de leurs entreprises, expirant le 13 septembre 2003.

[13-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC HEARING 2003-3

The Commission will hold a public hearing commencing on May 26, 2003, at 9:30 a.m., at the Conference Centre, Portage IV, 140 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec, to consider the matters described below.

1. The Comedy Network Inc.
Across Canada
To renew the licence of the national English-language specialty television service known as The Comedy Network expiring August 31, 2003.
2. Musique Plus Inc.
Across Canada
To renew the licence of the national French-language specialty television service known as MUSIMAX expiring August 31, 2003.
3. CTV Television Inc.
Across Canada
To renew the licence of the national English-language specialty television service known as CTV Newsnet expiring August 31, 2003.
4. 1163031 Ontario Inc.
Across Canada
To renew the licence of the national English-language specialty television service known as Outdoor Life Network (OLN) expiring August 31, 2003.
5. The Score Television Network Ltd.
Across Canada
To renew the licence of the national English-language specialty television service known as The Score expiring August 31, 2003.
6. Rogers Sportsnet Inc.
Across Canada
To renew the licence of the national English-language specialty television service known as Sportsnet expiring August 31, 2003.
7. Teletoon Canada Inc.
Across Canada
To renew the licence of the national English- and French-language specialty television services known as Teletoon/Télétoon expiring August 31, 2003.
8. History Television Inc.
Across Canada
To renew the licence of the national English-language specialty television service known as History Television expiring August 31, 2003.
9. Odyssey Television Network Inc.
Across Canada
To renew the licence of the national ethnic specialty television service known as Odyssey Television Network expiring August 31, 2003.
10. CHUM Limited
Across Canada
To renew the licence of the national English-language specialty television service known as MuchMoreMusic expiring August 31, 2003.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AUDIENCE PUBLIQUE 2003-3

Le Conseil tiendra une audience publique à partir du 26 mai 2003, à 9 h 30, au Centre de conférences, Portage IV, 140, promenade du Portage, Gatineau (Québec), afin d'étudier ce qui suit :

1. The Comedy Network Inc.
L'ensemble du Canada
En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé The Comedy Network qui expire le 31 août 2003.
2. Musique Plus Inc.
L'ensemble du Canada
En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue française appelé MUSIMAX qui expire le 31 août 2003.
3. CTV Television Inc.
L'ensemble du Canada
En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé CTV Newsnet qui expire le 31 août 2003.
4. 1163031 Ontario Inc.
L'ensemble du Canada
En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé Outdoor Life Network (OLN) qui expire le 31 août 2003.
5. The Score Television Network Ltd.
L'ensemble du Canada
En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé The Score qui expire le 31 août 2003.
6. Rogers Sportsnet Inc.
L'ensemble du Canada
En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé Sportsnet qui expire le 31 août 2003.
7. Teletoon Canada Inc.
L'ensemble du Canada
En vue de renouveler la licence des services nationaux de télévision spécialisée de langue anglaise et française appelés Teletoon/Télétoon qui expire le 31 août 2003.
8. History Television Inc.
L'ensemble du Canada
En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé History Television qui expire le 31 août 2003.
9. Odyssey Television Network Inc.
L'ensemble du Canada
En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée ethnique appelé Odyssey Television Network qui expire le 31 août 2003.
10. CHUM Limitée
L'ensemble du Canada
En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé MuchMoreMusic qui expire le 31 août 2003.

- | | |
|--|---|
| <p>11. HGTV Canada Inc.
Across Canada</p> <p>To renew the licence of the national English-language specialty television service known as Home and Garden Television Canada expiring August 31, 2003.</p> | <p>11. HGTV Canada Inc.
L'ensemble du Canada</p> <p>En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé Home and Garden Television Canada qui expire le 31 août 2003.</p> |
| <p>12. Learning and Skills Television of Alberta Limited
Across Canada</p> <p>To renew the licence of the national English-language specialty television service known as Canadian Learning Television (CLT) expiring August 31, 2003.</p> | <p>12. Learning and Skills Television of Alberta Limited
L'ensemble du Canada</p> <p>En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé Canadian Learning Television (CLT) qui expire le 31 août 2003.</p> |
| <p>13. Global Communications Limited and Prime Television Holdco Inc., partners in "Prime TV, General Partnership"
Across Canada</p> <p>To renew the licence of the national English-language specialty television service known as Prime TV expiring August 31, 2003.</p> | <p>13. Global Communications Limited et Prime Television Holdco Inc., associés dans « Prime TV, General Partnership »
L'ensemble du Canada</p> <p>En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé Prime TV qui expire le 31 août 2003.</p> |
| <p>14. CHUM Limited
Across Canada</p> <p>To renew the licence of the national English-language specialty television service known as Space: The Imagination Station (Space) expiring August 31, 2003.</p> | <p>14. CHUM Limitée
L'ensemble du Canada</p> <p>En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé Space: The Imagination Station (Space) qui expire le 31 août 2003.</p> |
| <p>15. South Asian Television Canada Limited
Across Canada</p> <p>To renew the licence of the national ethnic specialty television service known as ATN (South Asian Television) expiring August 31, 2003.</p> | <p>15. South Asian Television Canada Limited
L'ensemble du Canada</p> <p>En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée ethnique appelé ATN (South Asian Television) qui expire le 31 août 2003.</p> |
| <p>16. CHUM Limited and 3661458 Canada Inc., partners in Pulse 24, General Partnership
Across Canada</p> <p>To renew the licence of the regional (Ontario) English-language specialty television service known as Pulse 24 expiring August 31, 2003.</p> | <p>16. CHUM Limitée et 3661458 Canada Inc., associés dans une société en nom collectif appelée Pulse 24, General Partnership
L'ensemble du Canada</p> <p>En vue de renouveler la licence du service régional (Ontario) de télévision spécialisée de langue anglaise appelé Pulse 24 qui expire le 31 août 2003.</p> |
| <p>17. Astral Broadcasting Group Inc.
Across Canada</p> <p>To renew the licence of the national French-language specialty television service known as Canal Vie expiring August 31, 2003.</p> | <p>17. Le Groupe de Radiodiffusion Astral Inc.
L'ensemble du Canada</p> <p>En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue française appelé Canal Vie qui expire le 31 août 2003.</p> |
| <p>18. TVA Group Inc.
Across Canada</p> <p>To renew the licence of the national French-language specialty television service known as Le Canal Nouvelles (LCN) expiring August 31, 2003.</p> | <p>18. Groupe TVA Inc.
L'ensemble du Canada</p> <p>En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue française appelé Le Canal Nouvelles (LCN) qui expire le 31 août 2003.</p> |
| <p>19. CTV Television Inc.
Across Canada</p> <p>To renew the licence of the national English-language specialty television service known as Report on Business Television (ROBTV) expiring August 31, 2003.</p> | <p>19. CTV Television Inc.
L'ensemble du Canada</p> <p>En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé Report on Business Television (ROBTV) qui expire le 31 août 2003.</p> |
| <p>20. CHUM Limited
Across Canada</p> <p>To renew the licence of the national English-language specialty television service known as Star!-TV (Star) expiring August 31, 2003.</p> | <p>20. CHUM Limitée
L'ensemble du Canada</p> <p>En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé Star!-TV (Star) qui expire le 31 août 2003.</p> |
| <p>21. CTV Television Inc.
Across Canada</p> <p>To renew the licence of the national English-language specialty television service known as Talk TV expiring August 31, 2003.</p> | <p>21. CTV Television Inc.
L'ensemble du Canada</p> <p>En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé Talk TV qui expire le 31 août 2003.</p> |

- | | |
|--|--|
| <p>22. YTV Canada Inc.
Across Canada
To renew the licence of the national English-language specialty television service known as Treehouse TV expiring August 31, 2003.</p> | <p>22. YTV Canada Inc.
L'ensemble du Canada
En vue de renouveler la licence du service national de télévision spécialisée de langue anglaise appelé Treehouse TV qui expire le 31 août 2003.</p> |
| <p>23. BEA-VER Communications Inc.
Chatham, Ontario
To amend the licence for CKUE-FM Chatham as noted in the public notice.</p> | <p>23. BEA-VER Communications Inc.
Chatham (Ontario)
En vue de modifier la licence de CKUE-FM Chatham tel qu'il est indiqué dans l'avis public.</p> |
| <p>24. Crossroads Television System
Burlington, Ottawa and London, Ontario
To add transmitters at Ottawa and London to rebroadcast the programming of CITS-TV Burlington.</p> | <p>24. Crossroads Television System
Burlington, Ottawa et London (Ontario)
En vue d'ajouter des émetteurs à Ottawa et London afin de rediffuser les émissions de CITS-TV Burlington.</p> |
| <p>25. Rogers Broadcasting Limited
Toronto, London and Ottawa, Ontario
To add two new rebroadcasting transmitters at Ottawa and London to offer the programming of OMNI.2.</p> | <p>25. Rogers Broadcasting Limited
Toronto, London et Ottawa (Ontario)
En vue d'ajouter deux nouveaux réémetteurs, un à Ottawa et l'autre à London, afin d'offrir la programmation d'OMNI.2.</p> |
| <p>26. The National Broadcast Reading Service Incorporated
Across Canada
To renew the licence of the English-language national audio programming undertaking known as "VoicePrint" expiring August 31, 2003.</p> | <p>26. The National Broadcast Reading Service Incorporated
L'ensemble du Canada
En vue de renouveler la licence du service national de programmation sonore de langue anglaise appelé « VoicePrint » qui expire le 31 août 2003.</p> |
| <p>27. Ethnic Channels Group Limited
Across Canada
For a licence to operate a Category 2 national ethnic specialty television service to be known as Arabic TV.</p> | <p>27. Ethnic Channels Group Limited
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'un service national de télévision spécialisée ethnique de catégorie 2 qui sera appelé Arabic TV.</p> |
| <p>28. Ethnic Channels Group Limited
Across Canada
For a licence to operate a Category 2 national ethnic specialty television service to be known as Croatian TV.</p> | <p>28. Ethnic Channels Group Limited
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'un service national de télévision spécialisée ethnique de catégorie 2 qui sera appelé Croatian TV.</p> |
| <p>29. Ethnic Channels Group Limited
Across Canada
For a licence to operate a Category 2 national ethnic specialty television service to be known as Dutch TV.</p> | <p>29. Ethnic Channels Group Limited
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'un service national de télévision spécialisée ethnique de catégorie 2 qui sera appelé Dutch TV.</p> |
| <p>30. Ethnic Channels Group Limited
Across Canada
For a licence to operate a Category 2 national ethnic specialty television service to be known as Filipino TV.</p> | <p>30. Ethnic Channels Group Limited
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'un service national de télévision spécialisée ethnique de catégorie 2 qui sera appelé Filipino TV.</p> |
| <p>31. Ethnic Channels Group Limited
Across Canada
For a licence to operate a Category 2 national ethnic specialty television service to be known as Hungarian TV.</p> | <p>31. Ethnic Channels Group Limited
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'un service national de télévision spécialisée ethnique de catégorie 2 qui sera appelé Hungarian TV.</p> |
| <p>32. Ethnic Channels Group Limited
Across Canada
For a licence to operate a Category 2 national ethnic specialty television service to be known as Polish TV.</p> | <p>32. Ethnic Channels Group Limited
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'un service national de télévision spécialisée ethnique de catégorie 2 qui sera appelé Polish TV.</p> |
| <p>33. Ethnic Channels Group Limited
Across Canada
For a licence to operate a Category 2 national ethnic specialty television service to be known as Russian TV One.</p> | <p>33. Ethnic Channels Group Limited
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'un service national de télévision spécialisée ethnique de catégorie 2 qui sera appelé Russian TV One.</p> |

- | | |
|--|--|
| <p>34. Ethnic Channels Group Limited
Across Canada
For a licence to operate a Category 2 national ethnic specialty television service to be known as Russian TV Two.</p> | <p>34. Ethnic Channels Group Limited
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'un service national de télévision spécialisée ethnique de catégorie 2 qui sera appelé Russian TV Two.</p> |
| <p>35. Ethnic Channels Group Limited
Across Canada
For a licence to operate a Category 2 national ethnic specialty television service to be known as Ukrainian TV One.</p> | <p>35. Ethnic Channels Group Limited
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'un service national de télévision spécialisée ethnique de catégorie 2 qui sera appelé Ukrainian TV One.</p> |
| <p>36. Ethnic Channels Group Limited
Across Canada
For a licence to operate a Category 2 national ethnic specialty television service to be known as Ukrainian TV Two.</p> | <p>36. Ethnic Channels Group Limited
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'un service national de télévision spécialisée ethnique de catégorie 2 qui sera appelé Ukrainian TV Two.</p> |
| <p>37. Ethnic Channels Group Limited
Across Canada
For a licence to operate a Category 2 national ethnic specialty television service to be known as Vietnamese TV.</p> | <p>37. Ethnic Channels Group Limited
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'un service national de télévision spécialisée ethnique de catégorie 2 qui sera appelé Vietnamese TV.</p> |
| <p>38. Golden West Broadcasting Ltd.
Portage la Prairie, Manitoba
For a licence to operate an English-language commercial FM radio station in Portage la Prairie.</p> | <p>38. Golden West Broadcasting Ltd.
Portage la Prairie (Manitoba)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une station de radio FM commerciale de langue anglaise à Portage la Prairie.</p> |
| <p>39. Margaret and Paul Weigel (OBCI)
Across Canada
For a licence to operate a religious specialty audio programming service which would be available for national distribution by broadcast distribution undertakings.</p> | <p>39. Margaret and Paul Weigel (SDEC)
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise religieuse de programmation sonore spécialisée pour distribution nationale par des entreprises de distribution de radiodiffusion.</p> |
| <p>40. Medianet Canada Radio Ltd.
Across Canada
For a licence to operate a predominantly Russian (80 percent) and English-language (20 percent) specialty audio programming service to be known as Odin Golos which would be available for national distribution by broadcast distribution undertakings.</p> | <p>40. Medianet Canada Radio Ltd.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée principalement de langue russe (80 p. 100) et de langue anglaise (20 p. 100), qui sera appelée Odin Golos pour distribution nationale par des entreprises de distribution de radiodiffusion.</p> |
| <p>41. Medianet Canada Radio Ltd.
Across Canada
For a licence to operate an all Tamil-language specialty audio programming service to be known as TamilMUSIC Two that would be available for national distribution by broadcast distribution undertakings.</p> | <p>41. Medianet Canada Radio Ltd.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée de langue tamoule qui sera appelée TamilMUSIC Two pour distribution nationale par des entreprises de distribution de radiodiffusion.</p> |
| <p>42. Medianet Canada Radio Ltd.
Across Canada
For a licence to operate an all Tamil-language specialty audio programming service to be known as TamilMUSIC One that would be available for national distribution by broadcast distribution undertakings.</p> | <p>42. Medianet Canada Radio Ltd.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée de langue tamoule qui sera appelée TamilMUSIC One pour distribution nationale par des entreprises de distribution de radiodiffusion.</p> |
| <p>43. Medianet Canada Radio Ltd.
Across Canada
For a licence to operate a predominantly Sinhala (80 percent) and English-language (20 percent) specialty audio programming service to be known as Radio Sinhala which will be available for national distribution by broadcast distribution undertakings.</p> | <p>43. Medianet Canada Radio Ltd.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée principalement de langue cinghalaise (80 p. 100) et de langue anglaise (20 p. 100), qui sera appelée Radio Sinhala pour distribution nationale par des entreprises de distribution de radiodiffusion.</p> |

44. Medianet Canada Radio Ltd.
Across Canada
For a licence to operate a predominantly German (80 percent) and English-language (20 percent) specialty audio programming service to be known as Deutsche Stimme which would be available for national distribution by broadcast distribution undertakings.
45. Medianet Canada Radio Ltd.
Toronto, Ontario
For a licence to operate a predominantly Tamil (90 percent) and English-language (10 percent) specialty audio programming service to be known as Vot Toronto that would be available for distribution in the Toronto region by broadcast distribution undertakings.
46. Medianet Canada Radio Ltd.
Across Canada
For a licence to operate a predominantly Tamil (85 percent), English (10 percent) and French-language (5 percent) specialty audio programming service to be known as Voice of Tamils that would be available for national distribution by broadcast distribution undertakings.
47. Persian Vision Broadcast and Media Corporation
Across Canada
For a licence to operate a predominantly Farsi (85 percent) and English-language (15 percent) specialty audio programming service which will be available for national distribution by broadcast distribution undertakings.
48. Radio Maria Canada
Across Canada
For a licence to operate an ethnic religious specialty audio programming service which would be available for national distribution by broadcast distribution undertakings.
49. Russ Wagg, on behalf of a corporation to be incorporated
Port Alberni, British Columbia
For a licence to operate an English-language FM commercial radio station in Port Alberni.
50. St. Sava's Radio Station Inc.
Across Canada
For a licence to operate a 100 percent Serbian-language specialty audio programming service which would be available for national distribution by broadcast distribution undertakings.
51. Canadian Broadcasting Corporation
Vancouver, British Columbia
To increase the effective radiated power from 287 to 1 280 watts, for the radio station CBUX-FM Vancouver.
52. Radio Communautaire Tête-à-la-Baleine
Tête-à-la-Baleine, Québec
For a licence to operate a French-language FM community radio Type A station in Tête-à-la-Baleine.
44. Medianet Canada Radio Ltd.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée principalement de langue allemande (80 p. 100) et de langue anglaise (20 p. 100), qui sera appelée Deutsche Stimme pour distribution nationale par des entreprises de distribution de radiodiffusion.
45. Medianet Canada Radio Ltd.
Toronto (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée principalement de langue tamoule (90 p. 100) et de langue anglaise (10 p. 100), qui sera appelée Vot Toronto pour distribution nationale par des entreprises de distribution de radiodiffusion.
46. Medianet Canada Radio Ltd.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée principalement de langue tamoule (85 p. 100), de langue anglaise (10 p. 100) et de langue française (5 p. 100), qui sera appelée Voice of Tamils pour distribution nationale par des entreprises de distribution de radiodiffusion.
47. Persian Vision Broadcast and Media Corporation
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée principalement de langue farsi (85 p. 100) et de langue anglaise (15 p. 100) pour distribution nationale par des entreprises de distribution de radiodiffusion.
48. Radio Marie Canada
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore religieuse spécialisée pour distribution nationale par des entreprises de distribution de radiodiffusion.
49. Russ Wagg, au nom d'une société devant être constituée
Port Alberni (Colombie-Britannique)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une station de radio FM commerciale de langue anglaise à Port Alberni.
50. St. Sava's Radio Station Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée de langue serbe pour distribution nationale par des entreprises de distribution de radiodiffusion.
51. Société Radio-Canada
Vancouver (Colombie-Britannique)
En vue d'augmenter la puissance apparente rayonnée moyenne de 287 à 1 280 watts, pour la station de radio CBUX-FM Vancouver.
52. Radio Communautaire Tête-à-la-Baleine
Tête-à-la-Baleine (Québec)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une station de radio FM communautaire de Type A de langue française à Tête-à-la-Baleine.

Deadline for intervention: May 1, 2003

March 21, 2003

Date limite d'intervention : le 1^{er} mai 2003

Le 21 mars 2003

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2003-13

The Commission has received the following applications:

1. Deborah Graffmann
Across Canada
To amend the licence of the Category 2 national specialty television service known as "DOGS...the dog lovers channel".
2. Vidéotron Ltée, CF Cable TV Inc. and Videotron (Regional) Ltd.
Lachute, Montréal, Sorel and Terrebonne, Quebec
Relating to their respective cable system serving the above-noted localities to distribute the signal of WBB1-TV Plattsburgh, New York.

Deadline for intervention: April 22, 2003

March 18, 2003

[13-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2003-13

Le Conseil a été saisi des demandes suivantes :

1. Deborah Graffmann
L'ensemble du Canada
En vue de modifier la licence du service national de télévision spécialisée de catégorie 2 appelé « DOGS...the dog lovers channel ».
2. Vidéotron Ltée, CF Câble TV Inc. et Vidéotron (Régional) Itée
Lachute, Montréal, Sorel et Terrebonne (Québec)
Concernant leur entreprise de câble respective desservant les localités susmentionnées de distribuer le signal de WBB1-TV Plattsburgh (New York).

Date limite d'intervention : le 22 avril 2003

Le 18 mars 2003

[13-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2003-14

Call for Comments on Possible Amendments to the Commission's Procedures for Dealing with Applications for New Category 2 Pay and Specialty Services

The Commission seeks comment on the procedures it follows in processing applications proposing new Category 2 pay and specialty services. In this proceeding, the Commission will focus on possible modifications and alternatives to its current approach that would serve the public interest and make the most efficient and effective use of Commission resources, while ensuring that all applicants receive fair and equitable treatment. This review will be informed by the objectives identified by the Commission in *Licensing framework policy for new digital pay and specialty services*, Public Notice CRTC 2000-6, January 13, 2000.

Existing Licensing Framework for Category 2 Services

1. In *Licensing framework policy for new digital pay and specialty services*, Public Notice CRTC 2000-6, January 13, 2000 (Public Notice 2000-6), the Commission set out a licensing approach for new digital services. The objectives of this approach were to enhance diversity and choice for viewers, promote experimentation and innovation, and encourage the rollout of digital distribution technology. The framework provided a bridge between the traditional regulatory mechanisms and a more open-entry approach that would allow for greater risk taking; foster increased competition through a greater availability of services in the marketplace; and promote an environment in which customers increasingly determine the success of services.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2003-14

Appel d'observations sur des propositions de modifications des procédures du Conseil relatives au traitement des demandes de nouveaux services payants et spécialisés de catégorie 2

Le Conseil sollicite des observations sur ses procédures de traitement des demandes de nouveaux services de télévision payants et spécialisés de catégorie 2. Au cours de la présente instance, le Conseil se concentrera sur des propositions de modifications à son approche actuelle et sur l'adoption de nouvelles approches qui serviraient au mieux l'intérêt public et constitueraient une utilisation plus efficace et efficiente des ressources du Conseil, tout en assurant aux requérants un traitement juste et équitable. Cet examen se fera à la lumière des objectifs énoncés par le Conseil dans *Politique relative au cadre de réglementation des nouveaux services de télévision spécialisée et payante numériques*, avis public CRTC 2000-6, 13 janvier 2000.

Cadre actuel d'attribution des licences pour les services de catégorie 2

1. Dans *Politique relative au cadre de réglementation des nouveaux services de télévision spécialisée et payante numériques*, avis public CRTC 2000-6, 13 janvier 2000 (l'avis public 2000-6), le Conseil a établi son approche concernant l'attribution de licences à de nouveaux services numériques. Les objectifs de cette approche visaient à accroître la diversité et le choix des téléspectateurs, à stimuler l'expérimentation et l'innovation et à faciliter le déploiement de la technique de la distribution numérique. Le Conseil visait aussi à établir un équilibre entre les mécanismes d'attribution de licences traditionnels et un environnement d'entrée plus libre qui permettrait de prendre de plus grands risques, qui favoriserait une concurrence accrue dans un marché où l'on retrouverait un plus grand nombre de services, et qui ferait en sorte que les clients sont de plus en plus en mesure de décider du succès des services.

2. The Commission stated that it would create two new types of digital services, namely Category 1 and Category 2 services. The Commission indicated that new Category 1 services would be specialty services licensed under essentially the same framework as had been applied to existing analog pay and specialty services. For example, they would be afforded genre protection. They would also receive access to distribution by all broadcasting distribution undertakings (BDUs) that offer programming services to subscribers using digital technology. Category 2 services would be pay and specialty services licensed under a lighter regulatory regime, including less rigorous obligations for the provision of Canadian content. Unlike Category 1 services, Category 2 services would not be given access rights to carriage by BDUs, but rather would have to negotiate such rights with them. The Commission's licensing framework stipulated that where a BDU chooses to carry a Category 2 service with which it is affiliated, it would be required to distribute at least five non-affiliated Category 2 services. An affiliated category 2 service is one in which a BDU directly or indirectly controls more than 10 percent of the equity.

3. To achieve the objectives outlined in Public Notice 2000-6, the Commission decided that it would not limit the number of Category 2 licences that it would issue. Instead, the Commission stated that all applicants proposing new Category 2 services would be licensed provided they met basic licensing criteria¹ and would not compete directly with Category 1 or existing analog services.

Subsequent Events

Licensing Action

4. At a public hearing commencing on August 14, 2000, the Commission considered applications for more than 361 Category 2 pay and specialty services, as well as those for almost 90 Category 1 specialty services and 6 pay-per-view and video-on-demand services.

5. In *Introductory statement — Licensing of new digital pay and specialty services*, Public Notice CRTC 2000-171, December 14, 2000, as revised in Public Notice CRTC 2000-171-1 (Public Notice 2000-171), the Commission announced that, following the approval of an application, the licence for a Category 2 service would only be issued once the applicant had demonstrated that it had entered into a carriage agreement with a licensed BDU and was ready to launch.² The Commission also reiterated in Public Notice 2000-171 that it would only approve applications for new Category 2 services that would not be directly competitive with Category 1 or analog services.

6. To date, the Commission has approved 304 applications for new Category 2 services. Of this number, only 41 (13 percent of the total approved) have actually launched, following their successful negotiation of carriage agreements with BDUs.

2. Le Conseil a annoncé la création de deux nouveaux types de services numériques, les services de catégorie 1 et de catégorie 2. Le Conseil a indiqué que de façon générale, les nouveaux services de catégorie 1 seraient des services spécialisés qui se verraient attribuer une licence selon le même cadre que celui appliqué aux services analogiques de télévision payants et spécialisés en place. Par exemple, on leur octroierait la protection des genres. On leur accorderait aussi l'accès à la distribution par toutes les entreprises de distribution (EDR) qui offrent des services de programmation aux abonnés utilisant la technologie numérique. Quant aux licences de services de catégorie 2, elles seraient attribuées à des services de télévision payants et spécialisés qui bénéficieraient d'un régime réglementaire plus souple et dont les contraintes relatives au contenu canadien seraient moins rigoureuses. Contrairement aux services de catégorie 1, les services de catégorie 2 ne se verraient pas garantir l'accès à la distribution par les EDR mais devraient plutôt négocier avec les entreprises. Le cadre d'attribution de licences du Conseil précisait que lorsqu'une EDR choisit de distribuer un service de catégorie 2 avec lequel elle est affiliée, elle doit distribuer au moins 5 services non affiliés de catégorie 2. Un service de catégorie 2 affilié est un service dont une EDR contrôle directement ou indirectement plus de 10 p. 100 du capital.

3. Pour atteindre les objectifs énoncés dans l'avis public 2000-6, le Conseil a décidé qu'il ne limiterait pas le nombre des licences de catégorie 2 à attribuer. Par ailleurs, le Conseil a déclaré que tous les requérants proposant de nouveaux services de catégorie 2 se verraient attribuer une licence, à condition de répondre au critère de base¹ d'attribution de licence et de ne pas concurrencer directement les services analogiques en place ou les services de catégorie 1.

Événements subséquents

Attribution de licence

4. Lors de l'audience publique qui a débuté le 14 août 2000, le Conseil a étudié des demandes concernant plus de 361 services de télévision payants et spécialisés de catégorie 2 ainsi que près de 90 services spécialisés de catégorie 1 et 6 services de télévision à la carte et de vidéo sur demande.

5. Dans *Préambule — Attribution des licences visant l'exploitation des nouveaux services numériques spécialisés et payants*, avis public CRTC 2000-171, 14 décembre 2000, tel qu'il est révisé dans l'avis public CRTC 2000-171-1 (l'avis public 2000-171), le Conseil a annoncé qu'une fois la demande approuvée, la licence d'un service de catégorie 2 ne serait émise que lorsque la titulaire aurait conclu un accord de distribution avec une EDR autorisée et confirmé qu'elle était prête à mettre l'entreprise en exploitation². Le Conseil a également réitéré, dans l'avis public 2000-171, qu'il n'approuverait que les demandes de nouveaux services de catégorie 2 qui ne concurrencent pas directement les services de catégorie 1 ou les services analogiques.

6. Jusqu'à ce jour, le Conseil a approuvé 304 demandes de nouveaux services de catégorie 2 dont seulement 41 (soit 13 p. 100 du total des services approuvés) ont en fait été lancés à la suite de négociations de distribution fructueuses avec des EDR.

¹ The criteria are set out in Public Notice 2000-6.

² Appendix 2 to Public Notice 2000-171 sets out the requirements to be met prior to obtaining a licence, including the prerequisite that evidence be filed demonstrating that a Category 2 service has negotiated its carriage with a BDU. This prerequisite was reiterated in *Ownership and launch requirements for Category 1 and Category 2 specialty services*, Public Notice CRTC 2001-98, August 30, 2001, which was accompanied by a list of the Category 1 and 2 services that had fulfilled the Commission's requirements and would be issued a licence.

¹ Les critères sont établis dans l'avis public 2000-6.

² L'annexe 2 de l'avis public 2000-171 établit les critères à respecter avant de pouvoir obtenir une licence, y compris la condition préalable de démontrer qu'un service de catégorie 2 a conclu un accord de distribution avec une EDR. Ce préalable a été réitéré dans *Exigences relatives à la propriété et au lancement des services spécialisés de catégorie 1 et de catégorie 2*, avis public CRTC 2001-98, 30 août 2001, accompagné de la liste des services de catégorie 1 et 2 qui, ayant satisfait aux exigences du Conseil, se verraient attribuer une licence.

Modification of the Procedures — Requirement for Evidence of Distribution Prior to Licensing

7. Processing the very large number of applications for new Category 2 pay and specialty services over the course of the past three years has imposed a workload on the Commission that is clearly disproportionate to the number of such services that have subsequently been able to launch. For example, the Commission has found both time-consuming and costly the public process required, in each case, to verify that a proposed service is not directly competitive with any Category 1 or analog service. This has meant, in practice, ensuring that the nature of service condition of licence is clearly defined. In some cases, as explained in Public Notice 2000-171, the Commission has “narrowed the nature of service from that proposed, rather than deny the application”.

8. The proceedings dealing with the Category 2 pay and specialty services applications has also imposed a parallel administrative burden on the industry and other interested parties in reviewing the many applications and preparing interventions. Each such intervention requires further analysis by the Commission to complete its assessment of an application.

9. The expenditures of time and effort described above prompted the Commission to examine its procedures to find ways to reduce its workload and ensure that its scrutiny of Category 2 licence applications is conducted with greater efficiency. In January 2002, the Commission began to require applicants, as part of the initial deficiency process for Category 2 services, to provide evidence of a reasonable likelihood that the proposed service would obtain carriage by a licensed BDU. Accordingly, since that time, the Commission has not analyzed or processed any Category 2 pay and specialty service application in the absence of such evidence.

Concerns Expressed by Category 2 Applicants

10. Over the course of the past year, applicants for Category 2 services have expressed concern about the Commission’s requirement that they demonstrate, as part of the deficiency process, a reasonable likelihood that their proposed services would receive carriage. According to these parties, the requirement is prejudicial to applicants for Category 2 licences. They stressed the importance of the Commission’s approval, especially to smaller, independent players or new entrants, in negotiating a carriage agreement, and the difficulty of obtaining such an agreement, or even evidence that such an agreement might be possible, in the absence of the Commission’s approval. They also noted the gate-keeping role that could be played by distributors in selecting which Category 2 services would be provided with letters of carriage. Further, they expressed concern about the potential difficulty that the requirement creates for them in protecting their concepts and plans for new services prior to the gazetting of an application by the Commission.

Call for Comments

11. The Commission acknowledges the concerns expressed by applicants for Category 2 services. At the same time, the Commission underscores the importance of making the most efficient and effective use of its resources. With a view to ensuring that all applicants continue to receive fair and equitable treatment, and that the objectives identified by the Commission in Public Notice 2000-6 are respected, the Commission invites comments on the following:

- Is the requirement that a reasonable likelihood of carriage be demonstrated before an application is deemed to be complete the most appropriate way to balance the Commission’s

Modification des procédures — exigence d’un accord de distribution avant l’attribution de licence

7. Au cours des trois dernières années, le traitement d’un grand nombre de demandes de nouveaux services de télévision payants et spécialisés de catégorie 2 a imposé au Conseil une charge de travail qui apparaît disproportionnée en regard du nombre de services qui sont effectivement entrés en activité. À titre d’exemple, le Conseil a constaté que le processus public nécessaire représentait, dans chaque cas, de fortes dépenses de temps et d’argent pour vérifier qu’un service ne concurrencerait directement ni un service analogique ni un service de catégorie 1. Pratiquement, il faut donc vérifier que la condition sur la nature du service est clairement définie. Lorsqu’il l’a jugé approprié, tel qu’exposé dans l’avis public 2000-171, le Conseil « a choisi d’en restreindre la portée plutôt que de refuser la licence ».

8. L’instance relative aux demandes de services payants et spécialisés de catégorie 2 a parallèlement imposé un fardeau administratif à l’industrie et aux autres parties intéressées à étudier les demandes et à préparer des interventions. Chacune de ces interventions nécessite une analyse supplémentaire pour permettre au Conseil de compléter son évaluation de la demande.

9. Les dépenses de temps et d’argent dont il est question ci-dessus ont amené le Conseil à examiner ses procédures afin de trouver les moyens de réduire la charge de travail et de veiller à ce que l’étude des demandes de licence de catégorie 2 soit menée avec plus d’efficacité. En janvier 2002, le Conseil a commencé à demander aux requérants de services de catégorie 2 de prouver, dans le cadre du processus de demandes de réponses complémentaires, que le service proposé pouvait vraisemblablement être distribué par une EDR autorisée. En conséquence, depuis lors, le Conseil n’a ni analysé ni traité de demande de licence de service spécialisé ou payant de catégorie 2 sans présentation d’une telle preuve.

Préoccupations des requérants de licences de catégorie 2

10. Au cours de la dernière année, les requérants de services de catégorie 2 ont exprimé quelque inquiétude face à l’exigence du Conseil de déposer, avec leurs réponses complémentaires, la preuve que les services proposés pouvaient vraisemblablement être distribués. Selon ces parties, une telle exigence porte préjudice aux requérants de licences de catégorie 2. Les parties ont souligné que, surtout pour les plus petites sociétés indépendantes et les nouveaux venus sur le marché, il était vital, voire indispensable, d’obtenir l’approbation du Conseil afin de pouvoir négocier un accord de distribution. Elles ont aussi noté qu’en choisissant quels services de catégorie 2 obtiendraient une lettre de distribution, les distributeurs pourraient pratiquement assumer la responsabilité du contrôle de l’accès. De plus, elles ont souligné que cette obligation imposait aux requérants de protéger le concept et le plan de tout nouveau service, avant la publication d’une demande par le Conseil dans la Gazette officielle, et se sont dites inquiètes des difficultés inhérentes à cette démarche.

Appel d’observations

11. Le Conseil prend note des préoccupations exprimées par les requérants de licences de catégorie 2 mais il tient en même temps à souligner l’importance d’utiliser ses ressources de la façon la plus efficiente et efficace possible. C’est en vue d’assurer aux requérants un traitement juste et équitable et de servir les objectifs exposés dans l’avis public 2000-6 que le Conseil invite les intéressés à lui faire parvenir leurs observations sur les sujets suivants :

- l’exigence de prouver la probabilité raisonnable de distribution avant le dépôt d’une demande constitue-t-elle la façon la plus appropriée de concilier l’utilisation optimale des

objectives of ensuring an open and flexible licensing framework and making the best use of its resources?

- Are there alternative approaches the Commission could take that would permit it to better balance resource demands with the objective of a fair and more open-entry licensing framework?
- Would an approach based on processing applications for Category 2 undertakings only at specific time intervals be reasonable? If so, what would be the most appropriate time interval?
- What other possible approaches could be considered for dealing with Category 2 services that would be consistent with the *Broadcasting Act*, the approach set out in Public Notice 2000-6, and the requirements of efficient regulation?

12. The Commission will accept comments that it receives on or before June 16, 2003. The Commission will not formally acknowledge comments. It will, however, fully consider all comments, and they will form part of the public record of the proceeding, provided that the procedures for filing set out in the notice have been followed.

March 18, 2003

[13-1-o]

NATIONAL ENERGY BOARD

APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES

Montenay Inc.

Notice is hereby given that, by an application dated March 19, 2003, Montenay Inc. (the "Applicant") has applied to the National Energy Board (the "Board") under Division II of Part VI of the *National Energy Board Act* (the "Act") for authorization to export up to 200 000 megawatt-hours per year of firm or interruptible energy, for a period of ten years.

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 5150 Riverbend Drive, Burnaby, British Columbia V3B 4V3, and provide a copy of the application to any person who requests one. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board's Library, 444 Seventh Avenue SW, Room 1002, 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 with the Applicant, by April 30, 2003.

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

- (a) the effect of the exportation of the electricity on provinces other than that from which the electricity is to be exported;
- (b) the impact of the exportation on the environment; and
- (c) whether the Applicant has:

ressources du Conseil et ses objectifs de création d'un cadre d'attribution de licence ouvert et flexible?

- Quelles autres mesures pourrait-on adopter pour créer un meilleur équilibre entre le recours aux ressources du Conseil et les objectifs d'un cadre d'attribution de licences ouvert et libre?
- Une approche visant le traitement des demandes des entreprises de catégorie 2 à une fréquence régulière serait-elle raisonnable? Dans l'affirmative, quelle devrait être cette fréquence?
- Quelles autres mesures conformes à la *Loi sur la radiodiffusion*, à la démarche établie dans l'avis public 2000-6 et à une réglementation efficace, pourraient être adoptées par le Conseil relativement aux services de catégorie 2?

12. Le Conseil tiendra compte des observations présentées au plus tard le 16 juin 2003. Le Conseil n'accusera pas officiellement réception des observations. Il en tiendra toutefois pleinement compte et il les versera au dossier public de la présente instance, à la condition que la procédure de dépôt énoncée dans l'avis ait été suivie.

Le 18 mars 2003

[13-1-o]

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

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

Montenay Inc.

Avis est par les présentes donné que Montenay Inc. (le « demandeur ») a déposé auprès de l'Office national de l'énergie (l'« Office »), aux termes de la section II de la partie VI de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi »), une demande datée du 19 mars 2003 en vue d'obtenir l'autorisation d'exporter 200 000 mégawattheures par année, soit garantie ou interruptible, pendant une période de dix ans.

L'Office souhaite obtenir le point 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 à ses bureaux situés au 5150, promenade Riverbend, Burnaby (Colombie-Britannique) V3B 4V3, et en fournir une copie à quiconque en fait la demande. On peut aussi consulter une copie de la demande, pendant les heures normale de bureau, à la bibliothèque de l'Office, 444, Septième Avenue Sud-Ouest, Pièce 1002, 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 30 avril 2003.

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) 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 May 15, 2003.

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

MICHEL L. MANTHA
Secretary

[13-1-o]

- (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 15 mai 2003.

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

Le secrétaire
MICHEL L. MANTHA

[13-1-o]

NATIONAL ENERGY BOARD

PUBLIC HEARING

Trans-Northern Pipelines Inc. — Capacity Expansion/Line Reversal Project

The National Energy Board has scheduled an oral public hearing on an application from Trans-Northern Pipelines Inc. (TNPI) under the *National Energy Board Act* to construct and operate the proposed Capacity Expansion/Line Reversal Project and for orders related to toll and tariff matters. The hearing will also consider matters required by the *Canadian Environmental Assessment Act*. Copies of the application are available for viewing at TNPI's office (45 Vogell Road, Suite 310, Richmond Hill, Ontario), the Board's library (First floor, 444 Seventh Avenue SW, Calgary) and libraries in Sainte-Marthe-sur-le-Lac and Saint-Polycarpe, Quebec, and in Kingston, Cornwall and Ingleside, Ontario.

Project Details

The proposed project would include the replacement of four line segments totaling approximately 72.5 kilometres (45 miles) of 273.1 millimetre (10 inch) pipe with 406.4 millimetre (16 inch) pipe between Montréal and Farran's Point, Ontario. TNPI is also proposing to upgrade four of its existing pump stations located at Montréal and Como, Quebec, and Lancaster and Ingleside, Ontario, and to construct storage tanks at the Farran's Point pump station.

With respect to the reversal of the direction of flow in the pipeline section between Farran's Point and Toronto from a west-to-east direction to an east-to-west direction, TNPI proposes to construct three pump stations along the existing 273.1 millimetre (10 inch) pipeline near Iroquois, Mallorytown and Kingston, Ontario.

Following completion of the project, capacity from Montréal to Farran's Point would increase from 10 500 cubic metres (66 066 barrels) per day to 21 000 cubic metres (132 132 barrels)

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

AUDIENCE PUBLIQUE

Pipelines Trans-Nord Inc. — Projet d'accroissement de la capacité et de l'inversion du sens de l'écoulement du pipeline

L'Office national de l'énergie a convoqué une audience publique orale afin d'examiner une demande que la Pipelines Trans-Nord Inc. (la PTNI) a présentée aux termes de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* aux fins de la construction et de l'exploitation du projet d'accroissement de la capacité et de l'inversion du sens de l'écoulement du pipeline, et de la délivrance d'ordonnances ayant trait aux droits et au tarif. Au cours de l'audience, l'Office étudiera également des questions qui doivent être examinées en vertu de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*. On peut consulter des copies de la demande dans les bureaux de la PTNI [45, chemin Vogell, Bureau 310, Richmond Hill (Ontario)], à la bibliothèque de l'Office (rez-de-chaussée, 444, Septième Avenue Sud-Ouest, Calgary) et dans des bibliothèques à Sainte-Marthe-sur-le-Lac et Saint-Polycarpe, au Québec, et à Kingston, Cornwall et Ingleside, en Ontario.

Description du projet

Le projet envisagé consisterait à remplacer quatre tronçons de canalisation de 273,1 millimètres (10 po) de diamètre par des conduites de 406,4 millimètres (16 po) sur une distance totale d'environ 72,5 kilomètres (45 milles) entre Montréal et Farran's Point, en Ontario. La PTNI propose également d'accroître la puissance de quatre de ses stations de pompage situées à Montréal et Como, au Québec, et Lancaster et Ingleside, en Ontario, et de construire des réservoirs de stockage à la station de pompage de Farran's Point.

Pour inverser le sens de l'écoulement dans le tronçon de pipeline compris entre Farran's Point et Toronto, afin que le produit s'écoule d'est en ouest au lieu d'ouest en est comme à l'heure actuelle, la PTNI propose de construire trois stations de pompage le long de sa canalisation actuelle de 273,1 millimètres (10 po), soit à proximité d'Iroquois, de Mallorytown et de Kingston, en Ontario.

Une fois le projet terminé, la capacité de transport entre Montréal et Farran's Point passerait du volume actuel de 10 500 mètres cubes (66 066 barils) par jour à 21 000 mètres

per day. The estimated cost of the project is \$82.25 million and the proposed completion date is mid-2004.

Public Hearing

The hearing will start at 9:00 a.m., local time, June 9, 2003, at a location in Ontario or Quebec to be announced. The hearing will be public and will be held to obtain the evidence and views of interested persons on the application. Any person interested in participating in the hearing should consult the Board's Hearing Order OH-1-2003 for further background and instructions.

Information for Intervenor

Any person wishing to intervene in the hearing must file an application for intervenor status by noon, Calgary time, April 10, 2003, to the Secretary of the Board and serve a copy on TNPI and its counsel at the following addresses: Mr. J. F. Lang, Secretary-Treasurer, Trans-Northern Pipelines Inc., 45 Vogell Road, Suite 310, Richmond Hill, Ontario L4B 3P6, (905) 770-1639 (Facsimile); Mr. Charles L. K. Higgins, Fasken Martineau DuMoulin LLP, Toronto Dominion Bank Tower, Suite 4200, 66 Wellington Street W, Box 20, Toronto-Dominion Centre, Toronto, Ontario M5K 1N6, (416) 364-7813 (Facsimile).

TNPI will serve a copy of the application and related documentation on each intervenor.

Letters of Comment

Any person wishing only to comment on the application should file a letter of comment to the Secretary of the Board and send a copy to TNPI and its counsel by noon, Calgary time, May 15, 2003.

Information on Hearing Procedures

You may obtain information on the procedures for this hearing or on the *National Energy Board Rules of Practice and Procedure, 1995* governing all hearings (available in English and French) by writing to the Secretary, National Energy Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, (403) 292-5503 (Facsimile), by contacting Jane Morales, Regulatory Officer, at (403) 299-3933, jmorales@neb-one.gc.ca (Electronic mail), or by calling the Board toll-free at 1-800-899-1265 and specifying TNPI's Capacity Expansion/Line Reversal Project. You may also access the Hearing Procedures through the Board's Internet site at www.neb-one.gc.ca (click on "Hearings and Broadcasts").

MICHEL L. MANTHA
Secretary

[13-1-0]

PUBLIC SERVICE COMMISSION OF CANADA

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Leave of Absence Granted

The Public Service Commission of Canada, pursuant to subsection 33(4) of the *Public Service Employment Act*, hereby gives

cubes (132 132 barils) par jour. Le coût du projet est évalué à 82,25 millions de dollars, et les travaux devraient être terminés vers le milieu de 2004.

Audience publique

L'audience débutera le 9 juin 2003, à 9 h (heure locale), dans une localité en Ontario ou au Québec; le lieu précis de l'audience sera annoncé ultérieurement. L'audience sera publique et visera à recueillir la preuve et les points de vue des personnes intéressées au sujet de la demande. Toute personne intéressée à participer à l'audience devrait consulter l'ordonnance d'audience OH-1-2003 de l'Office, qui fournit des précisions et des instructions concernant l'audience.

Information intéressant les intervenants

Toute personne désireuse d'intervenir à l'audience doit déposer une demande de statut d'intervenant auprès du secrétaire de l'Office au plus tard le 10 avril 2003, à midi (heure de Calgary), et en signifier une copie à la PTNI et à son avocat aux adresses suivantes : Monsieur J. F. Lang, Secrétaire-trésorier, Pipelines Trans-Nord Inc., 45, chemin Vogell, Bureau 310, Richmond Hill (Ontario) L4B 3P6, (905) 770-1639 (télécopieur); Monsieur Charles L. K. Higgins, Fasken Martineau DuMoulin LLP, Tour de la Banque Toronto Dominion, Bureau 4200, 66, rue Wellington Ouest, Case postale 20, Centre Toronto-Dominion, Toronto (Ontario) M5K 1N6, (416) 364-7813 (télécopieur).

La PTNI signifiera une copie de la demande et de toute la documentation connexe à chaque intervenant.

Lettres de commentaires

Les personnes qui souhaitent uniquement faire des observations sur la demande sont priées de déposer une lettre de commentaires auprès du secrétaire de l'Office et d'en faire parvenir une copie à la PTNI et à son avocat, au plus tard le 15 mai 2003, à midi (heure de Calgary).

Renseignements sur les procédures de l'audience

Pour obtenir les instructions sur le déroulement de l'audience ou une copie des *Règles de pratique et de procédure de l'Office national de l'énergie, 1995* régissant la tenue de toutes les audiences (les deux documents sont disponibles en anglais et en français), prière d'en faire la demande par écrit au Secrétaire, Office national de l'énergie, 444, Septième Avenue Sud-Ouest, Calgary (Alberta) T2P 0X8, (403) 292-5503 (télécopieur), ou de communiquer avec Jane Morales, agente de réglementation, au (403) 299-3933 ou par courriel à jmorales@neb-one.gc.ca, ou encore d'appeler l'Office sans frais au 1-800-899-1265 en précisant qu'il s'agit du projet d'accroissement de la capacité et de l'inversion du sens de l'écoulement du pipeline de la PTNI. On peut aussi consulter les procédures de l'audience sur le site Internet de l'Office à l'adresse www.neb-one.gc.ca (cliquer sur « Audiences et diffusions en ligne »).

Le secrétaire
MICHEL L. MANTHA

[13-1-0]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE DU CANADA

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Congé accordé

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu du paragraphe 33(4) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*,

notice that it has granted leave of absence without pay, pursuant to subsection 33(3) of the said Act from February 19 to March 9, 2003, to Ms. Helen O'Keefe, Support Clerk — Claims Preparation (CR-03), Human Resources Development Canada, Windsor, Ontario, to allow her to seek nomination as a candidate and to be a candidate in the next Ontario provincial election in the riding of Windsor West.

March 18, 2003

NURJEHAN MAWANI
Commissioner
SCOTT SERSON
President
MICHELLE CHARTRAND
Commissioner

[13-1-0]

donne avis par la présente qu'elle a accordé à M^{me} Helen O'Keefe, commis de soutien — préparation des demandes (CR-03), Développement des ressources humaines Canada, Windsor (Ontario), un congé sans traitement aux termes du paragraphe 33(3) de ladite loi du 19 février au 9 mars 2003, pour lui permettre de se porter ou d'être choisie comme candidate à la prochaine élection provinciale de l'Ontario, dans la circonscription électorale de Windsor Ouest.

Le 18 mars 2003

La commissaire
NURJEHAN MAWANI
Le président
SCOTT SERSON
La commissaire
MICHELLE CHARTRAND

[13-1-0]

MISCELLANEOUS NOTICES**ADVANCING CANADIAN ENTREPRENEURSHIP INC.**

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that Advancing Canadian Entrepreneurship Inc. has changed the location of its head office to the City of Toronto, Province of Ontario.

December 23, 2002

BETSY A. HARVIE
Barrister and Solicitor

[13-1-o]

ALLFIRST BANK

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on March 19, 2003, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Bill of Sale, dated as of March 13, 2003, between Allfirst Bank, as Seller, and Midwest Railcar Corporation, as Purchaser;
2. Assignment of Lessor's Interest in Lease, dated as of March 13, 2003, between Allfirst Bank, as Assignor, and Midwest Railcar Corporation, as Assignee;
3. Memorandum of (Collateral) Assignment of Lease, dated as of March 13, 2003, between The Bank of Edwardsville and Midwest Railcar Corporation; and
4. Memorandum of Commercial Security Agreement, dated as of March 13, 2003, between The Bank of Edwardsville, as Lender, and Midwest Railcar Corporation, as Grantor.

March 20, 2003

MILES & STOCKBRIDGE
Solicitors

[13-1-o]

ALLFIRST BANK

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on March 20, 2003, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Assignment of Lessor's Interest in Lease, dated as of March 18, 2003, between Allfirst Bank, as Assignor, and Southern Rail Associates, Inc., as Assignee; and
2. Bill of Sale, dated as of March 18, 2003, between Allfirst Bank, as Seller, and Southern Rail Associates, Inc., as Purchaser.

March 21, 2003

MILES & STOCKBRIDGE
Solicitors

[13-1-o]

AVIS DIVERS**ADVANCING CANADIAN ENTREPRENEURSHIP INC.**

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que Advancing Canadian Entrepreneurship Inc. a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Toronto, province d'Ontario.

Le 23 décembre 2002

L'avocate
BETSY A. HARVIE

[13-1-o]

ALLFIRST BANK

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 19 mars 2003, les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Contrat de vente, en date du 13 mars 2003, entre la Allfirst Bank, en qualité de vendeur, et la Midwest Railcar Corporation, en qualité d'acheteur;
2. Cession des intérêts de bailleur figurant dans le contrat de location, en date du 13 mars 2003, entre la Allfirst Bank, en qualité de cédant, et la Midwest Railcar Corporation, en qualité de cessionnaire;
3. Convention de cession de contrat de location (en garantie) en date du 13 mars 2003, entre The Bank of Edwardsville et la Midwest Railcar Corporation;
4. Convention de contrat de garantie commercial, en date du 13 mars 2003, entre The Bank of Edwardsville, en qualité de prêteur, et la Midwest Railcar Corporation, en qualité de cédant.

Le 20 mars 2003

Les conseillers juridiques
MILES & STOCKBRIDGE

[13-1-o]

ALLFIRST BANK

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 mars 2003 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Cession des intérêts de bailleur figurant dans le contrat de location, en date du 18 mars 2003, entre la Allfirst Bank, en qualité de cédant, et la Southern Rail Associates, Inc., en qualité de cessionnaire;
2. Contrat de vente, en date du 18 mars 2003, entre la Allfirst Bank, en qualité de vendeur, et la Southern Rail Associates, Inc., en qualité d'acheteur.

Le 21 mars 2003

Les conseillers juridiques
MILES & STOCKBRIDGE

[13-1-o]

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED**PLANS DEPOSITED**

Allnorth Consultants 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, Allnorth Consultants Limited has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Prince George, at Prince George, British Columbia, under deposit number 1000128, a description of the site and plans of the Tsea River Bridge located at 59°28'10" north latitude and 121°49'40" west longitude.

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 Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 300-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

Prince George, March 17, 2003

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED
DON WILLIAMS
Professional Engineer

[13-1-o]

AMERICAN BANKERS LIFE ASSURANCE COMPANY OF FLORIDA**ALLIANZ LIFE INSURANCE COMPANY OF NORTH AMERICA****TRANSFER OF CERTAIN BUSINESS AND LIFE INSURANCE POLICIES**

Notice is hereby given that, pursuant to section 587.1 of the *Insurance Companies Act*, American Bankers Life Assurance Company of Florida ("American Bankers") and Allianz Life Insurance Company of North America ("Allianz Life") intend to make an application to the Minister of Finance, on or after April 29, 2003, a 30-day period from the date of publication of this notice, for approval of the transfer to American Bankers of certain business and life insurance policies in Canada held by Allianz Life, as outlined in the Purchase Agreement between Allianz Life and American Bankers dated as of April 1, 2002.

The Purchase Agreement, together with the Report of the Independent Actuary, will be available for inspection by policyholders and claimants thereunder at the head office of American Bankers, located at 5160 Yonge Street, Suite 500, Toronto, Ontario M2N 7C7, and at the office of the Canadian Chief Agent for Allianz Life, 2005 Sheppard Avenue E, Suite 700, Toronto, Ontario M2J 5B4, during regular business hours, for a 30-day period after the date of publication of this notice.

Any shareholder or policyholder who wishes to obtain a copy of the Purchase Agreement and the Report of the Independent Actuary may do so by writing to the Canadian Chief Agent, American Bankers Life Assurance Company of Florida, 5160 Yonge Street, Suite 500, Toronto, Ontario M2N 7C7, or to the Canadian Chief Agent, Allianz Life Insurance Company of

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED**DÉPÔT DE PLANS**

La société Allnorth Consultants 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 Allnorth Consultants Limited a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Prince George, à Prince George (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000128, une description de l'emplacement et les plans du pont Tsea River au-dessus de la rivière Tsea, situé à 59°28'10" de latitude nord et 121°49'40" de longitude 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 Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 300, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Prince George, le 17 mars 2003

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED
L'ingénieur
DON WILLIAMS

[13-1-o]

AMERICAN BANKERS COMPAGNIE D'ASSURANCES-VIE DE LA FLORIDE**ALLIANZ LIFE INSURANCE COMPANY OF NORTH AMERICA****TRANSFERT DE CERTAINES POLICES COMMERCIALES ET D'ASSURANCE-VIE**

Avis est par les présentes donné que, aux termes de l'article 587.1 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, American Bankers Compagnie d'Assurances-Vie de la Floride (« American Bankers ») et Allianz Life Insurance Company of North America (« Allianz Life ») entendent faire une demande au Ministère des Finances le ou après le 29 avril 2003, 30 jours après la date de publication du présent avis, pour obtenir l'approbation du transfert à American Bankers de certaines polices commerciales et d'assurance-vie détenues par Allianz Life au Canada, tel qu'il est décrit brièvement dans la convention d'achat entre Allianz Life et American Bankers datée du 1^{er} avril 2002.

Les titulaires de polices ou les demandeurs sous son régime pourront consulter la convention d'achat et le rapport de l'actuaire indépendant au siège social d'American Bankers, situé au 5160, rue Yonge, Bureau 500, Toronto (Ontario) M2N 7C7, et au bureau de l'agent principal canadien pour Allianz Life, au 2005, avenue Sheppard Est, Bureau 700, Toronto (Ontario) M2J 5B4, pendant les heures normales d'ouverture, pendant une période de 30 jours suivant la date de la publication du présent avis.

Tout actionnaire ou titulaire de police désirant obtenir un exemplaire de la convention d'achat et du rapport de l'actuaire indépendant peut le faire en écrivant à l'Agent principal canadien, American Bankers Compagnie d'Assurances-Vie de la Floride, 5160, rue Yonge, Bureau 500, Toronto (Ontario) M2N 7C7, ou à l'Agent principal canadien, Allianz Life Insurance Company of

North America, 2005 Sheppard Avenue E, Suite 700, Toronto, Ontario M2J 5B4.

Toronto, March 29, 2003

AMERICAN BANKERS LIFE ASSURANCE
COMPANY OF FLORIDA

ALLIANZ LIFE INSURANCE COMPANY
OF NORTH AMERICA

[13-1-o]

North America, 2005, avenue Sheppard Est, Bureau 700, Toronto (Ontario) M2J 5B4.

Toronto, le 29 mars 2003

AMERICAN BANKERS COMPAGNIE
D'ASSURANCES-VIE DE LA FLORIDE

ALLIANZ LIFE INSURANCE COMPANY
OF NORTH AMERICA

[13-1-o]

BREWERS ASSOCIATION OF CANADA

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that the Brewers Association of Canada has changed the location of its head office to the City of Toronto, Province of Ontario.

March 21, 2003

MARGO DEWAR
Vice-President

[13-1-o]

ASSOCIATION DES BRASSEURS DU CANADA

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que l'Association des brasseurs du Canada a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Toronto, province d'Ontario.

Le 21 mars 2003

Le vice-président
MARGO DEWAR

[13-1-o]

THE CANADIAN CHARTER SCHOOLS CENTRE FOUNDATION

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that The Canadian Charter Schools Centre Foundation has changed the location of its head office to the Town of Kelowna, in the Province of British Columbia.

March 7, 2003

BORDEN LADNER GERVAIS LLP
CHRISTOPHER B. MANDERVILLE
Solicitor

[13-1-o]

THE CANADIAN CHARTER SCHOOLS CENTRE FOUNDATION

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que The Canadian Charter Schools Centre Foundation a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Kelowna, province de la Colombie-Britannique.

Le 7 mars 2003

BORDEN LADNER GERVAIS s.r.l.
L'avocat
CHRISTOPHER B. MANDERVILLE

[13-1-o]

CANADIAN INSTITUTE FOR OCCUPATIONAL DEVELOPMENT IN EDUCATION

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that the Canadian Institute for Occupational Development in Education intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to the *Canada Corporations Act*.

March 14, 2003

JOHN HORTON
President

[13-1-o]

CANADIAN INSTITUTE FOR OCCUPATIONAL DEVELOPMENT IN EDUCATION

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que le Canadian Institute for Occupational Development in Education demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 14 mars 2003

Le président
JOHN HORTON

[13-1-o]

CARRIER LUMBER LTD.

PLANS DEPOSITED

Carrier Lumber Ltd. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act,

CARRIER LUMBER LTD.

DÉPÔT DE PLANS

La société Carrier Lumber Ltd. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de

Carrier Lumber Ltd. has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Prince George, at Prince George, British Columbia, under deposit number 1000059, a description of the site and plans of the bridge over Pitoney Creek, at kilometre 0+800, on the Willow-Wansa Forest Service Road.

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 Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 350-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

Prince George, March 17, 2003

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED
DON WILLIAMS
Professional Engineer

[13-1-o]

CITIBANK, N.A.

FIRST TRUST OF NEW YORK, NATIONAL ASSOCIATION, now U.S. BANK TRUST NATIONAL ASSOCIATION

THE BURLINGTON NORTHERN AND SANTA FE RAILWAY COMPANY

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 104 of the *Canada Transportation Act*, that on February 28, 2003, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Partial Release dated July 10, 2002, between Citibank, N.A., as Trustee, First Trust of New York, National Association, now U.S. Bank Trust National Association, as Trustee, and The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company.

March 14, 2003

FRASER MILNER CASGRAIN LLP
Solicitors

[13-1-o]

COMINCO PENSION FUND COORDINATING SOCIETY

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given, in accordance with the provisions of the *Pension Fund Societies Act*, R.S., 1985, c. P-8, that effective June 28, 2002, the Cominco Pension Fund Coordinating Society changed the location of its chief place of business to 600-200 Burrard Street, Vancouver, British Columbia V6C 3L9.

March 14, 2003

HELEN LOUISE MALKIN
Secretary

[13-1-o]

l'ouvrage décrit ci-après. La Carrier Lumber Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Prince George, à Prince George (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000059, une description de l'emplacement et les plans du pont au-dessus du ruisseau Pitoney, au kilomètre 0+800, sur le chemin de service forestier Willow-Wansa.

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 Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 350, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Prince George, le 17 mars 2003

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED
L'ingénieur

DON WILLIAMS

[13-1-o]

CITIBANK, N.A.

FIRST TRUST OF NEW YORK, NATIONAL ASSOCIATION, maintenant U.S. BANK TRUST NATIONAL ASSOCIATION

THE BURLINGTON NORTHERN AND SANTA FE RAILWAY COMPANY

DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 104 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 28 février 2003 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Mainlevée partielle en date du 10 juillet 2002 entre la Citibank, N.A., en qualité de fidéicommissaire, la First Trust of New York, National Association, maintenant la U.S. Bank Trust National Association, en qualité de fidéicommissaire, et The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company.

Le 14 mars 2003

Les conseillers juridiques
FRASER MILNER CASGRAIN s.r.l.

[13-1-o]

COMINCO PENSION FUND COORDINATING SOCIETY

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné, conformément aux dispositions de la *Loi sur les sociétés de caisse de retraite*, L.R. (1985), ch. P-8, que le 28 juin 2002 la Cominco Pension Fund Coordinating Society a changé l'adresse de son bureau principal qui est maintenant situé au 200, rue Burrard, Pièce 600, Vancouver, Colombie-Britannique V6C 3L9.

Le 14 mars 2003

La secrétaire
HELEN LOUISE MALKIN

[13-1-o]

COMINCO PENSION FUND SOCIETY

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given, in accordance with the provisions of the *Pension Fund Societies Act*, R.S., 1985, c. P-8, that effective February 15, 2003, the Cominco Pension Fund Society changed the location of its chief place of business to 600-200 Burrard Street, Vancouver, British Columbia V6C 3L9.

March 14, 2003

HELEN LOUISE MALKIN

Secretary

[13-1-o]

COMINCO PENSION FUND SOCIETY

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné, conformément aux dispositions de la *Loi sur les sociétés de caisse de retraite*, L.R. (1985), ch. P-8, que le 15 février 2003 la Cominco Pension Fund Society a changé l'adresse de son bureau principal qui est maintenant situé au 200, rue Burrard, Pièce 600, Vancouver (Colombie-Britannique), V6C 3L9.

Le 14 mars 2003

La secrétaire

HELEN LOUISE MALKIN

[13-1-o]

CROSS BAY MUSSEL FARMS LTD.

PLANS DEPOSITED

Cross Bay Mussel 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, Cross Bay Mussel Farms Ltd. has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the Municipal Office of Grandfalls and Point Leamington, in the Electoral District of Exploits, under deposit number 8200-02-1160, a description of the site and plans of a proposed mussel farm in New Bay, Notre Dame Bay, at Big Island, West Arm.

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, P.O. Box 5667, St. John's, Newfoundland and Labrador A1C 5X1.

Brighton, March 21, 2003

LLOYD FUDGE

President

[13-1-o]

CROSS BAY MUSSEL FARMS LTD.

DÉPÔT DE PLANS

La société Cross 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 Cross Bay Mussel 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 de Grand Falls et de Point Leamington dans la circonscription électorale d'Exploits, sous le numéro de dépôt 8200-02-1160, une description de l'emplacement et les plans d'une installation de mytiliculture dans la baie New, baie Notre Dame, à l'île Big, dans le bras West.

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, Case postale 5667, St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) A1C 5X1.

Brighton, le 21 mars 2003

Le président

LLOYD FUDGE

[13-1]

THE DOMINION ATLANTIC RAILWAY COMPANY

ANNUAL MEETING

The annual meeting of the shareholders of The Dominion Atlantic Railway Company will be held in the Cathedral Mountain Room, 20th Floor, Gulf Canada Square, 401 Ninth Avenue SW, Calgary, Alberta, on Tuesday, April 8, 2003, at 9:30 a.m., for presentation of the final statements, the election of the directors, the appointment of the auditor of the Company, and for the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, February 21, 2003

By Order of the Board

R.V. HORTE

Secretary

[10-4-o]

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DOMINION-ATLANTIC

ASSEMBLÉE ANNUELLE

L'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic se tiendra dans la salle Cathedral Mountain, au 20^e étage du Gulf Canada Square, 401, Neuvième Avenue Sud-Ouest, Calgary (Alberta), le mardi 8 avril 2003, à 9 h 30, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs, nommer le vérificateur de la Compagnie et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 21 février 2003

Par ordre du conseil

Le secrétaire

R.V. HORTE

[10-4-o]

EL-MO-MEX, INC.

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on March 14, 2003, the following documents were deposited by El-Mo-Mex, Inc. in the Office of the Registrar General of Canada:

- (1) Purchase and Sale Agreement of Locomotives and Schedule "A" dated and effective as of March 14, 2003, between Edmun Inc., (the "Seller") and El-Mo-Mex, Inc., (the "Buyer");
- (2) Assignment and Assumption Agreement of the Purchase Agreement and the Warranties Assignment Agreement and Schedule "A" dated and effective as of March 14, 2003, between Edmun Inc., (the "Assignor") and El-Mo-Mex, Inc., (the "Assignee");
- (3) Assignment and Assumption of the Head Lease and Schedule "A" dated and effective as of March 14, 2003, between Edmun Inc., (the "Assignor") and El-Mo-Mex, Inc., (the "Assignee");
- (4) Assignment and Assumption of the Head Lease and Schedule "A" dated and effective as of March 14, 2003, between General Motors de México, S. de R.L. de C.V., (the "Assignor") and Controladora General Motors, S.A. de C.V., (the "Assignee");
- (5) Assignment and Assumption of the Sublease and Schedule "A" dated and effective as of March 14, 2003 between General Motors de México, S. de R.L. de C.V., (the "Assignor") and Controladora General Motors, S.A. de C.V., (the "Assignee"); and
- (6) Mortgage and Security Agreement and Schedule "A" dated and effective as of March 14, 2003 between Export Development Canada and Kreditanstalt für Wiederaufbau (together "Secured Party") and El-Mo-Mex, Inc. (the "Borrower") dated March 14, 2003.

March 20, 2003

OSLER, HOSKIN & HARCOURT LLP
Solicitors

[13-1-o]

ICICI BANK LIMITED

LETTERS PATENT

Notice is hereby given that ICICI Bank Limited intends to file an application with the Superintendent of Financial Institutions, pursuant to section 25 of the *Bank Act*, to request the Minister of Finance to issue letters patent to incorporate a bank to be listed in Schedule II to the *Bank Act*, in the name ICICI Bank Canada in English and Banque ICICI du Canada in French.

Any person who objects to this proposed incorporation may submit the objection in writing, on or before May 13, 2003, to the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2.

Mumbai, India, March 22, 2003

K. V. KAMATH
*Managing Director and
Chief Executive Officer*

[12-4-o]

EL-MO-MEX, INC.

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 14 mars 2003 les documents suivants ont été déposés par la El-Mo-Mex, Inc. au Bureau du registraire général du Canada :

- (1) Contrat d'achat et de vente de locomotives et l'annexe « A » en date du 14 mars 2003 et en vigueur à compter de cette date entre la Edmun Inc., (le « vendeur ») et la El-Mo-Mex, Inc. (« l'acheteur »);
- (2) Contrat de cession et de prise en charge du contrat d'achat et du contrat de cession des garanties et l'annexe « A » en date du 14 mars 2003 et en vigueur à compter de cette date entre la Edmun Inc., (le « cédant ») et la El-Mo-Mex, Inc. (le « cessionnaire »);
- (3) Contrat de cession et de prise en charge de la contrat de location et l'annexe « A » en date du 14 mars 2003 et en vigueur à compter de cette date entre la Edmun Inc., (le « cédant ») et la El-Mo-Mex, Inc. (le « cessionnaire »);
- (4) Contrat de cession et de prise en charge du contrat de location et l'annexe « A » en date du 14 mars 2003 et en vigueur à compter de cette date entre la General Motors de México, S. de R.L. de C.V., (le « cédant ») et la Controladora General Motors, S.A. de C.V., (le « cessionnaire »);
- (5) Contrat de cession et de prise en charge du contrat de sous-location et l'annexe « A » en date du 14 mars 2003 et en vigueur à compter de cette date entre la General Motors de México, S. de R.L. de C.V., (le « cédant ») et la Controladora General Motors, S.A. de C.V., (le « cessionnaire »);
- (6) Contrat d'hypothèque et de sûreté et l'annexe « A » en date du 14 mars 2003 et en vigueur à compter de cette date entre Exportation et développement Canada et la Kreditanstalt für Wiederaufbau (ensembles « créanciers garantis ») et la El-Mo-Mex, Inc. (« l'emprunteur »).

Le 20 mars 2003

Les conseillers juridiques
OSLER, HOSKIN & HARCOURT s.r.l.

[13-1-o]

ICICI BANK LIMITED

LETTRES PATENTES

Avis est par les présentes donné que ICICI Bank Limited a l'intention de déposer une demande auprès du surintendant des institutions financières, en vertu de l'article 25 de la *Loi sur les banques*, afin que le ministre des Finances délivre des lettres patentes pour la constitution d'une banque devant figurer à l'annexe II de la *Loi sur les banques*, sous la dénomination sociale Banque ICICI du Canada en français et ICICI Bank Canada en anglais.

Toute personne qui s'oppose à ce projet de constitution peut notifier son objection par écrit au Surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 13 mai 2003.

Mumbai, Inde, le 22 mars 2003

*L'administrateur délégué et
président-directeur général*
K. V. KAMATH

[12-4-o]

MONTREAL, MAINE & ATLANTIC CANADA CO.

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to sections 104 and 105 of the *Canada Transportation Act*, that on March 3, 2003, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Second Amendment to Deed of Hypothec dated February 6, 2003, between Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. and Computershare Trust Company of Canada;
2. Amendment to Deed of Hypothec dated January 9, 2003, between Canada Pacific Railway Company and Montreal, Maine & Atlantic Canada Co.;
3. Supplemental Deed of Hypothec dated February 13, 2003, between Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. and Canadian Pacific Railway Company; and
4. Deed of Mainlevée dated January 9, 2003, between Bank Austria Creditanstalt Corporate Finance, Inc. and Bank Austria Creditanstalt SBIC, Inc.

March 13, 2003

GOWLING LAFLEUR HENDERSON LLP
Solicitors

[13-1-0]

NOVA CHEMICALS CORPORATION

DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on March 6, 2003, the following document was deposited by NOVA Chemicals Corporation in the Office of the Registrar General of Canada:

Summary of Amendment dated and effective as of the 6th day of March, 2003, whereas the Trust Indenture between Procor Limited and Montreal Trust Company of Canada deposited with the Office of the Registrar General of Canada on June 26, 2000, was amended by Computershare Trust Company of Canada succeeding Montreal Trust Company of Canada as Indenture Trustee to the Trust Indenture.

March 19, 2003

OSLER, HOSKIN & HARCOURT LLP
Solicitors

[13-1-0]

NOVA CHEMICALS CORPORATION

DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on March 11, 2003, the following documents were deposited by NOVA Chemicals Corporation in the Office of the Registrar General of Canada:

(a) Summary of Amendment dated and effective as of the 11th day of March, 2003, whereas the Trust Indenture between GE Capital Services Canada Company and Montreal Trust Company of Canada deposited with the Office of the Registrar General of Canada on December 8, 1998, was amended by Computershare Trust Company of Canada replacing Montreal Trust Company of Canada as Indenture Trustee to the Trust Indenture; and

MONTREAL, MAINE & ATLANTIC CANADA CO.

DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, aux termes des articles 104 et 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 3 mars 2003 les documents mentionnés ci-dessous ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Deuxième modification de l'acte d'hypothèque daté du 6 février 2003 entre la Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. et la Computershare Trust Company of Canada;
2. Modification de l'acte d'hypothèque datée du 9 janvier 2003 entre la Compagnie de Chemin de fer Canadien Pacifique et la Montreal, Maine & Atlantic Canada Co.;
3. Acte d'hypothèque supplémentaire daté du 13 février 2003 entre la Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. et la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique;
4. Acte mainlevée daté du 9 janvier 2003 entre la Bank Austria Creditanstalt Corporate Finance, Inc. et la Bank Austria Creditanstalt SBIC, Inc.

Le 13 mars 2003

Les procureurs
GOWLING LAFLEUR HENDERSON s.r.l.

[13-1-0]

NOVA CHEMICALS 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 6 mars 2003 le document suivant a été déposé par la NOVA Chemicals Corporation au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé des modifications en date du 6 mars 2003, en vertu desquelles l'acte de fiducie entre la Procor Limited et la Compagnie Montréal Trust du Canada, déposé au Bureau du registraire général du Canada le 26 juin 2000, a été modifié par le remplacement de la Compagnie Montréal Trust du Canada comme fiduciaire de l'acte de fiducie par la Computershare Trust Company of Canada.

Le 19 mars 2003

Les conseillers juridiques
OSLER, HOSKIN & HARCOURT s.r.l.

[13-1-0]

NOVA CHEMICALS 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 11 mars 2003 les documents suivants ont été déposés par la NOVA Chemicals Corporation au Bureau du registraire général du Canada :

a) Résumé des modifications en date du 11 mars 2003, en vertu desquelles l'acte de fiducie entre la GE Capital Railcar Services Canada Company et la Compagnie Montréal Trust du Canada, déposé au Bureau du registraire général du Canada le 8 décembre 1998, a été modifié par le remplacement de la Compagnie Montréal Trust du Canada comme fiduciaire de l'acte de fiducie par la Computershare Trust Company of Canada;

(b) Summary of Amendment dated and effective as of the 11th day of March, 2003, whereas the Railcar Lease Agreement between GE Capital Railcar Services Canada Company and NOVA Chemicals Ltd. deposited with the Office of the Registrar General of Canada on December 8, 1998, was amended by NOVA Chemicals Corporation replacing NOVA Chemicals Ltd. as Lessee to the Railcar Lease Agreement.

March 19, 2003

OSLER, HOSKIN & HARCOURT LLP
Solicitors

[13-1-o]

b) Résumé des modifications en date du 11 mars 2003, en vertu desquelles le contrat de location de wagons entre la GE Capital Railcar Services Canada Company et la NOVA Chimie Ltée, déposé au Bureau du registraire général du Canada le 8 décembre 1998, a été modifié par le remplacement de la NOVA Chimie Ltée comme locataire du contrat de location de wagons par la NOVA Chemicals Corporation.

Le 19 mars 2003

Les conseillers juridiques
OSLER, HOSKIN & HARCOURT s.r.l.

[13-1-o]

POLO TRAINING FOUNDATION CANADA

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that Polo Training Foundation Canada intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to the *Canada Corporations Act*.

March 18, 2003

L. E. MOORE
Legal Counsel

[13-1-o]

POLO TRAINING FOUNDATION CANADA

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que la Polo Training Foundation Canada demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 18 mars 2003

L'avocat
L. E. MOORE

[13-1-o]

SWISS RE ITALIA S.p.A.

RELEASE OF ASSETS

Notice is hereby given, pursuant to section 651 of the *Insurance Companies Act*, that Swiss Re Italia S.p.A., carrying on business in Canada as Swiss Re Italia S.p.A., intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions on or after April 21, 2003, for the release of its assets in Canada. Swiss Re Italia S.p.A. has discharged or provided for the discharge of all its obligations and liabilities in Canada, including its liabilities under its policies in Canada.

Any policyholder in Canada who opposes the release of the assets should file such opposition with the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before April 21, 2003.

Toronto, March 15, 2003

BRIAN GRAY
Chief Agent for Canada

[11-4-o]

SWISS RE ITALIA S.p.A.

LIBÉRATION D'ACTIF

Avis est par les présentes donné que, aux termes de l'article 651 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, Swiss Re Italia S.p.A., exerçant ses activités au Canada sous la dénomination Swiss Re Italia S.p.A., a l'intention de présenter une demande au surintendant des institutions financières, le 21 avril 2003 ou après cette date, relativement à la libération de son actif au Canada. Swiss Re Italia S.p.A. a acquitté ou a prévu l'acquittement de toutes ses obligations et engagements au Canada, y compris ses engagements en vertu de polices résiliées au Canada.

Tout titulaire de police au Canada qui s'oppose à la libération de l'actif doit déposer son opposition auprès du Surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 21 avril 2003.

Toronto, le 15 mars 2003

L'agent principal pour le Canada
BRIAN GRAY

[11-4-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Canada Customs and Revenue Agency		Agence des douanes et du revenu du Canada	
Regulations Respecting the Information to be Displayed on Alcohol Containers and their Packaging.....	928	Règlement sur les renseignements devant figurer sur les contenants d'alcool et leur emballage	928
Return of Packaged Alcohol to an Excise Warehouse Regulations	931	Règlement sur le retour d'alcool emballé à un entrepôt d'accise	931
Environment, Dept. of the		Environnement, min. de l'	
Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations	935	Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé	935
Pacific Pilotage Authority		Administration de pilotage du Pacifique	
Regulations Amending the Pacific Pilotage Regulations	956	Règlement modifiant le Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique	956

Regulations Respecting the Information to be Displayed on Alcohol Containers and their Packaging

Statutory Authority

Excise Act, 2001

Sponsoring Agency

Canada Customs and Revenue Agency

Règlement sur les renseignements devant figurer sur les contenants d'alcool et leur emballage

Fondement législatif

Loi de 2001 sur l'accise

Organisme responsable

Agence des douanes et du revenu du Canada

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The new *Excise Act, 2001* (the "Act") received Royal Assent on June 13, 2002, thereby replacing the legislative provisions of the existing *Excise Act*, regarding the production and distribution of alcohol and tobacco products. The Act authorizes the Governor in Council to make identified related regulations in support of the new legislation.

Accordingly, the *Regulations Respecting the Information to be Displayed on Alcohol Containers and their Packaging* have been written to detail the prescribed information that an alcohol licensee is required to display on a container of alcohol that it packages.

The information prescribed by these Regulations is the name and address or the licence number of the alcohol licensee who packaged the alcohol. This information will assist in the administration and enforcement of the Act by identifying the origin of the alcohol.

These Regulations closely resemble the existing guidelines *Guidelines for Distillery Operations — Labels to be Used on Bottled Spirits* under the *Excise Act*. The existing guidelines also require the pre-approval of all labels to be placed on a container of spirits; this practice will not be continued under the *Excise Act, 2001*.

The existing guidelines allow a distiller to display the name and address or, the licence number of a licensed distiller for whom the spirits are being bottled, if the other licensee accepts responsibility for the product, in writing, and stipulates that it is able to identify the actual bottling distiller of the bottling product. This helps ensure the responsible distiller is identified and this practice will continue.

Alternatives

There is no reasonable alternative to the making of these Regulations. In order to be able to identify the person who packaged a container of alcohol, these Regulations are required to prescribe the information that must be displayed on a container of alcohol.

Benefits and Costs

There are no increased costs as a result of these Regulations. Bottlers of alcohol are presently placing this information on labels currently in use.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

La nouvelle *Loi de 2001 sur l'accise* (la « Loi ») a reçu la sanction royale le 13 juin 2002, remplaçant ainsi les dispositions législatives contenues dans la *Loi sur l'accise* actuelle concernant la production et la distribution d'alcool et de produits du tabac. La Loi autorise le gouverneur en conseil à créer des règlements connexes déterminés pour appuyer les nouvelles dispositions législatives.

Par conséquent, le *Règlement sur les renseignements devant figurer sur les contenants d'alcool et leur emballage* a été rédigé en vue de préciser les renseignements prescrits que le titulaire de licence d'alcool doit faire afficher sur un contenant renfermant de l'alcool qu'il emballe.

Les renseignements prescrits en vertu du Règlement sont le nom et l'adresse ou le numéro de licence du titulaire de licence d'alcool qui s'est chargé de son emballage. Ces renseignements faciliteront l'administration et l'exécution de la Loi en indiquant l'origine de l'alcool.

Le Règlement ressemblera beaucoup aux lignes directrices actuelles intitulées *Lignes directrices sur les opérations de distilleries — étiquettes à utiliser sur les bouteilles d'eau-de-vie* appliquées en vertu de la *Loi sur l'accise*. Les lignes directrices actuelles exigent également que toutes les étiquettes devant être placées sur un contenant d'eau-de-vie soient approuvées à l'avance; avec la *Loi de 2001 sur l'accise*, cette pratique n'aura plus cours.

Les lignes directrices actuelles permettent à un distillateur d'afficher le nom et l'adresse ou le numéro de licence du distillateur titulaire de licence pour lequel l'eau-de-vie est embouteillée si l'autre titulaire de licence accepte, par écrit, la responsabilité du produit et déclare qu'il est en mesure d'identifier le distillateur qui s'est chargé de l'embouteillage du produit. Cette mesure aide à s'assurer que le distillateur responsable est connu; cette pratique sera maintenue.

Solutions envisagées

Il n'existe pas d'autre possibilité raisonnable que la création du Règlement. Pour être en mesure de connaître l'identité de la personne qui a emballé un contenant d'alcool, le Règlement est nécessaire afin de prescrire les renseignements qui doivent être affichés sur le contenant d'alcool.

Avantages et coûts

Le Règlement n'entraîne aucune augmentation des coûts. Les embouteilleurs d'alcool placent déjà ces renseignements sur les étiquettes utilisées actuellement.

There are no increased costs to the Canada Customs and Revenue Agency (CCRA) as a result of these Regulations. Minimal resource savings will be realized resulting from the elimination of the label pre-approval process. The post-review of labels used by a licensee is already a part of the standard audit program and will continue.

Consultation

The CCRA and the Department of Finance carried out extensive consultations with members of the affected industries, the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) and other government departments after the Draft Regulations were released in December 2001.

The RCMP and the CCRA Laboratory and Scientific Services Directorate expressed some concern regarding the elimination of the label pre-approval process as this databank has been utilized in the past to identify legitimate labels. The CCRA will not be maintaining an ongoing databank of labels approved for legitimate use.

However, the benefits of removing the burden of the pre-approval process for licence holders outweigh the infrequent use of the existing databank. In addition, all legitimate labels will continue to be held by the spirit and wine licence holders and will still be available for verification purposes at those premises, as required.

Compliance and Enforcement

Compliance with these Regulations will be monitored by CCRA auditors on a post-review basis.

A licensee who fails to display all the required information is liable to an administrative penalty up to \$25,000 under section 250 of the Act.

Contact

Mark Hartigan, Manager, Excise Act, 2001 — Implementation, Excise Duties and Taxes Division, Excise and GST/HST Rulings Directorate, Policy and Legislation Branch, Place de Ville, 20th Floor, 320 Queen Street, Ottawa, Ontario K1A 0L5, (613) 954-9854 (Telephone), (613) 954-2226 (Facsimile).

Le Règlement n'entraîne pas d'augmentation des coûts pour l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC). On réalisera des économies de ressources minimales suite à l'élimination du processus d'approbation préalable des étiquettes. L'examen postérieur des étiquettes utilisées par le titulaire de licence fait déjà partie du programme de vérification normal et il en demeurera ainsi.

Consultations

L'ADRC et le ministère des Finances ont effectué des consultations poussées auprès des membres des secteurs d'activité touchés, de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et d'autres ministères après la présentation de l'avant-projet du Règlement en décembre 2001.

La GRC et la Direction du service des travaux scientifiques et de laboratoire de l'ADRC ont exprimé des préoccupations concernant l'élimination du processus d'approbation préalable des étiquettes, car la banque de données utilisée a servi à identifier des étiquettes légitimes dans le passé. L'ADRC ne tiendra plus de banque de données à jour sur les étiquettes dont l'utilisation légitime a été approuvée.

Toutefois, les avantages associés au retrait du fardeau que représente le processus d'approbation préalable pour les titulaires de licence surpassent l'utilisation peu fréquente de la base de données existante. De plus, les titulaires de licence d'eau-de-vie et de vin continueront de conserver toutes les étiquettes légitimes; ces dernières demeureront accessibles aux fins de la validation chez les titulaires lorsqu'il y a lieu.

Respect et exécution

Les vérificateurs de l'ADRC surveilleront l'observation du Règlement lors d'examen postérieur.

Le titulaire de licence qui omet de mentionner tous les renseignements requis est passible d'une pénalité administrative pouvant aller jusqu'à 25 000 \$ en vertu de l'article 250 de la Loi.

Personne-ressource

Mark Hartigan, Gestionnaire, Mise en œuvre de la Loi de 2001 sur l'accise, Division des droits et taxes d'accise, Direction de l'accise et des décisions de la TPS/TVH, Direction générale de la politique et de la législation, Place de Ville, 20^e étage, 320, rue Queen, Ottawa (Ontario) K1A 0L5, (613) 954-9854 (téléphone), (613) 954-2226 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor General in Council, pursuant to paragraph 304(1)(f) of the *Excise Act, 2001*^a, proposes to make the annexed *Regulations Respecting the Information to be Displayed on Alcohol Containers and their Packaging*.

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 Mr. Mark Hartigan, Policy and Legislation Branch, Canada Customs and Revenue Agency, 20th Floor, Tower A, Place de Ville, 320 Queen Street, Ottawa, Ontario K1A 0L5.

^a S.C. 2002, c. 22

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'alinéa 304(1)f) de la *Loi de 2001 sur l'accise*^a, se propose de prendre le *Règlement sur les renseignements devant figurer sur les contenants d'alcool et leur emballage*, 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 M. Mark Hartigan, Direction générale de la politique et de la législation, Agence des douanes et du revenu du Canada, Place de Ville, Tour A, 320, rue Queen, 20^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0L5.

^a L.C. 2002, ch. 22

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, March 27, 2003

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

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 27 mars 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

**REGULATIONS RESPECTING THE INFORMATION TO
BE DISPLAYED ON ALCOHOL CONTAINERS AND
THEIR PACKAGING**

INFORMATION

1. For the purpose of section 87 of the *Excise Act, 2001*, the prescribed information to be displayed is
- (a) the name and address of the alcohol licensee who packaged the alcohol; or
 - (b) their licence number.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations take effect on July 1, 2003.

[13-1-0]

**RÈGLEMENT SUR LES RENSEIGNEMENTS DEVANT
FIGURER SUR LES CONTENANTS D'ALCOOL ET
LEUR EMBALLAGE**

RENSEIGNEMENTS OBLIGATOIRES

1. Sont prévus pour l'application de l'article 87 de la *Loi de 2001 sur l'accise*, les renseignements suivants :
- a) soit les nom et adresse du titulaire de licence d'alcool qui emballe celui-ci;
 - b) soit son numéro de licence.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement prend effet le 1^{er} juillet 2003.

[13-1-0]

Return of Packaged Alcohol to an Excise Warehouse Regulations

Statutory Authority

Excise Act, 2001

Sponsoring Agency

Canada Customs and Revenue Agency

Règlement sur le retour d'alcool emballé à un entrepôt d'accise

Fondement législatif

Loi de 2001 sur l'accise

Organisme responsable

Agence des douanes et du revenu du Canada

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The *Excise Act, 2001* (the "Act") received Royal Assent on June 13, 2002, thereby replacing the legislative provisions of the existing *Excise Act*, regarding the production and distribution of alcohol and tobacco products. The Act authorizes the Governor in Council to make identified related regulations in support of the new legislation.

Accordingly, the *Return of Packaged Alcohol to an Excise Warehouse Regulations* have been written to set out the criteria under which packaged alcohol that was removed from an excise warehouse can be returned to that excise warehouse.

Licensed users are authorized under their licence to use bulk or non-duty-paid packaged spirits or wine in an approved formulation, the production of vinegar, the fortification of wine or the blending of spirits and wine where the finished product is spirits. In the case of imported spirits, a special duty of \$0.12 is imposed on imported spirits delivered to a licensed user. This special duty replaces the current duty under section 2 of Part I of the schedule to the *Excise Act* and these Regulations will prescribe the conditions under which a refund of the special duty can be refunded on returned imported packaged spirits for use by licensed users.

Registered users are organizations such as hospitals, universities and research facilities authorized under section 16 of the Act to use non-duty-paid packaged spirits for research, medicinal and scientific purposes.

Circumstances may arise where a registered user or a licensed user may find packaged alcohol unsuitable or not up to standards after the container has been opened and a reasonable amount extracted for quality assurance testing. These Regulations prescribe the conditions under which packaged spirits can be returned by a registered user or a licensed user to the excise warehouse licensee who supplied them.

Circumstances will arise where packaged spirits and wine will be returned to the excise warehouse of the supplier. In cases where packaged alcohol has left the excise warehouse and entered the duty paid market, there may be situations where the product needs to be returned to the warehouse. These returns would occur in the course of everyday business and may include incorrect shipments, overstocking at liquor stores, etc. These Regulations will prescribe the conditions that will allow the excise warehouse

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

La nouvelle *Loi de 2001 sur l'accise* (la « Loi ») a reçu la sanction royale le 13 juin 2002, remplaçant ainsi les dispositions législatives contenues dans la *Loi sur l'accise* actuelle concernant la production et la distribution d'alcool et de produits du tabac. La Loi autorise le gouverneur en conseil à créer des règlements connexes déterminés pour appuyer les nouvelles dispositions législatives.

Par conséquent, on a rédigé le *Règlement sur le retour d'alcool emballé à un entrepôt d'accise* en vue de définir les conditions dans lesquelles l'alcool emballé qui a été retiré d'un entrepôt d'accise peut être retourné à nouveau dans cet entrepôt.

Les utilisateurs agréés sont autorisés, en vertu de leur licence, à utiliser du vin ou des spiritueux en vrac ou emballés non acquittés pour les inclure dans une préparation approuvée, produire du vinaigre, fortifier du vin ou produire un mélange de spiritueux et de vin dont le résultat sera un spiritueux. Dans le cas de spiritueux importés, un droit spécial de 0,12 \$ est imposé sur ces spiritueux livrés à un utilisateur agréé. Ce droit spécial remplace le droit actuel prévu à l'article 2 de la partie I de l'annexe de la *Loi sur l'accise* et le Règlement prévoira les conditions dans lesquelles le droit spécial peut être remboursé à l'utilisateur agréé lorsque les spiritueux emballés importés pour son utilisation sont retournés.

Les utilisateurs autorisés sont des organisations telles que des hôpitaux, des universités et des établissements de recherche qui sont autorisées à utiliser des spiritueux emballés non acquittés dans le cadre de recherches ou à des fins médicales ou scientifiques en vertu de l'article 16 de la Loi.

Il peut survenir des circonstances dans lesquelles l'utilisateur agréé ou autorisé juge l'alcool emballé inadéquat ou non conforme aux normes après avoir ouvert le contenant et en avoir extrait une quantité raisonnable d'alcool pour procéder à des tests d'assurance de la qualité. Le Règlement prévoit les conditions dans lesquelles l'utilisateur agréé ou autorisé peut retourner des spiritueux emballés à l'exploitant agréé d'entrepôt d'accise qui les a fournis.

Il surviendra des circonstances dans lesquelles du vin ou des spiritueux emballés seront retournés à l'entrepôt d'accise du fournisseur. Dans les cas où l'alcool emballé a quitté l'entrepôt d'accise et été intégré dans le marché de l'alcool dont les droits ont été acquittés, il peut y avoir des situations où il faut retourner le produit à l'entrepôt. Ces retours se produisent dans le cadre des activités quotidiennes; ils peuvent inclure des envois incorrects, des surplus de stocks dans des commerces de vente d'alcool, etc.

licensee to re-enter the alcohol into that warehouse as non-duty-paid alcohol.

Currently, once the excise duty has been paid on alcohol that is removed from an excise bonding warehouse, there is no mechanism available to refund that payment of excise duty. These Regulations prescribe the conditions under which alcohol can be returned to the excise warehouse that supplied the alcohol and also the conditions under which the special duty can be refunded on returned imported packaged spirits for use by licensed users.

Alternatives

There is no reasonable alternative to the making of these Regulations. These Regulations are necessary to implement the Act's requirements for the return of packaged alcohol to an excise warehouse. Furthermore, these Regulations will recognize current business practices and will minimize the compliance burden on industry while providing a degree of control over the movement of packaged alcohol.

Benefits and Costs

Currently, once the excise duty has been paid on alcohol that is removed from an excise bonding warehouse, there is no mechanism available to refund that payment of excise duty. These Regulations will provide the framework to allow the refund of excise duty in these circumstances.

There may be some initial costs to the provincial liquor boards as minor systems changes may be necessary, but it is anticipated that savings that result from the administration of the new legislation, particularly the streamlining of the refund provisions, will offset them.

There will be no increased costs incurred by the CCRA and these Regulations will provide the CCRA with more flexibility to meet the requirements of modern excise compliance policy and modern business practices.

Consultation

The CCRA and the Department of Finance carried out extensive consultations with the affected industries. Draft regulations were released in December 2001 and a notice distributed in April 2002 to all current and potential licence and registration holders drawing their attention to the draft regulations and asking for submissions by June 30, 2002. Personal presentations and meetings were held with industry groups expressing interest, and suggestions were actively sought and taken into consideration. During meetings with Spirits Canada and the Canadian Association of Liquor Jurisdictions (CALJ) there were no concerns raised with respect to these Regulations.

No written submissions or comments from other parties were received with respect to these Regulations.

Compliance and Enforcement

The CCRA is responsible for enforcing, at the manufacturer and importer level, the provisions of the Act and these Regulations. The Royal Canadian Mounted Police will carry out direct enforcement of these provisions on a day-to-day basis.

Section 217 of the Act makes it an offence to contravene section 90 — unauthorized use or disposal of non-duty-paid packaged alcohol by a licensed user. A person found guilty of an

Le Règlement détermine les conditions dans lesquelles l'exploitant agréé d'entrepôt d'accise peut réintroduire l'alcool dans son entrepôt en tant qu'alcool non acquitté.

Actuellement, une fois le droit d'accise acquitté sur l'alcool retiré d'un entrepôt d'accise, il n'existe aucun mécanisme permettant de rembourser le paiement du droit d'accise. Le Règlement déterminera les conditions dans lesquelles l'alcool peut être retourné à l'entrepôt d'accise qui l'a fourni ainsi que les conditions pour le remboursement du droit spécial imposé sur les spiritueux emballés importés qui sont retournés par des utilisateurs agréés.

Solutions envisagées

Il n'y a pas d'autre possibilité raisonnable que la création du Règlement. Il est nécessaire pour appliquer les conditions prévues dans la Loi aux fins du retour d'alcool emballé dans un entrepôt d'accise. En outre, le Règlement reconnaît les pratiques d'affaires actuelles et réduira le fardeau de l'observation pour l'industrie tout en fournissant un certain degré de contrôle sur les déplacements d'alcool emballé.

Avantages et coûts

Actuellement, lorsque les droits d'accise sur l'alcool qui est retiré de l'entrepôt d'accise sont acquittés, il n'existe pas de mécanisme pour les rembourser. Le Règlement fournira un cadre pour permettre le remboursement des droits d'accise dans les circonstances prévues.

Il pourrait y avoir des coûts initiaux pour les régies des alcools provinciales, car des changements mineurs dans les systèmes pourraient s'avérer nécessaires; on prévoit toutefois que les économies qui résulteront de l'administration des nouvelles dispositions législatives, particulièrement la rationalisation des dispositions de remboursement, compenseront.

Il n'y aura pas d'augmentation des coûts pour l'Agence des douanes et du revenu du Canada (ADRC). Le Règlement lui fournira une plus grande souplesse pour respecter les exigences des politiques en matière d'observation de l'accise et des pratiques d'affaires modernes.

Consultations

L'ADRC et le ministère des Finances ont effectué des consultations poussées auprès des secteurs d'activité touchés. Un avant-projet de règlement a été présenté en décembre 2001, puis, en avril 2002, un avis a été distribué à tous les détenteurs de licence, d'agrément et d'autorisations potentiels et actuels afin de porter l'avant-projet de règlement à leur attention et leur demander de présenter leur soumission au plus tard le 30 juin 2002. Des présentations et des réunions privées ont été tenues avec les groupes des secteurs d'activité ayant signifié leur intérêt; nous avons activement cherché à obtenir leurs commentaires et suggestions, dont nous avons tenu compte. Durant nos rencontres avec l'Association des distillateurs canadiens et l'Association canadienne des régies d'alcool, il n'y a eu aucune question soulevée en ce qui a trait au Règlement.

Nous n'avons reçu aucune soumission écrite ni aucun commentaire d'autres partis concernant le Règlement.

Respect et exécution

L'ADRC est responsable de l'exécution des dispositions de la Loi et du Règlement en ce qui a trait aux fabricants et aux importateurs. La Gendarmerie royale du Canada veille à l'exécution directe des dispositions sur une base quotidienne.

En vertu de l'article 217 de la Loi, toute personne qui contrevient aux restrictions de l'article 90 de la Loi concernant l'utilisation ou la disposition d'alcool emballé non acquitté par un

indictable offence under section 217 is liable to a maximum fine of \$22.132 multiplied by the number of litres of absolute ethyl alcohol in the spirits to which the offence relates, \$1.0244 multiplied by the number of litres of wine to which the offence relates, \$20 per litre with respect to denatured or specially denatured alcohol, imprisonment for a term of up to five years, or both the fine and imprisonment. A person convicted of an offence on summary conviction is liable to a fine of up to \$100,000, imprisonment for a term not exceeding 18 months, or both the fine and imprisonment.

Section 243 of the Act introduces a penalty to which a person who contravenes section 91 — unauthorized use or disposal of non-duty-paid packaged spirits by a registered user, is liable. The penalty under section 243 is equal to 100 percent of the duty imposed on the spirits involved in the contravention or \$0.5122 per litre of wine involved in the contravention.

Contact

Mr. Mark Hartigan, Manager, Excise Act, 2001 — Implementation, Excise Duties and Taxes Division, Excise and GST/HST Rulings Directorate, Policy and Legislation Branch, Place de Ville, 20th Floor, 320 Queen Street, Ottawa, Ontario K1A 0L5, (613) 954-5894 (Telephone), (613) 954-2226 (Facsimile).

utilisateur agréé, peut être trouvée coupable d'une infraction. Selon l'article 217 de la Loi, en ce qui a trait à l'infraction, toute personne déclarée coupable d'un acte criminel est passible soit d'une amende maximale de 22,132 \$ multiplié par nombre de litres d'alcool éthylique absolu contenu dans les spiritueux; soit d'une amende de 1,0244 \$ multiplié par le nombre de litres d'alcool éthylique absolu contenu dans le vin; soit d'une amende de 20 \$ le litre d'alcool dénaturé ou spécialement dénaturé; soit d'une peine d'emprisonnement ou soit des deux, c'est-à-dire l'amende selon le cas et l'emprisonnement. Une personne déclarée coupable par procédure sommaire est passible d'une amende allant jusqu'à 100 000 \$, ou d'un emprisonnement maximal de 18 mois, ou des deux peines, soit l'amende et l'emprisonnement.

L'article 243 de la Loi introduit une pénalité à laquelle une personne est passible lorsqu'elle contrevient à l'article 91 de la Loi en ce qui concerne l'utilisation et la disposition de spiritueux emballés non acquittés par un utilisateur autorisé. En ce qui a trait à la contravention, la pénalité imposée selon l'article 243 de la Loi est égale à 100 p. 100 des droits imposés sur les spiritueux ou 0,5122 \$ multiplié par le nombre de litres de vin.

Personne-ressource

Monsieur Mark Hartigan, Gestionnaire, Mise en œuvre de la Loi de 2001 sur l'accise, Division des droits et taxes d'accise, Direction de l'accise et des décisions de la TPS/TVH, Direction générale de la politique et de la législation, Place de Ville, 20^e étage, 320, rue Queen, Ottawa (Ontario) K1A 0L5, (613) 954-5894 (téléphone), (613) 954-2226 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council pursuant to paragraph 304(1)(o) of the *Excise Act, 2001*^a, proposes to make the annexed *Return of Packaged Alcohol to an Excise Warehouse Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Mr. Mark Hartigan, Policy and Legislation Branch, Canada Customs and Revenue Agency, 20th Floor, Tower A, Place de Ville, 300 Queen Street, Ottawa, Ontario K1A 0L5.

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, March 27, 2003

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'alinéa 304(1)(o) de la *Loi de 2001 sur l'accise*^a, se propose de prendre le *Règlement sur le retour d'alcool emballé à un entrepôt d'accise*, 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 M. Mark Hartigan, Direction générale de la politique et de la législation, Agence des douanes et du revenu du Canada, Place de Ville, Tour A, 320, rue Queen, 20^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0L5.

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 27 mars 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

^a S.C. 2002, c. 22

^a L.C. 2002, ch. 22

**RETURN OF PACKAGED ALCOHOL TO AN
EXCISE WAREHOUSE REGULATIONS**

INTERPRETATION

1. In these Regulations, “Act” means the *Excise Act, 2001*.

CONDITIONS

2. For the purposes of paragraph 90(d) of the Act, a licensed user may return non-duty-paid packaged alcohol to the excise warehouse licensee who supplied it if, at the time of its return to the warehouse, the alcohol is packaged in the same container in which it was packaged when it was removed from the warehouse and the container

(a) has not been opened; or

(b) if opened, was opened by the licensed user solely for the purpose of analysis in accordance with paragraph 90(f) of the Act.

3. For the purposes of paragraph 91(c) of the Act, a registered user may return non-duty-paid packaged spirits to the excise warehouse licensee who supplied them if, at the time of their return to the warehouse, the spirits are packaged in the same container in which they were packaged when they were removed from the warehouse and the container

(a) has not been opened; or

(b) if opened, was opened by the registered user solely for the purpose of analysis in accordance with paragraph 91(b) of the Act.

4. For the purposes of section 152 of the Act, duty-paid packaged alcohol that has been removed from an excise warehouse may be entered into that warehouse as non-duty-paid packaged alcohol if, at the time of its return to the warehouse, it is packaged in the same container in which it was packaged when it was removed from the warehouse and the container

(a) has not been opened; or

(b) if opened, was opened by the licensed user or the registered user solely for the purpose described in paragraph 2(b) or 3(b), as applicable.

5. For the purposes of section 153 of the Act, non-duty paid packaged alcohol that has been removed from an excise warehouse may be entered into that warehouse as non-duty-paid packaged alcohol if, at the time of its return to the warehouse, it is packaged in the same container in which it was packaged when it was removed from the warehouse and the container

(a) has not been opened; or

(b) if opened, was opened by the licensed user or the registered user solely for the purpose described in paragraph 2(b) or 3(b), as applicable.

6. For the purposes of subsection 185(2) of the Act, the Minister may refund the special duty that has been paid on imported packaged spirits that are returned by a licensed user to the excise warehouse of the excise warehouse licensee referred to in that subsection if, at the time of their return to the warehouse, the spirits are packaged in the same container in which they were packaged when they were removed from the warehouse and the container has not been opened.

COMING INTO FORCE

7. These Regulations take effect on July 1, 2003.

[13-1-o]

**RÈGLEMENT SUR LE RETOUR D'ALCOOL
EMBALLÉ À UN ENTREPÔT D'ACCISE**

DÉFINITION

1. Dans le présent règlement, « Loi » s'entend de la *Loi de 2001 sur l'accise*.

CONDITIONS

2. Pour l'application de l'alinéa 90d) de la Loi, l'utilisateur agréé peut retourner de l'alcool emballé non acquitté à l'exploitant agréé d'entrepôt d'accise qui l'a fourni si, au moment de son retour à l'entrepôt, l'alcool est emballé dans le même contenant que celui dans lequel il était emballé au moment de sa sortie de l'entrepôt et le contenant, selon le cas :

a) n'a pas été ouvert;

b) s'il a été ouvert, l'a été par l'utilisateur agréé uniquement à des fins d'analyse conformément à l'alinéa 90f) de la Loi.

3. Pour l'application de l'alinéa 91c) de la Loi, l'utilisateur autorisé peut retourner des spiritueux emballés non acquittés à l'exploitant agréé d'entrepôt d'accise qui les a fournis si, au moment de leur retour à l'entrepôt, les spiritueux sont emballés dans le même contenant que celui dans lequel ils étaient emballés au moment de leur sortie de l'entrepôt et le contenant, selon le cas :

a) n'a pas été ouvert;

b) s'il a été ouvert, l'a été par l'utilisateur autorisé uniquement à des fins d'analyse conformément à l'alinéa 91b) de la Loi.

4. Pour l'application de l'article 152 de la Loi, l'alcool emballé acquitté qui a été sorti d'un entrepôt d'accise peut être déposé dans l'entrepôt à titre d'alcool emballé non acquitté si, au moment de son retour à l'entrepôt, il est emballé dans le même contenant que celui dans lequel il était emballé au moment de sa sortie de l'entrepôt et le contenant, selon le cas :

a) n'a pas été ouvert;

b) s'il a été ouvert, l'a été par l'utilisateur agréé ou autorisé uniquement aux fins visées aux alinéas 2b) ou 3b), selon le cas.

5. Pour l'application de l'article 153 de la Loi, l'alcool emballé non acquitté qui a été sorti d'un entrepôt d'accise peut être déposé dans l'entrepôt à titre d'alcool emballé non acquitté si, au moment de son retour à l'entrepôt, il est emballé dans le même contenant que celui dans lequel il était emballé au moment de sa sortie de l'entrepôt et le contenant, selon le cas :

a) n'a pas été ouvert;

b) s'il a été ouvert, l'a été par l'utilisateur agréé ou autorisé uniquement aux fins visées aux alinéas 2b) ou 3b), selon le cas.

6. Pour l'application du paragraphe 185(2) de la Loi, le ministre peut rembourser le droit spécial qui a été acquitté sur des spiritueux importés emballés qui sont retournés par un utilisateur agréé à l'entrepôt de l'exploitant agréé d'entrepôt d'accise visé à ce paragraphe si, au moment de leur retour à l'entrepôt, les spiritueux sont emballés dans le même contenant que celui dans lequel ils étaient emballés au moment de leur sortie de l'entrepôt et le contenant n'a pas été ouvert.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement prend effet le 1^{er} juillet 2003.

[13-1-o]

Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations

Statutory Authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring Department

Department of the Environment

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The proposed *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* (hereinafter referred to as “the proposed Regulations”) introduce exhaust emission standards for off-road¹ small spark-ignition engines developing no more than 19 kW (25 hp). These engines typically use gasoline fuel but liquefied petroleum gas or natural gas can also be used. Small spark-ignition engines are typically found in lawn and garden machines (hedge trimmers, brush cutters, lawn mowers, garden tractors, snowblowers, etc.); in light-duty industrial machines (generator sets, welders, pressure washers, etc.); and, in light-duty logging machines (chainsaws, log splitters, shredders, etc.).

The proposed Regulations, under Part 7, Division 5 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), establish Canadian emission standards aligned with those of the United States (U.S.) Environmental Protection Agency (EPA) rules for small spark-ignition engines. The proposed Regulations will apply to engines of the 2005 and later model year.

The combustion of fuel in such engines contributes to air pollution, resulting in adverse impacts on the environment and on the health of Canadians. The proposed Regulations will help to mitigate these impacts by reducing or controlling emissions of pollutants such as hydrocarbons (HC), nitrogen oxides (NO_x), carbon monoxide (CO) and certain pollutants listed as “toxic substances” in Schedule 1 of CEPA 1999.²

¹ An engine is an off-road engine if it is used in a machine that is: (1) self-propelled or serves the dual purpose of propelling itself and performing another function (e.g. a garden tractor); (2) intended to be propelled while performing its function (e.g. a lawn mower); or (3) designed to be moved from one location to another (e.g. a portable generator). Some specific applications of small spark-ignition engines are not covered by the proposed Regulations.

² Schedule 1 of CEPA 1999 includes the following air pollutants: acetaldehyde, acrolein, benzene, 1,3-butadiene, and respirable particulate matter with a diameter of less than 10 micrometers. Formaldehyde, VOCs and NO_x have been proposed for addition to the schedule.

Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé

Fondement législatif

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

Le projet de *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* (ci-après appelé le projet de règlement) introduit des normes d'émissions de gaz d'échappement pour les petits moteurs hors route¹ à allumage commandé ne dégageant pas plus de 19 kW (25 hp). Ces moteurs utilisent surtout de l'essence comme carburant, mais du gaz de pétrole liquéfié ou du gaz naturel peuvent aussi les alimenter. Les petits moteurs à allumage commandé se trouvent dans les machines pour pelouse et jardin (taille-haies, débroussailluses, tondeuses à gazon, tracteurs de jardin, souffleuses à neige, etc.); les machines industrielles de faible puissance (génératrices, machines à souder, nettoyeurs haute pression, etc.); et les machines d'exploitation forestière de faible puissance (scies à chaîne, fendeuses hydrauliques, déchiqueteuses, etc.).

Le projet de règlement, conformément à la partie 7, section 5 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], établit des normes d'émissions canadiennes qui sont alignées sur les règles que l'Environmental Protection Agency des États-Unis (EPA) a élaborées pour les petits moteurs à allumage commandé. Le projet de règlement s'appliquera à ces moteurs à compter de l'année de modèle 2005.

La combustion du carburant dans les petits moteurs à allumage commandé contribue à la pollution atmosphérique et a, par conséquent, des effets nocifs sur l'environnement et sur la santé des Canadiens et des Canadiennes. Le projet de règlement contribuera à limiter ces effets en réduisant ou en contrôlant les émissions de polluants tels que les hydrocarbures (HC), les oxydes d'azote (NO_x), le monoxyde de carbone (CO) ainsi que certains polluants inscrits à l'annexe 1 de la LCPE (1999)² comme « substances toxiques ».

¹ Un moteur est appelé hors route s'il est utilisé dans une machine qui est : (1) auto-propulsée ou sert à se propulser tout en remplissant une autre fonction (par ex. tracteur de jardin); (2) conçue pour être propulsée tout en accomplissant sa fonction (par exemple, tondeuse à gazon); (3) conçue pour être déplacée d'un site à un autre (par exemple, génératrice). Quelques applications spécifiques de petits moteurs à allumage commandé ne sont pas comprises dans le projet de règlement.

² L'annexe 1 de la LCPE (1999) inclut les polluants atmosphériques suivants : acétaldéhyde, acroléine, benzène, 1,3-butadiène, et les particules inhalables de 10 microns ou moins. L'ajout du formaldéhyde, des COV et des NO_x à l'annexe a été suggéré.

The proposed Regulations apply to persons³ in the business of manufacturing, distributing, or importing for sale in Canada, small spark-ignition engines and machines.

Contribution of Small Spark-Ignition Engines to Air Pollution in Canada

The use of small spark-ignition engines results in emissions of air pollutants such as NO_x, CO and volatile organic compounds (VOCs), which are mainly composed of hydrocarbons.⁴

NO_x and VOCs are involved in a series of complex reactions activated by sunlight that result in the formation of ground-level ozone, a respiratory irritant and a component of smog. Smog is a noxious mixture of air pollutants, primarily ground-level ozone and particulate matter (PM), that can often be seen as a haze in the air, especially over urban centres. Because many small spark-ignition engines power lawn and garden machines used mostly in the summer time and in urban areas, they can contribute acutely to smog.

CO is a poisonous gas which inhibits the capacity of the blood to carry oxygen to organs and tissues. The direct health effect of CO exposure can be important in small spark-ignition applications since the operator is typically near the machine during its operation.

Table 1 shows the amount of pollution from small spark-ignition engines and how they contribute to air pollution from off-road⁵ machines and mobile sources.⁶

Table 1 — Small Spark-Ignition Engine Emissions in Canada in 2000

	Emissions (kilotonnes)	Percentage Contribution to Off-road Sources of Emissions	Percentage Contribution to Mobile Sources of Emissions
VOC ^a	58.9	20.7%	8.7%
NO _x	5.4	0.9%	0.4%
CO	842	27.7%	12.6%

^a HC emissions have a mass of 59.3 kilotonnes.

Small spark-ignition engines also emit particulate matter with a diameter of less than 10 micrometers (PM₁₀), benzene, 1,3-butadiene, acetaldehyde, acrolein, and formaldehyde. All these compounds, with the exception of PM₁₀, are hydrocarbon species resulting from incomplete fuel combustion. Formaldehyde,

³ Many provisions of Part 7, Division 5 of CEPA 1999 apply to a company, which is defined as a person who is: (1) engaged in the business of manufacturing engines in Canada; (2) engaged in the business of selling engines to other persons for the purposes of resale by those persons; or, (3) imports engines into Canada for the purposes of sale.

⁴ VOCs include all hydrocarbons, except methane and ethane, and aldehydes. HC includes all hydrocarbons (including methane and ethane), but does not include aldehydes.

⁵ Off-road sources include small spark-ignition engines; large spark-ignition engines such as those in forklifts; recreational vehicles such as outboard engines, personal watercraft, snowmobiles and off-highway motorcycles; and off-road diesel engines such as those used in agricultural and construction machines.

⁶ Mobile sources include on-road transportation and off-road machines. Mobile sources do not include commercial marine, air and rail transportation, but include some machines used for loading or maintenance activities associated with these modes of transportation.

Le projet de règlement s'applique aux personnes³ qui fabriquent, distribuent ou importent, en vue de les vendre au Canada, des petits moteurs à allumage commandé ou des machines munies de ces moteurs.

Contribution des petits moteurs à allumage commandé à la pollution atmosphérique au Canada

Les petits moteurs à allumage commandé émettent des polluants atmosphériques comme les NO_x, le CO et les composés organiques volatiles (COV), qui sont formés en majeure partie d'hydrocarbures⁴.

Les NO_x et les COV interviennent dans une série de réactions complexes, activées par le rayonnement solaire, causant la formation d'ozone troposphérique. Ce dernier est un irritant respiratoire et un composant du smog. Le smog est un mélange nocif de polluants atmosphériques, principalement d'ozone troposphérique et de particules (PM), qu'on voit souvent sous forme de brume dans l'air, en particulier au-dessus des centres urbains. Comme de nombreux petits moteurs à allumage commandé propulsent les machines de pelouse et jardin qui sont utilisées surtout en été et dans les régions urbaines, ils peuvent contribuer sérieusement au smog.

Le CO est un gaz nocif qui entrave la capacité du sang à transporter l'oxygène dans les organes et les tissus. Pour les petits moteurs à allumage commandé, l'effet direct d'une exposition au CO sur la santé peut être grave car l'opérateur est généralement proche de la machine qu'il fait fonctionner.

Le tableau 1 montre la quantité de pollution émise par les petits moteurs à allumage commandé et leur contribution à la pollution provenant des machines hors route⁵ et des sources mobiles⁶.

Tableau 1 — Émissions des petits moteurs à allumage commandé au Canada en 2000

	Émissions (kilotonnes)	Contribution en pourcentage des sources d'émissions hors route	Contribution en pourcentage des sources d'émissions mobiles
COV ^a	58,9	20,7 %	8,7 %
NO _x	5,4	0,9 %	0,4 %
CO	842	27,7 %	12,6 %

^a Les émissions de HC ont une masse de 59,3 kilotonnes.

Les petits moteurs à allumage commandé émettent aussi des particules inhalables de moins de 10 microns (PM₁₀), du benzène, du 1,3-butadiène, de l'acétaldéhyde, de l'acroléine et du formaldéhyde. Tous ces composés, à l'exception des PM₁₀, sont des espèces d'hydrocarbures formées en raison de la combustion

³ Plusieurs provisions de la partie 7, section 5, de la LCPE (1999) s'appliquent à une entreprise définie comme étant une personne morale engagée dans : (1) la manufacture de moteurs au Canada; (2) la vente de moteurs à des tiers qui revendent ces moteurs; (3) l'importation de moteurs au Canada dans le but de les revendre.

⁴ Les COV incluent tous les hydrocarbures sauf le méthane, l'éthane et les aldéhydes. Les HC incluent tous les hydrocarbures (y compris le méthane et l'éthane) mais non les aldéhydes.

⁵ Les sources hors route comprennent : les petits moteurs à allumage commandé; les gros moteurs à allumage commandé (chariots élévateurs à fourche, par exemple); les véhicules récréatifs utilisés sur l'eau et sur terre (moteurs hors-bord, motomarines, motoneiges, motocyclettes tout terrain, etc.); les moteurs diesels hors route (machinerie agricole et de construction).

⁶ Les sources mobiles comprennent les véhicules routiers et les machines hors route, mais n'incluent pas le transport par bateau, par train et par avion. Les sources mobiles comprennent cependant certaines machines utilisées pour les opérations de chargement ou d'entretien de ces modes de transport.

acetaldehyde and 1,3-butadiene, in addition to their direct harmful effects on human health, play a role with other reactive VOCs in the formation of ground-level ozone.

Emissions from small spark-ignition engines are currently unregulated while progressively more stringent emission controls are being applied to on-road vehicles. Thus, emissions from off-road sources are becoming an increasingly significant source of pollution. The proposed Regulations will set Canadian emission standards for the first time for a category of off-road engines. Regulations to control emissions from other categories of off-road engines, such as off-road diesel engines, outboard engines and personal watercraft, recreational vehicles, and large spark-ignition engines are under development.

Policy Framework

Health studies report that air pollution contributes to premature deaths and numerous health-related problems, such as cardiovascular ailments and respiratory distress, leading to an increase in the number of emergency room visits and hospital admissions. There is a need to continue taking strong actions to provide a healthier environment.

In the spring of 2000, the Minister of the Environment announced the federal government's integrated clean air strategy and reaffirmed the strategy in February 2001, by announcing that the Government will invest \$120 million in new measures to accelerate action on air quality. A key component is the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels, published in the February 17, 2001, *Canada Gazette*, Part I, which sets out a series of measures to be developed and implemented over the next decade.⁷ The proposed Regulations are an important element of this Agenda.

As interim measures until the proposed Regulations are implemented, Memoranda of Understanding (MOU) between Environment Canada, ten manufacturers of handheld machines and nine manufacturers of engines used in non-handheld machines were put into place in 1999-2000. These manufacturers produce the majority of engines currently sold in Canada. Under these agreements, these companies voluntarily supply small spark-ignition engines designed to meet the then applicable Phase I emissions standards of the EPA.⁸

The proposed Regulations will partly fulfil one of Canada's commitments under the December 2000 Ozone Annex to the 1991 Canada-United States Air Quality Agreement. Canada is committed to replace the memoranda of understanding by "emission regulations under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* for new non-road engines aligned with the U.S. federal emissions program." Actions under the Ozone Annex will reduce the transboundary flow of ground-level ozone and its precursors with consequent health and environmental benefits in both countries.

In June 2000, the Government of Canada, the provinces and the territories, except Quebec, adopted the Canada-wide Standards

incomplète du carburant. Le formaldéhyde, l'acétaldéhyde et le 1,3-butadiène, en plus d'avoir des effets nocifs directs sur la santé, jouent, avec les autres COV réactifs, un rôle dans la formation d'ozone troposphérique.

À l'heure actuelle, les émissions des petits moteurs à allumage commandé ne sont pas réglementées alors que des exigences de plus en plus strictes sont appliquées au contrôle des émissions de véhicules routiers. Les émissions de sources hors route deviennent donc progressivement une source de pollution de plus en plus importante. Le projet de règlement assujettit pour la première fois un groupe de moteurs hors route à des normes d'émissions canadiennes. On a commencé à élaborer des règlements afin de limiter les émissions d'autres catégories de moteurs hors route tels les moteurs diesel hors route, les moteurs hors-bord et les motomarines, les véhicules récréatifs et les gros moteurs à allumage commandé.

Cadre de politique

Des études sur la santé révèlent que la pollution atmosphérique contribue à des décès prématurés et à de nombreux problèmes de santé, tels que les malaises cardiovasculaires et les troubles respiratoires, qui résultent en un accroissement du nombre de visites aux urgences et d'hospitalisations. Il est nécessaire de continuer à prendre des mesures vigoureuses pour avoir un environnement plus sain.

Au printemps 2000, le ministre de l'Environnement a présenté la stratégie intégrée pour un air pur du gouvernement fédéral et a confirmé cette stratégie en février 2001 en annonçant que le Gouvernement investirait 120 millions de dollars dans de nouvelles mesures visant à accélérer l'action en regard de la qualité de l'air. Une composante clé de cette dernière est le Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, qui a été publié le 17 février 2001 dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et qui comprend une série de mesures devant être élaborées et mises en œuvre au cours de la prochaine décennie⁷. Le projet de règlement représente un élément important du Programme.

À titre de mesures provisoires et en attendant que le projet de règlement entre en vigueur, Environnement Canada, dix fabricants de machines portatives et neuf fabricants de moteurs utilisés dans des machines non portatives ont conclu des protocoles d'entente en 1999-2000. Ces entreprises produisent la majorité des moteurs présentement vendus au Canada. En vertu de ces protocoles d'entente, ces entreprises fournissent volontairement des petits moteurs à allumage commandé respectant les normes d'émissions de l'EPA en place à la signature des protocoles (phase 1)⁸.

Le projet de règlement réalisera en partie un des engagements du Canada pris en vertu de l'annexe sur l'ozone de l'Accord Canada — États-Unis sur la qualité de l'air de 1991, signé en décembre 2000. Le Canada s'est engagé à remplacer les protocoles d'entente par « la réglementation des émissions, en vertu de la LCPE (1999), pour les nouveaux moteurs à usage hors route, en s'alignant sur le programme américain fédéral en matière d'émissions ». Les mesures prises en vertu de l'annexe sur l'ozone permettront de réduire le flux transfrontalier d'ozone troposphérique et de ses précurseurs, entraînant ainsi des conséquences bénéfiques pour la santé et l'environnement dans les deux pays.

En juin 2000, le gouvernement du Canada, les provinces et les territoires, à l'exception du Québec, ont adopté les standards

⁷ The Notice of Intent can be found at http://www.ec.gc.ca/Ceparegistry/documents/notices/g1-13507_n1.pdf.

⁸ Additional details on U.S. emissions standards are found in the "Regulatory Framework" subsection.

⁷ L'avis d'intention se retrouve à l'adresse http://www.ec.gc.ca/Ceparegistry/documents/notices/g1-13507_n1.pdf.

⁸ Des détails additionnels sur les normes d'émissions de l'EPA se retrouvent à la sous-section « Cadre de réglementation ».

for Particulate Matter and Ozone. These standards set ambient air quality concentration targets for ground-level ozone and fine particulate matter for the year 2010. The proposed Regulations will contribute to meeting the ground-level ozone target.

Canadian Market for Small Spark-Ignition Engines and Machines

The vast majority of small spark-ignition engines sold in Canada are imported already assembled in a machine. A number of loose engines are imported for integration into products by Canadian machine manufacturers. More than 400 companies import engines and machines for the purposes of resale in Canada and they are typically Canadian subsidiary distributors of a foreign manufacturer, independent Canadian distributors, or large-scale retailers directly importing machines.

Canada imported \$471 million worth of small spark-ignition engines and machines in 2000. The U.S., the European Union (mainly Sweden and Germany), and Japan respectively supplied 80 percent, 10 percent, and 7 percent of this market. Total imports comprised approximately 327 000 loose engines, 538 000 hand-held machines, 362 000 non-handheld lawn and garden machines, and 109 000 non-handheld industrial machines.

Many small spark-ignition products have a duty-free status under the North American Free Trade Agreement, so most manufacturers, distributors and large-scale retailers prepare their business plans for a single North American market. The Canadian market represents a small portion of the North American market. For example, the Canadian market for home consumer lawn and garden equipment is estimated to be less than 4 percent of the value of the U.S. market.

The manufacturing sector in Canada includes one manufacturer of small spark-ignition engines, one major manufacturer of lawn and garden machines and a number of smaller manufacturers of light-duty machines such as pressure washers and log splitters. Most of the Canadian production of engines is exported to the U.S.

Statistics Canada does not disaggregate small spark-ignition engine and machine manufacturing data, consequently, there is limited economic data. It is estimated that 900 to 1 000 persons are directly employed by this sector. Canadians are also employed by distributors of engines and machines.

Small Spark-Ignition Engine Technology

Small spark-ignition engines are either two or four-stroke. Four-stroke engines have typically been cleaner, quieter and more fuel efficient, but are mechanically more complex, as they use intake and exhaust valves, and are heavier for a given power output. Two-stroke engines have typically emitted more pollutants because they use a mixture of fuel and oil, and because their simpler design results in more unburned fuel being exhausted directly into the air.

U.S. emissions standards for small spark-ignition engines have been in place since 1997. Emissions reductions were first

pancanadiens relatifs aux particules et à l'ozone. Ces standards établissent des objectifs pour l'an 2010 concernant la concentration d'ozone troposphérique et les particules fines pour une meilleure qualité d'air ambiant. Le projet de règlement contribuera à la réalisation de l'objectif en matière d'ozone troposphérique.

Marché canadien des petits moteurs à allumage commandé

La vaste majorité des petits moteurs à allumage commandé vendus au Canada sont déjà assemblés dans des machines lorsqu'ils sont importés. Un certain nombre de moteurs individuels sont importés par des fabricants canadiens de machines. Plus de 400 entreprises importent des moteurs et des machines pour la revente au Canada. Ces entreprises peuvent être soit des distributeurs canadiens subsidiaires d'un fabricant étranger, des distributeurs canadiens indépendants, ou encore, des détaillants à grande échelle qui importent des machines directement.

En 2000, le Canada a importé pour 471 millions de dollars de petits moteurs à allumage commandé et de machines munies de ces moteurs. Les États-Unis, l'Union européenne (surtout la Suède et l'Allemagne) et le Japon ont fourni respectivement 80 p. 100, 10 p. 100, et 7 p. 100 de ces produits. Les importations totales comprenaient environ 327 000 moteurs individuels, 538 000 machines portatives, 362 000 machines de pelouse et jardin non portatives et 109 000 machines industrielles non portatives.

De nombreux produits munis de petits moteurs à allumage commandé sont exempts de droits de douane en vertu de l'Accord de libre-échange nord-américain, de sorte que la plupart des fabricants, distributeurs et détaillants à grande échelle dressent leurs plans d'affaires en fonction d'un marché nord-américain unique. Le marché canadien représente une petite fraction du marché nord-américain. Par exemple, on estime que le marché canadien de l'équipement de pelouse et jardin destiné à la consommation personnelle constitue moins de 4 p. 100 de la valeur du marché américain.

Au Canada, le secteur manufacturier compte un fabricant de petits moteurs à allumage commandé, un fabricant majeur de machines de pelouse et jardin et quelques petits fabricants de machines de faible puissance comme les nettoyeurs haute pression et les fendeuses hydrauliques. La majeure partie de la production canadienne de petits moteurs à allumage commandé est exportée aux États-Unis.

Statistique Canada ne faisant pas de désagrégation entre les données sur la fabrication des petits moteurs à allumage commandé et des machines actionnées par ceux-ci, il y a peu de données économiques sur ce secteur. On estime toutefois qu'il emploie directement de 900 à 1 000 personnes. Un nombre de Canadiens et de Canadiennes travaillent aussi pour les distributeurs de moteurs et machines.

Technologie des petits moteurs à allumage commandé

Les petits moteurs à allumage commandé sont des moteurs à deux ou à quatre temps. Les moteurs à quatre temps sont généralement moins polluants, moins bruyants et plus économiques en carburant que les moteurs à deux temps, mais ils sont aussi plus complexes sur le plan mécanique, car ils sont munis de soupapes d'admission et d'échappement, et ils sont plus lourds pour une puissance nominale donnée. Les moteurs à deux temps sont d'ordinaire plus polluants, car ils utilisent un mélange de carburant et d'huile et, étant de conception plus simple, ils rejettent directement dans l'atmosphère une plus grande quantité de carburant non consommé.

Aux États-Unis, les normes d'émissions pour les petits moteurs à allumage commandé sont en place depuis 1997. Les premières

achieved by better engine adjustment without significant design modifications. Engine manufacturers are adopting two basic approaches to reduce emissions further: replace two-stroke with four-stroke engines and incremental improvements to engine design by enhancing fuel-air mixing on two-stroke engines or by moving to overhead valve designs on four-stroke engines. Both approaches are proving to be feasible, and newly-designed two-stroke and four-stroke engines are both expected to meet regulatory standards. The introduction of many of these cleaner engine technologies also results in reduced fuel consumption.

Regulatory Framework

Until the passage of CEPA 1999, there was no federal authority for controlling emissions from off-road engines. The proposed Regulations establish Canadian emission standards aligned with U.S. EPA rules for small spark-ignition engines as published in Title 40, Part 90 of the *Code of Federal Regulations*⁹ (CFR), including the amendments to Part 90 finalized in September 2002.¹⁰

Phase 1 U.S. standards, applicable to engines manufactured during or after the 1997 model year, were introduced in 1995 while Phase 2 standards, introduced in 1999-2000, are phased in over the 2001-07 model years. Phase 2 introduced more stringent standards for HC and NO_x to be met throughout the useful life of an engine.

Under the proposed Regulations, companies are responsible for ensuring that their products comply and are required to produce, upon request, evidence of such conformity. Almost all engines are expected to demonstrate compliance with the proposed Regulations through a valid EPA certificate of conformity and concurrent sales in the U.S. Engines that are sold only in Canada will be required to demonstrate compliance according to the procedures set out in the proposed Regulations, which are aligned with the EPA standards.

Technical Emissions Standards

The proposed Regulations apply to off-road engines that use sparkplugs and develop no more than 19 kW (25 hp) of power. The emissions standards are divided into seven classes based on engine displacement and usage in either a handheld or non-handheld application as shown in Table 2.

Table 2 — Small Spark-Ignition Engine Classes and Exhaust Emission Standards

Engine Class	Engine Type	Engine Displacement (cm ³)	Effective Date (model year)	Standard HC+NO _x (g/kW-hr)	Standard NMHC+NO _x ^c (g/kW-hr)	Standard CO (g/kW-hr)
I-A	non-handheld	<66	2005 and later	50 ^a	--	610 ^a
I-B	non-handheld	<100 and ≥66	2005 and later	40 ^a	37 ^a	610 ^a
I	non-handheld	<225 and ≥100	2005 and later (1)	16.1 ^b	--	519 ^b
			2005 and later (2)	16.1 ^a	14.8 ^a	610 ^a
			2007 and later (3)	16.1 ^a	14.8 ^a	610 ^a
II	non-handheld	≥225	2005 and later	12.1 ^a	11.3 ^a	610 ^a
III	handheld	<20	2005 and later	50 ^a	--	805 ^a

⁹The U.S. *Code of Federal Regulations* is available at: http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_01/40cfr90_01.html.

¹⁰The updated off-road U.S. rules can be found at <http://www.epa.gov/otaq/regs/nonroad/2002/regs.pdf>.

réductions d'émissions ont été obtenues grâce à une meilleure mise au point des moteurs, sans qu'il soit nécessaire de modifier substantiellement leur conception. Afin de réduire davantage les émissions, les fabricants préconisent maintenant deux approches : le remplacement du moteur à deux temps par le moteur à quatre temps et le perfectionnement progressif de la conception du moteur, par exemple en améliorant le procédé de mélange de l'air avec le carburant dans les moteurs à deux temps, ou en utilisant des soupapes en tête au lieu de soupapes latérales dans les moteurs à quatre temps. Il a été démontré que ces deux approches sont faisables et on prévoit que les moteurs à deux temps et à quatre temps de conception récente satisferont aux normes réglementaires. L'introduction de plusieurs de ces technologies ayant pour objectif de réduire la pollution contribue aussi à réduire la consommation de carburant.

Cadre de réglementation

Avant l'adoption de la LCPE (1999), aucun pouvoir fédéral ne permettait de réglementer les émissions des moteurs hors route. Le projet de règlement établit des normes d'émissions canadiennes alignées sur les règles de l'EPA pour les petits moteurs à allumage commandé publiées dans la partie 90, titre 40, du *Code of Federal Regulations*⁹ (CFR), et incluent les amendements à la partie 90 adoptés en septembre 2002¹⁰.

Les normes de l'EPA de la phase 1 ont été présentées en 1995 et elles visaient les moteurs fabriqués à partir de l'année de modèle 1997. Les normes de la phase 2, introduites en 1999-2000, sont appliquées graduellement aux années de modèles 2001 à 2007. La phase 2 fixe des niveaux d'émissions de HC et de NO_x plus stricts pour toute la durée de vie utile du moteur.

Selon le projet de règlement, il incombe aux entreprises de veiller à ce que leurs produits soient conformes au projet de règlement et de produire sur demande des pièces justificatives de leur conformité. On s'attend à ce que presque tous les moteurs se conformeront au projet de règlement grâce à un certificat valide de conformité de l'EPA et à leur vente simultanée aux États-Unis et au Canada. Les moteurs vendus seulement au Canada devront faire preuve de conformité selon les procédures établies dans le projet de règlement, celles-ci étant alignées aux normes de l'EPA.

Normes techniques d'émissions

Le projet de règlement s'applique aux moteurs hors route qui utilisent des bougies d'allumage et qui ne produisent pas plus de 19 kW (25 hp) de puissance. Les normes d'émissions sont regroupées en sept classes divisées selon la cylindrée et le type de moteur (portatif ou non portatif), comme l'illustre le tableau 2.

⁹Le *Code of Federal Regulations* des États-Unis se trouve à l'adresse : http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_01/40cfr90_01.html.

¹⁰La version modifiée du règlement américain se trouve à l'adresse : <http://www.epa.gov/otaq/regs/nonroad/2002/regs.pdf>.

Engine Class	Engine Type	Engine Displacement (cm ³)	Effective Date (model year)	Standard HC+NO _x (g/kW-hr)	Standard NMHC+NO _x ^c (g/kW-hr)	Standard CO (g/kW-hr)
IV	handheld	<50 and ≥20	2005 and later	50 ^a	--	805 ^a
V	handheld	≥50	2005	119 ^a	--	603 ^a
			2006	96 ^a	--	603 ^a
			2007 and later	72 ^a	--	603 ^a

^a Standards apply throughout the engine useful life.

^b Standards apply only when the engine is new.

^c Some engine classes include a combined non-methane hydrocarbons (NMHC) and NO_x standard that applies only when the engine is fuelled by natural gas.

(1) For models already in production at coming into force of the proposed Regulations.

(2) For models initially produced after coming into force of the proposed Regulations.

(3) For all models.

Tableau 2 : Classes de petits moteurs à allumage commandé et normes d'émissions des gaz d'échappement

Classe de moteur	Type de moteur	Cylindrée (cm ³)	Date en vigueur (année de modèle)	Norme HC+NO _x (g/kWh)	Norme HCNM+NO _x ^c (g/kWh)	Norme CO (g/kWh)
I-A	Non portatif	<66	à partir de 2005	50 ^a	--	610 ^a
I-B	Non portatif	<100 et ≥66	à partir de 2005	40 ^a	37 ^a	610 ^a
I	Non portatif	<225 et ≥100	à partir de 2005 (1)	16,1 ^b	--	519 ^b
			à partir de 2005 (2)	16,1 ^a	14,8 ^a	610 ^a
			à partir de 2007 (3)	16,1 ^a	14,8 ^a	610 ^a
II	Non portatif	≥225	à partir de 2005	12,1 ^a	11,3 ^a	610 ^a
III	Portatif	<20	à partir de 2005	50 ^a	--	805 ^a
IV	Portatif	<50 et ≥20	à partir de 2005	50 ^a	--	805 ^a
V	Portatif	≥50	2005	119 ^a	--	603 ^a
			2006	96 ^a	--	603 ^a
			à partir de 2007	72 ^a	--	603 ^a

^a Les normes s'appliquent pendant toute la durée de vie utile du moteur.

^b Les normes s'appliquent uniquement lorsque le moteur est neuf.

^c Certaines classes de moteurs utilisent une norme d'émissions combinées d'hydrocarbures non méthaniques (HCNM) et de NO_x qui s'applique seulement lorsque le moteur est alimenté au gaz naturel.

(1) Modèles déjà en production à l'entrée en vigueur du projet de règlement.

(2) Modèles produits pour la première fois après l'entrée en vigueur du projet de règlement.

(3) Tous les modèles.

The proposed Regulations establish a maximum level of CO and combined HC and NO_x emissions for each engine class. As shown in Table 2, these standards are defined as mass of pollutant per unit of engine work expressed in grams per kilowatt-hour (i.e., brake-specific emissions).

Alternative emission standards with less stringent HC+NO_x levels exist for engines in machines used exclusively in the winter time, such as ice augers and snowblowers. These engines are subject to the applicable CO standard.

The proposed Regulations account for in-use deterioration as an engine must meet the standards throughout its useful life. At the time of engine certification, a manufacturer can select one of three specified useful life duration periods, which range from 50 to 1 000 hours depending on the engine class. For example, for a class I engine, the useful life can be 125, 250 or 500 hours. The selection of useful life duration must be supported by technical information. Longer useful lives, which entail a higher manufacturing cost, are typically found in commercial equipment while home consumer products are often designed for shorter useful lives. Class I engines already in production when the proposed Regulations will come into force do not have to meet the useful life requirements.

Le projet de règlement établit un niveau maximal d'émissions de CO et d'émissions combinées de HC et de NO_x pour chaque classe de moteur. Tel qu'il est indiqué au tableau 2, ces normes sont définies comme des masses de polluants par unité de puissance-moteur dégagée exprimées en grammes par kilowatt-heure (c'est-à-dire des émissions reliées à la puissance au frein).

Il existe d'autres normes d'émissions de HC et de NO_x moins strictes pour les moteurs de machines utilisées exclusivement en hiver, telles que les vilebrequins à glace et les souffleuses à neige. Ces moteurs sont assujettis à la norme de CO applicable.

Le projet de règlement tient aussi compte de la détérioration due à l'usage. Les moteurs doivent satisfaire aux normes pendant toute leur durée de vie utile. Lors de la certification du moteur, le fabricant peut choisir parmi trois durées de vie utile déterminées, lesquelles varient entre 50 à 1 000 heures, selon la classe du moteur. Par exemple, un moteur de la classe I pourra avoir une durée de vie utile de 125, 250 ou 500 heures. La sélection doit être appuyée par de l'information technique. Les durées de vie utile plus longues qui sont le résultat de fabrication plus coûteuse, caractérisent généralement l'équipement commercial, alors que les produits de consommation personnelle sont souvent conçus pour une durée de vie utile plus courte. Les moteurs de classe I déjà en production lorsque le projet de règlement entrera en vigueur ne sont pas assujettis aux exigences de durée de vie utile.

Other Standards

The proposed Regulations include general provisions concerning the performance of emission control devices and a prohibition on the use of defeat devices. There is also a requirement for closed engine crankcases, except for snowblowers where a special provision is available. Engines equipped with adjustable parameters must comply with all requirements of the proposed Regulations regardless of how the parameters are adjusted.

Administrative Provisions

The proposed Regulations include administrative provisions necessary to operate and enforce the legislative scheme.

The national emissions mark is required for small spark-ignition engines manufactured in Canada. The proposed Regulations establish the symbol of the national emissions mark and set out the manner of applying for the Minister's authorization to use it.

The proposed Regulations specify the form of the records and evidence of conformity that companies must provide, and the deadlines for their submission if requested by the Minister. These records can include copies of the EPA certificate of conformity and supporting documentation used to obtain this certificate along with evidence demonstrating concurrent sale of engines in Canada and in the U.S. The Department recognizes that companies that import and sell engines do not normally maintain these technical documents in Canada. The proposed Regulations do not oblige companies to maintain these records, but companies are responsible to make them available upon request.

Other administrative provisions specify: (1) the information to be provided when importing engines; (2) the written instructions respecting emission-related maintenance that must be furnished to the first retail purchaser of every engine; (3) the information to be submitted by a company when applying for an exemption pursuant to section 156 of CEPA 1999; (4) the procedure to be followed by a company issuing a notice of defect pursuant to section 157 of CEPA 1999; and, (5) the rental rate that the Minister shall pay to a company that makes a test engine available in accordance with section 159 of CEPA 1999.

Alternatives

Voluntary Emissions Standards

The option exists to continue a voluntary program to control emissions by either keeping the current memoranda of understanding to supply Phase 1 engines to the Canadian market or by updating these agreements to reflect the implementation of the EPA Phase 2 standards. Given the importance of environmental protection, Environment Canada concludes that a regulatory program is preferable to a voluntary emission control program and this is reflected in the authority provided in CEPA 1999 and in the policies announced by the Minister. Regulations provide for a level playing field where engines that do not meet the applicable standards cannot be introduced in the Canadian market. The memoranda of understanding were intended as interim measures until regulations could be developed under CEPA 1999.

Regulations with Unique Canadian Standards

The option exists for Canada to adopt its own emissions standards. As more than 99 percent of small spark-ignition engines currently sold in Canada are certified to the EPA standards, unique Canadian standards would represent an additional burden and would conflict with the trend towards global harmonization

Autres normes

Le projet de règlement comprend des dispositions générales relatives à l'efficacité des systèmes antipollution et une interdiction d'installer des dispositifs de mise en échec. Il existe aussi une exigence que le carter soit fermé, sauf dans le cas des souffleurs à neige pour lesquelles une disposition particulière s'applique. Les moteurs possédant des paramètres réglables doivent être conformes à toutes les normes prévues dans le projet de règlement, peu importe la façon dont les paramètres sont réglés.

Dispositions administratives

Le projet de règlement comprend des dispositions administratives nécessaires à la gestion et à l'application du régime législatif.

La marque nationale est requise pour les petits moteurs à allumage commandé fabriqués au Canada. Le projet de règlement établit le symbole de la marque nationale et décrit la procédure à suivre pour obtenir l'autorisation du ministre d'apposer cette marque.

Le projet de règlement prévoit la forme des dossiers et des pièces justificatives de la conformité que les entreprises doivent fournir ainsi que les délais prévus pour leur présentation, si le ministre en fait la demande. Ces dossiers incluent des copies du certificat de l'EPA, les documents présentés pour appuyer la demande de délivrance de ce certificat et la documentation démontrant qu'un moteur est vendu au Canada et aux États-Unis en même temps. Le ministère est conscient que les entreprises qui importent et vendent des moteurs normalement ne tiennent pas ces dossiers au Canada. Le projet de règlement n'inclut pas l'obligation de tenir les dossiers mais indique seulement que les entreprises sont responsables de les fournir au besoin.

D'autres dispositions administratives prévoient : (1) l'information qui doit être présentée lors de l'importation d'un moteur; (2) les instructions écrites devant être fournies au premier acheteur au détail concernant l'entretien relatif aux émissions pour chaque moteur; (3) les renseignements que doit présenter une entreprise à l'appui d'une demande de dispense de conformité aux normes applicables conformément à l'article 156 de la LCPE (1999); (4) la procédure à suivre par une entreprise qui émet un avis de défaut conformément à l'article 157 de la LCPE (1999); (5) le taux de location que le ministre paie à une entreprise aux termes de l'article 159 de la LCPE (1999) pour un moteur d'essai.

Solutions envisagées

Normes d'émissions volontaires

On pourrait continuer un programme volontaire pour contrôler les émissions, soit en gardant en place les protocoles d'entente existants pour fournir les moteurs de la phase 1 au marché canadien, ou en modifiant ces ententes de façon à introduire les normes d'émissions de la phase 2 de l'EPA. Compte tenu de l'importance de protéger l'environnement, Environnement Canada a conclu qu'un programme réglementaire est préférable à un programme volontaire de contrôle des émissions. Les pouvoirs énoncés dans la LCPE (1999) et les politiques annoncées par le ministre reflètent cette opinion. Le Règlement assure un marché équitable où les moteurs qui ne sont pas conformes aux normes applicables ne peuvent être vendus dans le marché canadien. Les protocoles d'entente servent de mesures intérimaires jusqu'à ce qu'un règlement soit développé dans le cadre de la LCPE (1999).

Règlement comportant des normes canadiennes uniques

Le Canada pourrait établir ses propres normes d'émissions. Comme plus de 99 p. 100 des petits moteurs à allumage commandé présentement vendus au Canada sont certifiés selon les normes de l'EPA, des normes canadiennes uniques représenteraient un fardeau additionnel et entraieraient en conflit avec la

of emission standards. The European Union is in the process of adopting emission standards for small spark-ignition engines that are essentially aligned with those of the U.S. EPA. Additionally, unique Canadian standards would entail extensive development of testing and certification procedures.

If Canada were to adopt emissions standards more stringent than in the U.S., the cost of engines and machines designed to meet Canadian standards could be expected to increase significantly and product availability would be reduced. On the other hand, adopting emission standards less stringent than the EPA standards would reduce overall environmental benefits for Canada.

Regulations with Averaging, Banking and Trading Provisions

The EPA emission program for small spark-ignition engines incorporates an optional averaging, banking and trading program that allows manufacturers to certify engines to a level less stringent than the prescribed standard as long as the increased emissions are offset, on a sales weighted basis, by engines certified better than the standard. Engines certified under the averaging provisions cannot exceed a prescribed maximum level.

Environment Canada has determined that administering a Canadian averaging program for this category of engines would be a major regulatory burden without commensurate environmental benefits. The U.S. averaging program primarily applies to manufacturers that design products, incorporate technology and plan production to meet the averages. The Canadian regulations apply primarily to importers without any control over engine design or production. The burden is created by the requirement for companies to establish their emission credits and to independently manipulate Canadian sales to ensure meeting the required average. While the U.S. averaging program is available to 41 manufacturers and importers of engines, the proposed Canadian regulations would apply to more than 400 importing companies.

As the industry tends to consider North America as a single market, it is expected that product offerings and sales mix will be relatively similar in Canada and the U.S. and therefore overall emission levels from small spark-ignition engines should be similar.

Regulations with Canadian Standards Aligned with those of the U.S.

Aligning Canadian off-road emission standards with U.S. federal standards enables manufacturers to certify engines only once for both countries. Environment Canada selected this option since the proposed Regulations provide for comparable emission performance on both sides of the border in a cost-effective manner and without additional burden on companies and consumers.

tendance vers l'harmonisation des normes d'émissions. L'Union européenne a amorcé le processus dans le but d'adopter des normes d'émissions pour les petits moteurs à allumage commandé qui sont essentiellement alignées sur celles de l'EPA. De plus, des normes canadiennes uniques exigeraient l'élaboration de procédures d'essai et de certification.

Si le Canada adoptait des normes d'émissions plus strictes que celles des États-Unis, on devrait s'attendre à ce que le coût des moteurs et des machines conçus pour être conformes aux normes canadiennes augmente considérablement et que la disponibilité des produits diminue. Par contre, l'adoption de normes d'émissions moins strictes que les normes de l'EPA réduirait les bénéfices environnementaux pour le Canada.

Règlement avec clauses pour le calcul de la moyenne, l'accumulation et l'échange

Les règles de l'EPA pour les petits moteurs à allumage commandé comprennent un programme optionnel de calcul de la moyenne, de l'accumulation et de l'échange de points relatifs aux émissions. Ce programme permet aux fabricants de certifier des moteurs au-dessus de la norme prescrite à condition que l'augmentation des émissions soit compensée, sur une base de vente pondérée, par des moteurs certifiés sous la norme. Les émissions des moteurs certifiés en vertu des dispositions relatives au calcul de la moyenne ne peuvent pas dépasser un niveau maximal prescrit.

Environnement Canada a jugé que la gestion d'un programme canadien de calcul de la moyenne pour ce type de moteurs pourrait représenter un lourd fardeau réglementaire sans procurer des avantages environnementaux correspondants. Le programme de calcul de la moyenne américain s'applique avant tout aux fabricants qui conçoivent les moteurs, incorporent la technologie et qui sont en mesure de planifier la production de façon à satisfaire aux exigences du calcul de la moyenne. La réglementation canadienne vise surtout les importateurs qui n'ont aucun contrôle sur la conception et la production des moteurs. Le fardeau viendrait de ce que les entreprises seraient obligées d'établir leurs points d'émission et de manipuler les ventes canadiennes pour s'assurer d'atteindre la moyenne requise. Le programme de calcul de la moyenne des États-Unis est accessible à 41 fabricants et importateurs tandis que la réglementation canadienne s'applique à plus de 400 entreprises.

Étant donné que l'industrie considère généralement l'Amérique du Nord comme un seul marché, on s'attend à ce que les produits offerts et l'ensemble des ventes soient relativement les mêmes au Canada et aux États-Unis et, par conséquent, à ce que les niveaux d'émissions des petits moteurs à allumage commandé soient équivalents.

Règlement prévoyant des normes canadiennes alignées sur les normes américaines

L'alignement des normes d'émissions canadiennes pour les moteurs hors route avec les normes fédérales américaines permet aux fabricants de certifier leurs moteurs une seule fois pour les deux pays. Environnement Canada a choisi cette option parce qu'elle permet d'obtenir de façon économique une performance comparable en matière d'émissions des deux côtés de la frontière sans fardeau additionnel pour les entreprises et les consommateurs.

Benefits and Costs

Benefits

Emission Reductions and Commensurate Benefits

Environment Canada has estimated the emission reductions accruing over the years 2000 to 2025 as a result of the proposed Regulations using the U.S. EPA Nonroad¹¹ model adapted to reflect Canadian parameters.

The forecasts include a “base case” reflecting the continuation of the existing voluntary agreements and a “regulated case” where the penetration rate of cleaner engines is assumed to be the same in Canada as in the U.S. The base case reflects the close integration of the North American market by assuming that Phase 2 engines would still penetrate the Canadian market in the absence of regulations, albeit at a slower rate.

Year 2000 is the starting point for both cases and mass emissions for that year are shown in Table 1. Emissions projections for 2025 are shown in Table 3.

Table 3 — Small Spark-Ignition Engine Emissions in Year 2025

Substance	Base Case Emissions in 2025	Emissions in 2025 with Proposed Regulations	Percentage Reduction in 2025 (Proposed Regulations vs Base Case)
Criteria Air Contaminants (kilotonnes)			
HC ^a	77.2	41.0	46.9%
NO _x ^a	8.4	6.7	20.1%
CO	1 413	1 403	0.7%
Greenhouse Gas (kilotonnes)			
CO ₂	2 903	2 645	8.9%
Toxic Substances (tonnes)			
acetaldehyde	145	74.6	48.6%
acrolein	32.0	16.5	48.5%
benzene	1 291	713	44.7%
1,3-butadiene	261	142	45.8%
formaldehyde	517	268	48.2%
PM ₁₀	3 966	3 836	3.3%

^a Emissions for HC and NO_x are calculated separately, but the standards apply to their combined values.

By 2025, the proposed Regulations will result in a 44 percent reduction in combined HC+NO_x emissions, compared to the base case. CO emissions will not be reduced significantly compared with the base case since the proposed Regulations maintain essentially the same allowable CO levels as those under the existing MOU.

Toxic emissions were estimated using emissions factors from a study conducted for Environment Canada by SENES Consultants Limited. Table 3 shows that the proposed Regulations will result in significant reductions of toxic hydrocarbon emissions and a marginal reduction of PM₁₀. The standards for HC will have the

¹¹ The Nonroad code and supporting documentation can be found at <http://www.epa.gov/otaq/nonrdmdl.htm>.

Avantages et coûts

Avantages

Réduction des émissions et avantages correspondants

Environnement Canada a estimé les réductions d'émissions résultant du projet de règlement entre 2000 et 2025 à l'aide du modèle Nonroad¹¹ de l'EPA adapté pour refléter les caractéristiques du Canada.

Les prévisions comprennent un « scénario de référence » qui suppose la continuation des protocoles d'entente présentement en place et un « scénario réglementé » qui suppose que le taux de pénétration des moteurs moins polluants est le même au Canada et aux États-Unis. On tient compte, dans le scénario de référence, de la forte intégration du marché nord-américain en presumant que, même sans réglementation, les moteurs de la phase 2 pénétreront le marché canadien, mais à un rythme plus lent.

L'année 2000 constitue le point de départ des deux scénarios et les émissions massiques produites cette année-là figurent au tableau 1. Les projections d'émissions pour 2025 paraissent au tableau 3.

Tableau 3 — Émissions des petits moteurs à allumage commandé en 2025

Polluant	Émissions en 2025 selon le scénario de référence	Émissions en 2025 Projet de règlement	Pourcentage des réductions en 2025 (Projet de règlement par rapport au scénario de référence)
Principaux contaminants atmosphériques (kilotonnes)			
HC ^a	77,2	41,0	46,9 %
NO _x ^a	8,4	6,7	20,1 %
CO	1 413	1 403	0,7 %
Gaz à effet de serre (kilotonnes)			
CO ₂	2 903	2 645	8,9 %
Substances toxiques (tonnes)			
Acéaldéhyde	145	74,6	48,6 %
Acroléine	32,0	16,5	48,5 %
Benzène	1 291	713	44,7 %
1,3-butadiène	261	142	45,8 %
formaldéhyde	517	268	48,2 %
PM ₁₀	3 966	3 836	3,3 %

^a Les émissions de HC et de NO_x sont calculées séparément, mais la norme s'applique à la somme de ces substances.

En 2025, le projet de règlement aura eu pour effet de réduire de 44 p. 100 les émissions combinées de HC et de NO_x, comparativement au scénario de référence. Les émissions de CO ne seront pas réduites de façon substantielle en comparaison avec le scénario de référence parce que le projet de règlement maintient essentiellement les mêmes niveaux admissibles de CO que ceux résultant des protocoles d'entente en place présentement.

Les émissions toxiques ont été estimées à l'aide des coefficients d'émissions utilisés par SENES Consultants Limited dans une étude réalisée à l'intention d'Environnement Canada. Le tableau 3 montre que le projet de règlement entraînera une réduction notable des émissions d'hydrocarbures toxiques et une

¹¹ Le modèle Nonroad et les documents de support se trouvent à l'adresse : <http://www.epa.gov/otaq/nonrdmdl.htm>.

effect of reducing toxic emissions although specific limits are not included. PM₁₀ will be reduced through the application of improved emission control technologies.

The reduction in emissions can be translated in terms of health impacts and environmental damages avoided. The proposed Regulations will contribute to reduced exposure to ground-level ozone and toxic substances. Estimating the benefits from reducing these pollutants is very difficult. It is impossible to disaggregate health and environmental impacts due to emissions from small spark-ignition engines from the other sources of air pollution. However the reduction of emission of ground-level ozone precursors will be especially beneficial because many of these engines tend to be used in the summer time when smog-related health problems are more acute.

Other Benefits

The upgrades in engine technologies needed to meet the standards provide the additional benefit of reducing fuel consumption. As shown in Table 3, the proposed Regulations will reduce emissions of carbon dioxide (CO₂), a by-product of fuel combustion linked to the greenhouse effect and climate change, by nearly 9 per cent in comparison to the base case in 2025. Improved fuel efficiency also leads to reductions of fuel costs and refuelling losses because of increased intervals between refuelling.

Costs

It is expected that the proposed Regulations will result only in negligible incremental costs as almost all small spark-ignition engines currently supplied to the Canadian market already comply with the EPA standards. There will, however, be some incremental administrative costs to industry such as the cost of affixing the national emissions mark which is estimated to be a few cents per engine.

Incremental costs to Government associated with the development and administration of the proposed Regulations are part of a number of integrated initiatives to reduce emissions from vehicles, engines and fuels totalling \$48.4 million over a four-year period starting in the 2001-2002 fiscal year. It is estimated that about one third of this amount will be spent in support of the proposed Regulations and the other four planned off-road regulations. Major cost components include laboratory upgrades to allow for emissions testing of off-road engines, regulatory development and administration, enforcement, and compliance verification activities.

Competitiveness Implications

Neither the standards nor the administrative requirements of the proposed Regulations are expected to have a negative impact upon the competitiveness of the small spark-ignition engine and machine industries in Canada. Engine and machine manufacturing industries in Canada should not be adversely affected by the proposed Regulations as they already operate on a North American basis. There should not be any competitiveness implications for distributors of engines and machines.

réduction marginale des PM₁₀. Les normes de HC auront pour effet de réduire les émissions d'hydrocarbures toxiques bien qu'il n'y ait pas de limite précise pour ces substances. Le PM₁₀ est réduit grâce à l'application de meilleures technologies antipollution.

La réduction des émissions se traduit en une diminution des effets négatifs sur la santé et des dommages à l'environnement. Le projet de règlement contribuera à réduire l'exposition à l'ozone troposphérique et aux substances toxiques. Il est très difficile d'estimer les avantages de ces réductions de polluants. Il est impossible de séparer les impacts sur la santé et l'environnement des émissions des petits moteurs à allumage commandé de celles d'autres sources de pollution. Cependant, la réduction des émissions des précurseurs de l'ozone troposphérique sera particulièrement bénéfique, puisque la plupart de ces moteurs sont généralement utilisés en été lorsque les problèmes de santé liés au smog sont les plus aigus.

Autres avantages

Les améliorations aux technologies de moteur requises pour satisfaire aux normes d'émissions produisent le bénéfice additionnel de réduire la consommation de carburant. Comme on le voit dans le tableau 3, en comparaison au scénario de référence, le projet de règlement aura permis en 2025 de réduire de près de 9 p. 100 les émissions de dioxyde de carbone (CO₂), un sous-produit de la combustion des carburants lié aux gaz à effet de serre et aux changements climatiques. Une amélioration dans l'économie de carburant veut aussi dire une diminution proportionnelle des coûts de carburant et des pertes par évaporation en raison de l'intervalle plus long entre les ravitaillements.

Coûts

On s'attend à ce que le projet de règlement ne résulte qu'en un coût différentiel négligeable puisque presque tous les petits moteurs à allumage commandé présentement offerts au marché canadien se conforment déjà aux normes de l'EPA. L'industrie devra cependant assumer des frais différentiels administratifs, tels que le coût pour apposer la marque nationale estimé à quelques cents par moteur.

Le coût différentiel que doit assumer le gouvernement fédéral par rapport à l'élaboration et à l'administration du Règlement entre dans le cadre des initiatives intégrées visant à réduire les émissions des véhicules, des moteurs et des carburants et celui-ci se chiffre à 48,4 millions de dollars sur une période de quatre ans débutant au cours de l'année financière 2001-2002. On estime qu'environ un tiers de cette somme sera affectée au présent projet de règlement ainsi qu'aux quatre autres règlements prévus pour le secteur hors route. Les principaux éléments de ces coûts comprennent la modernisation des laboratoires où l'on effectuera les essais d'émissions des moteurs hors route ainsi que l'élaboration et l'administration des mesures réglementaires et la vérification de la conformité et l'exécution de la loi.

Conséquences sur la compétitivité

Ni les normes d'émissions ni les exigences administratives du projet de règlement ne devraient avoir d'effet négatif sur la concurrence dans l'industrie des petits moteurs à allumage commandé et des machines actionnées par ces moteurs au Canada. Les industries manufacturières de ce secteur ne devraient pas être lésées par le projet de règlement puisqu'elles sont déjà exploitées sur une base nord-américaine. Aussi, le projet de règlement ne devrait nullement toucher la compétitivité des distributeurs de moteurs et de machines.

Consultation

In April 2000, the Deputy Minister of the Environment wrote to a wide range of stakeholders inviting them to participate in the development of the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels. In May 2000, Environment Canada convened a stakeholder workshop in Toronto to discuss measures to reduce air pollution from vehicles, engines and fuels. The workshop was attended by 125 representatives from federal, provincial, territorial and municipal governments, environmental and health organizations, the petroleum refining industry, automotive and engine manufacturers, and the alternative fuels sector. Workshop presentations and related written submissions were distributed to all stakeholders in July 2000.

The consultation revealed a broad consensus that Canada's emission standards for off-road engines should be based on alignment with corresponding U.S. federal programs. Commenters identified the integrated nature of the North American economy and the implementation of aggressive national programs for off-road engines by the U.S. EPA as two key elements supporting a policy of alignment with U.S. federal programs as a logical approach for Canada to achieve significant emission reductions in a cost-effective manner. The *Support Document to the Notice of Intent on the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels*¹² contains further background on the issues and summarizes the input provided at the workshop and through written submission.

Starting in June 2001, Environment Canada officials met on an informal basis with Canadian manufacturers, importers and distributors of small spark-ignition engines and machines, and major industry associations. These meetings were intended to involve the industry in the development of the proposed Regulations.

In July 2002, Environment Canada released a discussion draft of the proposed Regulations. The discussion draft was accompanied by a note describing four specific regulatory issues: accepting engines certified to European Union emissions standards; Canadian regulatory plans to address proposed EPA amendments to Part 90 of the CFR; special provisions to identify winter engines; and emission averaging provisions.¹³

Comments received show support for many aspects of the Regulations and for the approach proposed to address the specific issues listed in the discussion document. As the European Union standards are not yet finalized, accepting engines certified in countries belonging to the Union is not considered in the proposed Regulations.

Some of the comments suggest that some stakeholders are unfamiliar with CEPA 1999. The proposed Regulations represent the first time a category of off-road engines will be regulated in Canada and many foreign companies will be impacted. Environment Canada plans to release a guidance document to assist companies with the administrative and technical provisions of the regulatory framework.

¹² The document can be obtained at <http://www.ec.gc.ca/transport/publications/support/supporttoc.htm>.

¹³ The Discussion Draft and accompanying document can be obtained at <http://www.ec.gc.ca/CEPARRegistry/default.cfm>.

Consultations

En avril 2000, le sous-ministre de l'Environnement a écrit à un vaste éventail d'intervenants pour les inviter à participer à l'élaboration du Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants. En mai 2000, le ministère a organisé un atelier rassemblant les intervenants à Toronto afin de discuter des mesures à prendre pour réduire la pollution atmosphérique causée par les véhicules, les moteurs et les carburants. L'atelier réunissait 125 représentants des gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux, des municipalités, des organismes touchant l'environnement et la santé, de l'industrie du raffinage du pétrole, des fabricants de voitures et de moteurs et le secteur des carburants de remplacement. En juillet 2000, les présentations de l'atelier et les commentaires écrits reçus par la suite ont été distribués à tous les intervenants.

La consultation a fait ressortir un consensus général : les normes canadiennes d'émissions des moteurs hors route devraient reposer sur l'harmonisation avec les programmes fédéraux américains correspondants. Les intervenants ont reconnu que la nature intégrée de l'industrie nord-américaine et la mise en œuvre par l'EPA de programmes nationaux rigoureux pour réduire les émissions des moteurs hors route sont deux éléments clefs appuyant une politique d'harmonisation avec les programmes fédéraux américains. Cette harmonisation constitue une démarche logique qui permettra au Canada de parvenir de façon rentable à des réductions considérables des émissions. Le *Document d'appui : Avis d'intention pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants*¹² fournit d'autres renseignements sur les questions considérées par Environnement Canada et résume les opinions exprimées au cours de l'atelier et dans les mémoires.

Depuis juin 2001, des fonctionnaires d'Environnement Canada ont rencontré de façon informelle les fabricants, les importateurs et les distributeurs canadiens de petits moteurs à allumage commandé et de machines munies de ces moteurs ainsi que des associations importantes de l'industrie. Ces rencontres avaient pour but d'impliquer l'industrie dans l'élaboration du projet de règlement.

En juillet 2002, Environnement Canada a distribué une ébauche du projet de règlement accompagnée d'une note dans laquelle quatre points réglementaires particuliers sont décrits : acceptation des moteurs certifiés en conformité des normes d'émissions de l'Union européenne; plans réglementaires canadiens en relation avec les modifications proposées par l'EPA pour la partie 90 du CFR; dispositions particulières pour déterminer les moteurs à usage hivernal; dispositions relatives au calcul de la moyenne des émissions¹³.

Les commentaires reçus appuient plusieurs aspects du Règlement et l'approche proposée face aux questions spécifiques contenues dans le document de travail. Comme les normes de l'Union européenne ne sont pas encore finales, l'acceptation des moteurs certifiés par les pays membres de cette union ne fait pas partie du projet de règlement.

Certains des commentaires révèlent que certains intervenants manquent de familiarité avec la LCPE (1999). Le projet de règlement propose la réglementation d'une catégorie de moteurs hors route pour la première fois au Canada et plusieurs compagnies étrangères seront touchées. Environnement Canada prévoit produire un guide pour aider les compagnies à tenir compte des dispositions administratives et techniques du cadre réglementaire.

¹² Ce document peut être obtenu au <http://www.ec.gc.ca/transport/publications/support/supporttocfr.htm>.

¹³ Le document de travail et ses notes d'accompagnement se retrouvent au : <http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/default.cfm>.

Many commenters expressed concerns that there could be insufficient lead-time to meet the then proposed January 1, 2004 implementation date. These concerns have been addressed since the proposed Regulations will come into force as soon as registered, but the standards will only apply to engines of model year 2005 and later. This approach should provide sufficient lead-time. Potential problems associated with an implementation date at mid-model year are also addressed.

Comments from some engine manufacturers and trade associations mentioned the difficulty of applying the national emissions mark to engines where labelling space is sparse. The proposed Regulations include two revisions to address this question: the size of the mark is reduced and the mark is required only on engines manufactured in Canada. CEPA 1999 directly requires compliance with the standards as a condition of importation into Canada. Therefore the national emissions mark is not necessary on imported engines.

The Engine Manufacturers Association suggested that the burden of administrative requirements be minimized and Environment Canada has simplified most administrative provisions. The Outdoor Power Equipment Institute proposed that the Regulations accommodate Canada-only niche products used by the forestry industry. The proposed Regulations provide the necessary flexibility to accommodate these products.

Compliance and Enforcement

Environment Canada administers a comprehensive program to monitor compliance with emission standards. The program includes:

- authorizing and monitoring use of the national emissions mark;
- reviewing company evidence of conformity;
- registering manufacturers notices of defects affecting emission controls;
- inspection of test engines and their emission-related components; and
- laboratory emissions tests of sample new engines that are representative of products offered for sale in Canada.

Environment Canada plans to coordinate efforts with the EPA by sharing information to increase program efficiency and effectiveness.

If an engine is found not to comply with the proposed Regulations, the manufacturer or importer is subject to the provisions of CEPA 1999. In this situation, the normal course of events is to perform sufficient engineering assessment to determine if a notice of defect should be issued.

Environment Canada's Compliance and Enforcement Policy¹⁴ will be applied when verifying compliance with the proposed Regulations. This Policy sets out the range of possible responses to alleged violations: warnings, environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court prosecution after the laying of charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

Plusieurs intervenants ont exprimé leur inquiétude à l'effet qu'il n'y ait pas suffisamment de temps avant la mise en application qui avait été proposée pour le 1^{er} janvier 2004. Ces inquiétudes ont été atténuées par le fait que les normes s'appliqueront seulement à partir de l'année de modèle 2005 bien que le projet de règlement entrera en vigueur dès qu'il aura été enregistré. Cette approche devrait procurer suffisamment de temps de préparation. Les problèmes potentiels reliés à la mise en vigueur au milieu d'une année de modèle sont aussi traités.

Certains manufacturiers de moteurs et associations connexes ont mentionné la difficulté d'apposer la marque nationale sur un moteur où l'espace est très restreint. Le projet de règlement inclut deux solutions à ce problème : la grandeur de la marque a été réduite et son utilisation n'est requise que pour les moteurs fabriqués au Canada. Les dispositions de la LCPE (1999) requièrent expressément que les moteurs importés soient conformes aux normes comme condition d'entrée au Canada. L'application d'une marque nationale sur les moteurs importés n'est donc pas nécessaire.

L'Engine Manufacturers Association a suggéré de minimiser le fardeau des exigences administratives. Environnement Canada a simplifié la plupart des dispositions administratives. Le Outdoor Power Equipment Institute a proposé que le Règlement accommode des produits spécialisés utilisés dans le secteur de l'industrie forestière qui sont disponibles seulement au Canada. Le projet de règlement offre la flexibilité nécessaire pour que ces produits soient acceptés.

Respect et exécution

Environnement Canada administre un programme complet afin de surveiller l'observance des normes d'émissions. Voici quelques-unes des mesures prises dans le cadre du programme :

- autoriser et surveiller l'utilisation de la marque nationale;
- examiner les pièces justificatives de la conformité des entreprises;
- consigner les avis de défaut des fabricants qui ont une incidence sur les émissions;
- inspecter les moteurs d'essais et leurs composantes liées aux émissions;
- procéder à des essais d'émissions en laboratoire de spécimens de nouveaux moteurs qui sont représentatifs des produits vendus au Canada.

Environnement Canada prévoit coordonner ses efforts avec l'EPA en partageant de l'information visant ainsi à augmenter le rendement et l'efficacité du programme.

Lorsqu'un moteur sera jugé non conforme au projet de règlement, le fabricant ou l'importateur tombera sous le coup de la LCPE (1999). Dans ce cas, la procédure habituelle consistera à effectuer un nombre suffisant d'évaluations d'ingénierie pour déterminer si l'entreprise doit publier un avis de défaut.

Environnement Canada appliquera sa Politique d'observation et d'application¹⁴ lorsqu'elle vérifiera la conformité au projet de règlement. La Politique décrit toute une gamme de mesures à prendre en cas d'infractions présumées : avertissements, ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, contraventions, ordres ministériels, injonctions, poursuites pénales et mesures de rechange en matière de protection de l'environnement [lesquelles peuvent remplacer une poursuite pénale, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction présumée à la LCPE (1999)]. De plus, la politique indique quand Environnement Canada aura recours à des poursuites civiles intentées par la Couronne pour recouvrer ses frais.

¹⁴ The policy can be found at <http://www.ec.gc.ca/CEPARRegistry/enforcement/CandEpolicy.pdf>.

¹⁴ Ce document se trouve à http://www.ec.gc.ca/RegistreLCPE/enforcement/CandEpolicy_f.pdf.

Whenever a possible violation of the Regulations is identified, enforcement officers may carry out inspections, investigations or both. Alleged violations may be identified by Environment Canada's technical personnel, through information transmitted to the Department by the Canada Customs and Revenue Agency or through complaints received from the public. Enforcement activities may also include inspections by enforcement officers at Canada's international borders.

When, following an inspection or an investigation, a CEPA enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the following criteria:

- Nature of the alleged violation: This includes consideration of the seriousness of the harm or potential harm to the environment, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act.
- Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator: The desired result is compliance with the Act within the shortest possible time and with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.
- Consistency in enforcement: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

Contacts

Ross White, Director, Transportation Systems Branch, Air Pollution Prevention Directorate, Hull, Quebec K1A 0H3, (819) 953-1120 (Telephone), (819) 953-7815 (Facsimile), ross.white@ec.gc.ca (Electronic mail); Céline Labossière, Senior Economist, Regulatory and Economic Analysis Branch, Economic and Regulatory Affairs Directorate, Hull, Quebec K1A 0H3, (819) 997-2377 (Telephone), (819) 997-2769 (Facsimile), celine.labossiere@ec.gc.ca (Electronic mail).

Chaque fois qu'une infraction présumée au Règlement est décelée, les agents de l'autorité peuvent effectuer des inspections ou des enquêtes. Certaines infractions présumées peuvent être décelées par le personnel technique d'Environnement Canada, grâce à des renseignements transmis au ministère par l'Agence des douanes et du revenu du Canada, ou à la suite de plaintes émanant du public. Les activités d'application peuvent aussi comprendre des inspections réalisées par les agents de l'autorité aux frontières internationales du pays.

Lorsque, à la suite d'une inspection ou d'une enquête, un agent de l'autorité arrive à la conclusion qu'il y a eu infraction présumée à la LCPE, l'agent se basera sur les critères suivants pour décider de la mesure à prendre :

- La nature de l'infraction présumée : Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages réels ou potentiels causés à l'environnement, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs ou exigences de la Loi.
- L'efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer : Le but visé est de faire respecter la Loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. Il sera tenu compte, notamment, du dossier du contrevenant pour l'observation de la Loi, de sa volonté de coopérer avec les agents de l'autorité et de la preuve que des correctifs ont été apportés.
- La cohérence dans l'application : Les agents de l'autorité tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider de la mesure à prendre pour appliquer la Loi.

Personnes-ressources

Ross White, Directeur, Direction des systèmes de transport, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 953-1120 (téléphone), (819) 953-7815 (télécopieur), ross.white@ec.gc.ca (courriel); Céline Labossière, Économiste principale, Direction des analyses réglementaires et économiques, Direction générale des affaires économiques et réglementaires, Hull (Québec) K1A 0H3, (819) 997-2377 (téléphone), (819) 997-2769 (télécopieur), celine.labossiere@ec.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, that the Governor in Council, pursuant to section 160 of that Act, proposes to make the annexed *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations*.

Any person may, within 60 days after the publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Ross White, Director, Transportation Systems Branch, Air Pollution Prevention Directorate, Environmental Protection Service, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3.

^a S.C. 1999, c. 33

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 160 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Ross White, Direction des systèmes de transport, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique, Service de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement, Ottawa (Ontario) K1A 0H3.

^a L.C. 1999, ch. 33

A person who provides information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, March 20, 2003

EILEEN BOYD
Assistant Clerk of the Privy Council

Quiconque fournit des renseignements au ministre peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 20 mars 2003

La greffière adjointe du Conseil privé,
EILEEN BOYD

OFF-ROAD SMALL SPARK-IGNITION ENGINE EMISSION REGULATIONS

INTERPRETATION

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.
- “Act” means the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. (*Loi*)
- “CFR” means Title 40, chapter I, subchapter C, part 90, of the *Code of Federal Regulations* of the United States as amended from time to time. (*CFR*)
- “element of design” means, in respect of an engine,
- any control system including computer software, electronic control systems and computer logic;
 - any control system calibrations;
 - the results of systems interaction; or
 - any hardware items. (*élément de conception*)
- “emission control system” means any device, system, or element of design that controls or reduces the emission of substances from an engine. (*système antipollution*)
- “engine” means an off-road engine that is prescribed under subsection 5(1). (*moteur*)
- “EPA” means the United States Environmental Protection Agency. (*EPA*)
- “EPA certificate” means a certificate of conformity to United States federal standards issued by the EPA. (*certificat de l'EPA*)
- “exhaust emissions” means substances emitted into the atmosphere from any opening downstream from the exhaust port of an engine. (*émissions de gaz d'échappement*)
- “machine” means a vehicle, device, appliance or implement powered by an engine. (*machine*)
- “model year” means the year, as determined under section 4, that is used by a manufacturer to designate a model of engine. (*année de modèle*)
- “off-road engine” means an engine, within the meaning of section 149 of the Act,
- that is used or designed to be used by itself and that is designed to be or is capable of being carried or moved from one location to another; or
 - that is used or designed to be used
 - in or on a machine that is designed to be or capable of being carried or moved from one location to another,
 - in or on a machine that is self-propelled,
 - in or on a machine that serves a dual purpose by both propelling itself and performing another function, or
 - in or on a machine that is designed to be propelled while performing its function. (*moteur hors-route*)
- (2) Standards that are incorporated by reference in these Regulations from the CFR are those expressly set out in the CFR and shall be read as excluding
- references to the EPA or the Administrator of the EPA exercising discretion in any way;

RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES PETITS MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE COMMANDÉ

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.
- « année de modèle » L'année utilisée par le fabricant, conformément aux prescriptions de l'article 4, pour désigner un modèle de moteur. (*model year*)
- « certificat de l'EPA » Le certificat de conformité aux normes fédérales américaines qui est délivré par l'EPA. (*EPA certificate*)
- « CFR » La partie 90, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version éventuellement modifiée. (*CFR*)
- « élément de conception » À l'égard d'un moteur :
- tout système de commande, y compris le logiciel, les systèmes de commande électronique et la logique de l'ordinateur;
 - les calibrages du système de commande;
 - les résultats de l'interaction entre les systèmes;
 - les ferrures. (*element of design*)
- « émissions de gaz d'échappement » Substances rejetées dans l'atmosphère à partir de toute ouverture en aval de la lumière d'échappement d'un moteur. (*exhaust emissions*)
- « EPA » L'Environmental Protection Agency des États-Unis. (*EPA*)
- « Loi » La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. (*Act*)
- « machine » Tout véhicule, dispositif, appareil ou instrument actionné par un moteur. (*machine*)
- « moteur » Moteur hors route désigné au paragraphe 5(1). (*engine*)
- « moteur hors route » S'entend du moteur, au sens de l'article 149 de la Loi :
- utilisé ou conçu pour être utilisé seul et conçu pour être déplacé et pouvant l'être;
 - utilisé ou conçu pour être utilisé :
 - dans ou sur une machine conçue pour être déplacée et pouvant l'être,
 - dans ou sur une machine autopropulsée,
 - dans ou sur une machine servant une double fin, soit l'autopropulsion et une autre fonction,
 - dans ou sur une machine conçue pour être propulsée tout en accomplissant sa fonction. (*off-road engine*)
- « système antipollution » Tout dispositif, système ou autre élément de conception qui contrôle ou réduit les émissions de gaz d'échappement du moteur. (*emission control system*)
- (2) Les normes du CFR qui sont incorporées par renvoi dans le présent règlement sont celles qui sont expressément établies dans le CFR, et elles doivent être interprétées compte non tenu :
- des renvois à l'EPA ou à son administrateur exerçant son pouvoir discrétionnaire;

- (b) alternative standards related to the averaging, banking and trading of emission credits, to small volume manufacturers or to financial hardship; and
- (c) standards or evidence of conformity of any jurisdiction or authority other than the EPA.
- (3) For the purposes of these Regulations, a reference in the CFR to
- (a) “nonroad vehicle” shall be read as “machine”; and
- (b) “nonroad engine” shall be read as “engine”.

PURPOSE

2. The purpose of these Regulations is to
- (a) reduce emissions of hydrocarbons, oxides of nitrogen and carbon monoxide from engines by establishing emission limits for those substances or combinations of those substances;
- (b) reduce emissions of the toxic substances formaldehyde, 1,3-butadiene, acetaldehyde, acrolein and benzene through the establishment of emission limits for hydrocarbons from engines; and
- (c) establish emission standards and test procedures for engines that are aligned with those of the EPA.

APPLICATION

3. These Regulations apply to engines of the 2005 and later model years.

MODEL YEAR

4. (1) A year that is used by a manufacturer of an engine as a model year shall
- (a) if the period of production of a model of engine does not include January 1 of a calendar year, correspond to the calendar year during which the period of production falls; or
- (b) if the period of production of a model of engine includes January 1 of a calendar year, correspond to that calendar year.
- (2) The period of production of a model of engine shall include only one January 1.

PRESCRIBED ENGINES

5. (1) Subject to subsection (2), the off-road engines that are prescribed for the purposes of the definition “engine” in section 149 of the Act are those that
- (a) operate under characteristics significantly similar to the theoretical Otto combustion cycle;
- (b) use a spark plug or other sparking device; and
- (c) develop no more than 19 kW of power measured at the crankshaft, or its equivalent, when equipped only with standard accessories (such as oil pumps or coolant pumps) necessary for their operation.
- (2) The engines referred to in subsection (1) do not include engines that are
- (a) designed exclusively for competition and with characteristics, and features that are not easily removed, that render their use other than in competition unsafe, impractical or unlikely;
- (b) regulated by the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*;
- (c) designed to be used exclusively in underground mines;

- b) des normes de rechange relatives aux moyennes, à l’accumulation et à l’échange de points relatifs aux émissions, aux fabricants à faible volume ou aux difficultés financières;
- c) des normes et des justifications de conformité de toute autorité autre que l’EPA.

- (3) Pour l’application du présent règlement, toute mention dans le CFR de :

- a) « nonroad vehicle » s’entend au sens de « machine »;
- b) « nonroad engine » s’entend au sens de « moteur ».

OBJET

2. Le présent règlement a pour objet :
- a) de réduire les émissions d’hydrocarbures, d’oxydes d’azote et de monoxyde de carbone provenant des moteurs en établissant des limites d’émission pour ces substances, seules ou combinées;
- b) de réduire les émissions des substances toxiques formaldéhyde, 1,3-butadiène, acétaldéhyde, acroléine et benzène en établissant des limites d’émission pour les hydrocarbures provenant des moteurs;
- c) d’établir des normes d’émission et des méthodes d’essai applicables aux moteurs qui soient compatibles avec celles de l’EPA.

CHAMP D’APPLICATION

3. Le présent règlement s’applique aux moteurs de l’année de modèle 2005 et de toute année de modèle ultérieure.

ANNÉE DE MODÈLE

4. (1) L’année utilisée par le fabricant de moteurs à titre d’année de modèle correspond :
- a) dans le cas où la période de production du modèle de moteur ne comprend pas le 1^{er} janvier d’une année civile, à l’année civile en cours durant la période de production;
- b) dans le cas où la période de production du modèle de moteur comprend le 1^{er} janvier d’une année civile, à cette année civile.
- (2) La période de production d’un modèle de moteur ne peut comprendre qu’un seul 1^{er} janvier.

MOTEURS DÉSIGNÉS

5. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les moteurs hors route qui présentent les caractéristiques ci-après sont désignés pour l’application de la définition de « moteur » à l’article 149 de la Loi :
- a) ils fonctionnent selon des caractéristiques très semblables au cycle de combustion théorique d’Otto;
- b) ils utilisent une bougie d’allumage ou tout autre mécanisme d’allumage commandé;
- c) ils produisent au plus 19 kW de puissance mesurée au vilebrequin ou son équivalent, lorsqu’ils ne sont dotés que d’accessoires standards (tels des pompes à huile ou de liquide de refroidissement) nécessaires à leur fonctionnement.
- (2) Les moteurs prévus au paragraphe (1) ne comprennent pas :
- a) ceux qui sont conçus exclusivement à des fins de compétition, avec des éléments difficilement amovibles et des caractéristiques qui rendent dangereuse, non pratique ou improbable l’utilisation de ceux-ci à d’autres fins;
- b) ceux qui sont régis par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;

- (d) designed to be used to power snowmobiles, all-terrain vehicles or restricted-use motorcycles, as those vehicles are defined in subsection 2(1) of the *Motor Vehicle Safety Regulations*;
- (e) designed to be used in reduced-scale models of vehicles that are not capable of transporting a person;
- (f) designed to be used exclusively in emergency and rescue machines; or
- (g) designed to be used in machines designed for use in military combat or combat support.

(3) For the purpose of section 152 of the Act, the prescribed engines are those referred to in subsection (1) that are manufactured in Canada, except any engine that will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing.

APPLICATION FOR AUTHORIZATION TO APPLY THE
NATIONAL EMISSIONS MARK

6. (1) Any company that intends to apply a national emissions mark in relation to an engine shall apply to the Minister to obtain an authorization.

(2) The application to apply a national emissions mark shall be signed by a person who is authorized to act on behalf of the company and shall include

- (a) the name and street address of the head office of the company and, if different, its mailing address;
- (b) a statement that the company is seeking to obtain the authorization to apply the national emissions mark under the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations*;
- (c) the street address of the location at which the national emissions mark will be applied; and
- (d) information to show that the company is capable of verifying compliance with the standards set out in these Regulations.

NATIONAL EMISSIONS MARK

7. (1) The national emissions mark is the mark set out in the schedule.

(2) The national emissions mark shall be at least 7 mm in height and 10 mm in width.

- (3) The national emissions mark shall be located
 - (a) on or immediately next to the engine information label referred to in paragraph 15(d); or
 - (b) if there is no such label applied to the engine, in a visible, readily accessible location.
- (4) The national emissions mark shall be on a label that
 - (a) is permanently applied;
 - (b) is resistant to or protected against any weather condition; and
 - (c) bears inscriptions that are legible, indelible and that are indented, embossed or in a colour that contrasts with the background of the label.

(5) A company that has been authorized to apply the national emissions mark shall display the identification number assigned by the Minister in figures that are at least 2 mm in height, immediately below or to the right of the national emissions mark.

c) ceux qui sont conçus pour être utilisés exclusivement à l'intérieur d'une mine souterraine;

d) ceux qui sont conçus pour faire fonctionner des motoneiges, des véhicules tout terrain ou des motocyclettes à usage restreint, selon la définition de ces termes au paragraphe 2(1) du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*;

e) ceux qui sont conçus pour être utilisés dans des modèles de véhicules à échelle réduite qui ne sont pas en mesure de transporter une personne;

f) ceux qui sont conçus pour être utilisés exclusivement dans des machines d'urgence et de sauvetage;

g) ceux qui sont conçus pour être utilisés dans des machines militaires conçues à des fins de combat ou d'appui tactique.

(3) Pour l'application de l'article 152 de la Loi, les moteurs réglementés sont les moteurs visés au paragraphe (1) dont la fabrication a lieu au Canada, à l'exception de tout moteur destiné à être utilisé au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales.

DEMANDE D'AUTORISATION D'APPOSER LA
MARQUE NATIONALE

6. (1) L'entreprise qui prévoit apposer la marque nationale pour un moteur doit présenter au ministre une demande d'autorisation à cette fin.

(2) La demande doit être signée par une personne autorisée à agir pour le compte de l'entreprise et comporter les renseignements suivants :

- a) les nom et adresse municipale du siège social de l'entreprise ainsi que l'adresse postale, si elle est différente;
- b) un énoncé précisant que la demande est faite aux termes du *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*;
- c) l'adresse municipale de l'endroit où l'on procédera à l'apposition de la marque nationale;
- d) des renseignements permettant d'établir que l'entreprise peut vérifier si les normes fixées dans le présent règlement sont respectées.

MARQUE NATIONALE

7. (1) La marque nationale est celle figurant à l'annexe.

(2) La marque nationale a au moins 7 mm de hauteur et 10 mm de largeur.

- (3) La marque nationale doit se trouver :
 - a) soit sur l'étiquette d'information visée à l'alinéa 15d), ou juste à côté;
 - b) soit, à défaut de cette étiquette, à un endroit bien en vue ou d'accès facile.
- (4) La marque nationale doit se trouver sur une étiquette qui :
 - a) est apposée en permanence;
 - b) résiste aux intempéries ou est à l'abri des intempéries;
 - c) porte des inscriptions claires et indélébiles qui sont renforcées, en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette.

(5) L'entreprise qui est autorisée à apposer la marque nationale doit afficher le numéro d'identification que lui a assigné le ministre, lequel doit être formé de caractères d'au moins 2 mm de hauteur, juste au-dessous ou à droite de la marque nationale.

ENGINE STANDARDS

8. (1) An emission control system that is installed on an engine to enable it to conform to the standards set out in these Regulations shall not

(a) release, in its operation or function, a substance that causes air pollution and that would not have been released if the system were not installed; or

(b) in its operation, function or malfunction, make the engine or the machine in which the engine is installed unsafe, or endanger persons or property near the engine or machine.

(2) No engine shall be equipped with a defeat device as defined in paragraph 111(b), subpart B, of the CFR.

9. (1) Subject to sections 12 and 13, an engine shall conform to the exhaust emission standards set out in sections 103 to 105, subpart B, of the CFR that are applicable to engines of the same model year and of the same engine class described in paragraph 116(a), subpart B, of the CFR.

(2) For the purpose of subsection (1), engines of a model year not included in the Phase 2 classification referred to in the CFR shall meet the exhaust emission standards applicable to engines of the same class and model year in the Phase 1 classification referred to in the CFR.

(3) The standards referred to in subsection (1) include the test procedures, fuels and calculation methods set out in the CFR for those standards.

10. (1) The crankcase of an engine must be closed.

(2) Despite subsection (1), an engine may have an open crankcase if it

(a) is designed exclusively to power a snowblower; and

(b) meets the emission standards that are prescribed by these Regulations and applicable to the combination of exhaust emissions, measured using the procedures set out in subpart E of the CFR, and crankcase emissions.

11. (1) In this section, “adjustable parameter” means a device, system or element of design that is physically capable of being adjusted to affect emissions or engine performance during emission testing or normal in-use operation, but does not include devices, systems or elements of design that are permanently sealed by the engine manufacturer or that are inaccessible with the use of ordinary tools.

(2) Engines equipped with adjustable parameters must comply with the applicable standards under these Regulations for any specification within the physically available range.

REPLACEMENT ENGINES

12. (1) In this section, “replacement engine” means an engine designed exclusively to replace an engine in a machine for which no current model year engine with the physical or performance characteristics necessary for the operation of the machine exists.

(2) A replacement engine may conform to, instead of the standards set out in section 9,

(a) in the case where a replacement engine of a model year later than the original engine and with the physical or performance characteristics necessary for the operation of the machine exists, the exhaust emission standards applicable to an engine

NORMES APPLICABLES AUX MOTEURS

8. (1) Le système antipollution d'un moteur installé pour qu'il soit conforme aux normes établies dans le présent règlement ne doit pas :

a) par son fonctionnement, rejeter des substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui n'auraient pas été rejetées si le système n'avait pas été installé;

b) par son fonctionnement ou son mauvais fonctionnement, rendre le moteur ou la machine dans laquelle celui-ci est installé non sécuritaire ou mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant à proximité de la machine ou du moteur.

(2) Il est interdit d'équiper les moteurs d'un dispositif de mise en échec visé à l'alinéa 111(b) de la sous-partie B du CFR.

9. (1) Sous réserve des articles 12 et 13, le moteur d'une année de modèle donnée doit être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement prévues aux articles 103 à 105 de la sous-partie B du CFR, pour cette année de modèle, qui sont applicables à la catégorie de moteur à laquelle il appartient selon l'alinéa 116(a) de la sous-partie B du CFR.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), si l'année de modèle d'une catégorie de moteur n'est pas mentionnée à la phase 2 prévue par le CFR, le moteur doit être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement applicables à la catégorie de moteur à laquelle il appartient qui sont mentionnées à la phase 1 prévue par le CFR.

(3) Les normes mentionnées au paragraphe (1) comprennent les méthodes d'essai, les carburants et les méthodes de calcul qui y sont prévues à leur égard.

10. (1) Le carter d'un moteur doit être fermé.

(2) Malgré le paragraphe (1), un moteur peut avoir un carter ouvert si, à la fois :

a) il est conçu exclusivement pour faire fonctionner une souffleuse à neige;

b) il satisfait aux normes prévues par le présent règlement, qui s'appliquent à la combinaison des gaz d'échappement mesurés selon les procédures prévues à la sous-partie E du CFR et des émissions du carter.

11. (1) Au présent article, « paramètre réglable » s'entend de tout dispositif, système ou élément de conception pouvant être ajusté mécaniquement de façon à modifier les émissions ou la performance du moteur durant un essai ou son usage normal, à l'exclusion de celui qui est scellé de façon permanente par le fabricant du moteur ou qui n'est pas accessible à l'aide d'outils usuels.

(2) Le moteur doté de paramètres réglables doit être conforme aux normes applicables aux termes du présent règlement quel que soit le réglage mécanique des paramètres.

MOTEURS DE REMPLACEMENT

12. (1) Au présent article, « moteur de remplacement » s'entend du moteur qui est conçu exclusivement pour remplacer le moteur d'une machine pour laquelle il n'existe pas de moteur de l'année de modèle en cours possédant les caractéristiques physiques ou le rendement nécessaires au fonctionnement de la machine.

(2) Le moteur de remplacement peut, au lieu d'être conforme aux normes visées aux articles 9, être conforme :

a) dans le cas où il existe un moteur d'une année de modèle ultérieure à celle du moteur original possédant les caractéristiques physiques ou le rendement nécessaires au fonctionnement de la machine, aux normes d'émission de gaz d'échappement

of a later model year than the original engine or, if there were none, to the manufacturer's specifications; or

(b) in any other case, the exhaust emission standards applicable to the original engine or, if there were no such standards, the manufacturer's specifications.

ENGINES COVERED BY AN EPA CERTIFICATE

13. (1) Every engine of a specific model year that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and in the United States shall conform to, instead of the standards set out in sections 8 to 11, the emission standards referred to in the EPA certificate.

(2) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the provisions of the CFR that are applicable to an engine referred to in subsection (1) pursuant to the EPA certificate correspond to the emission standards referred to in subsection (1).

(3) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the EPA is the prescribed agency.

EMISSION-RELATED MAINTENANCE INSTRUCTIONS

14. (1) Every company shall ensure that written instructions respecting emission-related maintenance are provided to the first retail purchaser of every engine or machine and that the instructions are consistent with the maintenance instructions set out in paragraphs (a) and (b) of section 1104, subpart L, of the CFR for the applicable model year.

(2) The instructions shall be provided in English, French or both official languages, as requested by the purchaser.

RECORDS

15. In the case of an engine that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and in the United States, evidence of conformity for the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company shall consist of

- (a) a copy of the EPA certificate covering the engine;
- (b) a document demonstrating that engines covered by the EPA certificate are sold concurrently in Canada and in the United States;
- (c) a copy of the records submitted to the EPA in support of the application for the issuance of the EPA certificate in respect of the engine; and
- (d) an engine information label that is permanently affixed in the form and location set out in section 114, subpart B, of the CFR for the applicable model year of the engine.

16. In the case of an engine other than those referred to in section 15, evidence of conformity required under paragraph 153(1)(b) of the Act shall be obtained and produced by a company in a form and manner that is satisfactory to the Minister instead of that specified in section 15.

17. On written request by the Minister for the evidence of conformity referred to in paragraphs 15(a) to (c) or section 16, the company shall provide the Minister with the evidence of conformity in respect of any engine manufactured in the eight years preceding the request, in either official language and

- (a) within 40 days after the request is delivered to the company; or

qui étaient applicables au moteur de l'année de modèle ultérieure ou, si aucune norme n'était applicable, aux spécifications du fabricant;

b) dans le cas contraire, aux normes d'émission de gaz d'échappement qui étaient applicables au moteur original, ou, si aucune norme n'était applicable, aux spécifications du fabricant.

MOTEURS VISÉS PAR UN CERTIFICAT DE L'EPA

13. (1) Les moteurs d'une année de modèle donnée qui sont visés par un certificat de l'EPA et qui sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période doivent, au lieu d'être conformes aux normes visées aux articles 8 à 11, être conformes aux normes d'émission mentionnées dans ce certificat.

(2) Pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi, les dispositions du CFR qui sont applicables à un moteur visé au paragraphe (1) aux termes d'un certificat de l'EPA correspondent aux normes d'émission visées au paragraphe (1).

(3) L'EPA est l'organisme désigné pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi.

INSTRUCTIONS CONCERNANT L'ENTRETIEN RELATIF AUX ÉMISSIONS

14. (1) L'entreprise doit veiller à ce que soient fournies au premier acheteur au détail de chaque moteur ou machine des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions qui soient conformes aux instructions d'entretien prévues aux alinéas 1104(a) et (b) de la sous-partie L du CFR pour l'année de modèle en question.

(2) Les instructions sont fournies en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'acheteur.

DOSSIERS

15. Pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un moteur visé par un certificat de l'EPA et vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

- a) une copie du certificat de l'EPA pour le moteur;
- b) un document établissant que les moteurs visés par ce certificat sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période;
- c) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de la demande de délivrance du certificat de l'EPA pour le moteur;
- d) une étiquette d'information sur les moteurs en la forme prévue à l'article 114 de la sous-partie B du CFR, apposée en permanence à l'endroit prévu par cet article pour l'année de modèle en question.

16. Pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi, dans le cas d'un moteur autre que ceux visés à l'article 15, la justification de la conformité est obtenue et produite par une entreprise selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à cet article.

17. Si le ministre demande par écrit à l'entreprise de lui fournir, à l'égard d'un moteur fabriqué dans les huit ans précédant la demande, les éléments de justification de la conformité visés aux alinéas 15(a) à (c) et à l'article 16, l'entreprise les lui remet dans l'une ou l'autre des langues officielles, au plus tard :

- a) quarante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise;

(b) within 60 days after the request is delivered to the company, if the evidence of conformity must be translated from a language other than French or English.

IMPORTATION REQUIREMENTS AND DOCUMENTS

18. (1) Subject to subsection (2), any company importing an engine into Canada shall submit a declaration at a customs office, signed by its duly authorized representative, that contains the following information:

- (a) the name and street address and, if different, the mailing address of the importer;
- (b) in respect of an engine that is not installed in or on a machine, the name of the manufacturer and the model and model year of the engine;
- (c) in respect of a machine, the name of the manufacturer and the make, model and type of the machine;
- (d) the date on which the engine is imported; and
- (e) a statement that
 - (i) the engine bears the national emissions mark, or
 - (ii) the company is able to produce the evidence of conformity referred to in section 15 or complies with section 16.

(2) For the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, any company that imports 500 or more engines into Canada in a calendar year may provide the information referred to in subsection (1) in any form and manner that is satisfactory to the Minister.

19. Any engine that is imported into Canada by a person that is not a company shall be labelled with

- (a) the national emissions mark;
- (b) the engine information label referred to in paragraph 15(d) showing that the engine conformed to the emission standards of the EPA in effect at the time of its manufacture; or
- (c) a label showing that the engine conformed to the emission standards of the California Air Resources Board in effect at the time of its manufacture.

20. A company that imports an engine in reliance on subsection 153(2) of the Act shall submit a declaration at a customs office, signed by its duly authorized representative, that contains the information described in paragraphs 18(1)(a) to (d) and, in addition,

- (a) a statement from the manufacturer of the engine that the engine will, when completed in accordance with instructions provided by the manufacturer, conform to the standards prescribed under these Regulations; and
- (b) a statement from the company that the engine will be completed in accordance with the instructions referred to in paragraph (a).

RENTAL RATE

21. The annual rental rate to be paid to a company by the Minister under subsection 159(1) of the Act, prorated on a daily basis for each day that an engine is made available, is 21% of the manufacturer's suggested retail price of the engine.

EXEMPTION

22. A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity with any standard prescribed under these Regulations shall submit in writing to the Minister

- (a) its name, street address and, if different, its mailing address;

b) soixante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise, si les éléments de justifications de la conformité doivent être traduits d'une langue autre que le français ou l'anglais.

EXIGENCES ET DOCUMENTS D'IMPORTATION

18. (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'entreprise qui importe au Canada un moteur ou une machine doit présenter, à un bureau de douane, une déclaration signée par son représentant dûment autorisé contenant les renseignements suivants :

- a) le nom de l'importateur et l'adresse municipale de son siège social ainsi que l'adresse postale, si elle est différente;
- b) dans le cas d'un moteur non installé dans ou sur une machine, le nom du fabricant, le modèle et l'année de modèle du moteur;
- c) dans le cas d'une machine, le nom du fabricant, la marque, le type et le modèle de la machine;
- d) la date de l'importation;
- e) une mention selon laquelle :
 - (i) soit le moteur porte la marque nationale,
 - (ii) soit l'entreprise est en mesure de produire les éléments de justification de la conformité visés à l'article 15 ou se conforme à l'article 16.

(2) Pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi, l'entreprise qui importe au Canada au cours d'une année civile au moins cinq cent moteurs peut fournir l'information visée au paragraphe (1) suivant d'autres modalités que le ministre juge satisfaisantes.

19. Tout moteur importé au Canada par une personne qui n'est pas une entreprise doit porter :

- a) soit la marque nationale;
- b) soit l'étiquette d'information visée à l'alinéa 15d), indiquant qu'il était conforme aux normes d'émission de l'EPA en vigueur à la fin de sa fabrication;
- c) soit une étiquette indiquant qu'il était conforme aux normes d'émissions du California Air Resources Board en vigueur à la fin de sa fabrication.

20. L'entreprise qui importe au Canada un moteur et qui désire se prévaloir du paragraphe 153(2) de la Loi doit présenter à un bureau de douane une déclaration, signée par son représentant dûment autorisé, contenant, outre les renseignements visés aux alinéas 18(1)a) à d) :

- a) une déclaration du fabricant du moteur selon laquelle, une fois le moteur achevé selon ses instructions, il sera conforme aux normes prévues au présent règlement;
- b) une déclaration de l'entreprise selon laquelle le moteur sera achevé selon les instructions visées à l'alinéa a).

TAUX DE LOCATION

21. Le taux de location annuel que le ministre paie à une entreprise aux termes du paragraphe 159(1) de la Loi est calculé au prorata pour chaque jour où le moteur est retenu et est égal à 21 % du prix de détail suggéré par le fabricant pour le moteur.

DISPENSE

22. L'entreprise qui demande, conformément à l'article 156 de la Loi, à être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues par le présent règlement doit fournir par écrit au ministre :

- (b) the province or country under the laws of which it is established;
- (c) the section number, title and text or substance of the standards from which an exemption is sought;
- (d) the duration requested for the exemption;
- (e) the estimated number of engines for which the exemption is sought and an estimate of the changes in the level of emissions if the exemption is granted;
- (f) the reason for requesting the exemption, including technical and financial information that demonstrates in detail why conformity to the standards would
 - (i) create substantial financial hardship for the company,
 - (ii) impede the development of new features for emission monitoring or emission control that are equivalent or superior to those that conform to prescribed standards, or
 - (iii) impede the development of new kinds of engines or engine systems or components;
- (g) if the basis of the application is substantial financial hardship,
 - (i) the world production of engines manufactured by the company or by the manufacturer that is the subject of the application in the 12-month period beginning two years before the start of the exemption period being sought, and
 - (ii) the total number of engines manufactured for, or imported into, the Canadian market in the 12-month period beginning two years before the start of the exemption period being sought;
- (h) if the company is requesting that information submitted be treated as confidential under section 313 of the Act or otherwise, the reasons for the request; and
- (i) the reasons why the granting of the exemption would be in the public interest and consistent with the objectives of the Act.

23. (1) In the case of a model of engine in respect of which the Governor in Council has, by order, granted an exemption under section 156 of the Act, a label shall be permanently applied immediately next to the national emissions mark or, if there is no national emissions mark, in a location described in subsection 7(3) and shall be resistant to or protected against any weather conditions.

(2) The label referred to in subsection (1) shall set out, in both official languages, the standard for which the exemption has been granted, as well as the title and date of the exemption order.

DEFECT INFORMATION

24. (1) The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act shall be given in writing and shall contain the following information:

- (a) the name of the company giving the notice;
- (b) the description of each engine in respect of which the notice is given, including the model, model year, the period during which the engine was manufactured and, if applicable, the EPA engine family identification;
- (c) the description of the machine or type of machine in or on which the engine is installed or is likely to be installed;
- (d) the estimated percentage of the potentially affected engines that contain the defect;
- (e) a description of the defect;
- (f) an evaluation of the pollution risk arising from the defect;
- (g) a statement of the measures to be taken to correct the defect; and

- a) ses nom et adresse municipale ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b) le nom de la province ou du pays sous les lois desquels elle est constituée;
- c) la désignation numérique, le titre et le texte ou la substance des normes visées par la demande de dispense;
- d) la durée de la dispense demandée;
- e) le nombre approximatif de moteurs en cause et une évaluation de la variation des émissions si la dispense était accordée;
- f) les motifs de la demande de dispense, y compris les renseignements techniques et financiers qui démontrent en détail que le respect des normes visées à l'alinéa c), selon le cas :
 - (i) créerait de grandes difficultés financières à l'entreprise,
 - (ii) entraverait la mise au point de nouveaux dispositifs de mesure ou de contrôle des émissions équivalents ou supérieurs à ceux qui sont conformes aux normes réglementaires,
 - (iii) entraverait la mise au point de nouveaux types de moteur ou de dispositifs ou pièces de moteur;
- g) si l'entreprise demande une dispense pour prévenir de grandes difficultés financières :
 - (i) la production mondiale de moteurs fabriqués par l'entreprise ou par le fabricant qui fait l'objet de la demande pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la demande de dispense,
 - (ii) le nombre total de moteurs fabriqués pour le marché canadien ou importés au Canada pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la demande de dispense;
- h) si l'entreprise demande que les renseignements fournis soient considérés comme confidentiels en vertu de l'article 313 de la Loi, les motifs de cette demande;
- i) les raisons pour lesquelles l'octroi de la dispense serait d'intérêt public et serait conforme aux objets de la Loi.

23. (1) Dans le cas d'un modèle de moteur pour lequel le gouverneur en conseil a pris un décret accordant une dispense en vertu de l'article 156 de la Loi, une étiquette doit être apposée en permanence juste à côté de la marque nationale ou, si cette marque n'est pas apposée, à l'un des endroits prévus au paragraphe 7(3) et résister aux intempéries ou être à l'abri des intempéries.

(2) L'étiquette visée au paragraphe (1) doit indiquer dans les deux langues officielles la norme à l'égard de laquelle la dispense a été accordée ainsi que le titre et la date du décret d'exemption.

INFORMATION SUR LES DÉFAUTS

24. (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) et (4) de la Loi est donné par écrit et indique :

- a) le nom de l'entreprise donnant l'avis;
- b) la description de chaque moteur visé par l'avis, notamment le modèle, l'année de modèle et la période de fabrication, de même que la famille de moteur selon l'EPA, s'il y a lieu;
- c) la description de la machine ou du type de machine dans ou sur lequel le moteur est installé ou le sera vraisemblablement;
- d) le pourcentage estimatif des moteurs susceptibles d'être défectueux qui présentent le défaut;
- e) la description du défaut;
- f) une évaluation du risque de pollution correspondant;
- g) un énoncé des mesures à prendre pour corriger le défaut;
- h) la description des moyens dont dispose l'entreprise pour communiquer avec le propriétaire actuel de chaque moteur faisant l'objet de l'avis.

(h) a description of the means available to the company to contact the current owner of each affected engine.

(2) A company shall, within 60 days after giving a notice of defect, submit to the Minister the initial report referred to in subsection 157(7) of the Act containing

- (a) the information required by subsection (1);
- (b) the total number of engines in relation to which the notice of defect has been issued;
- (c) a chronology of all principal events that led to the determination of the existence of the defect;
- (d) a description of the measures undertaken to correct the defect; and
- (e) copies of all notices, bulletins and other circulars issued by the company in respect of the defect, including a detailed description of the nature and physical location of the defect with diagrams and other illustrations as necessary.

(3) A report respecting the defect and its correction shall be submitted to the Minister and shall contain the following information:

- (a) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect;
- (b) the number of engines in respect of which the notice of defect was given;
- (c) the date on which the notices of defect were given to the current owners of the affected engines; and
- (d) the total number or percentage of engines repaired, including those engines requiring inspection only.

(4) Unless the Minister directs otherwise under subsection 157(8) of the Act, the company shall submit the report to the Minister respecting the defect and its correction not later than 24 months after giving a notice of defect.

COMING INTO FORCE

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

SCHEDULE
(subsection 7(1))

NATIONAL EMISSIONS MARK



[13-1-o]

(2) L'entreprise doit, au plus tard soixante jours après avoir donné l'avis de défaut, présenter au ministre le rapport initial visé au paragraphe 157(7) de la Loi renfermant :

- a) l'information exigée par le paragraphe (1);
- b) le nombre total de moteurs faisant l'objet de l'avis de défaut;
- c) la chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l'existence du défaut;
- d) la description des mesures prises pour corriger le défaut;
- e) des copies de tous les avis, bulletins et autres circulaires publiés par l'entreprise au sujet du défaut, y compris la description détaillée de la nature du défaut et de l'endroit où il se trouve, accompagnée de schémas et autres illustrations pertinents.

(3) Un rapport concernant les défauts et les correctifs indiqués et renfermant les renseignements suivants est présenté au ministre :

- a) le numéro ou le titre de l'avis de défaut ou toute autre désignation que l'entreprise lui a attribuée;
- b) le nombre total de moteurs ou de machines visés par l'avis de défaut;
- c) la date où les avis de défaut ont été donnés aux propriétaires actuels des moteurs ou des machines visés;
- d) le nombre total ou la proportion des moteurs ou des machines réparés, y compris ceux ayant exigé seulement une inspection.

(4) Sauf décision contraire du ministre aux termes du paragraphe 157(8) de la Loi, l'entreprise doit présenter le rapport concernant les défauts et les correctifs au plus tard vingt quatre mois après avoir donné l'avis de défaut.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

ANNEXE
(paragraphe 7(1))

MARQUE NATIONALE



[13-1-o]

Regulations Amending the Pacific Pilotage Regulations

Statutory Authority

Pilotage Act

Sponsoring Agency

Pacific Pilotage Authority

Règlement modifiant le Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage du Pacifique

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The Pacific Pilotage Authority (the "Authority") is a financially autonomous Crown Corporation whose role is to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient and economical pilotage service within all waters of British Columbia, including the Fraser River.

Section 20 of the *Pilotage Act* enables the Authority to make regulations with approval of the Governor in Council for the attainment of its objectives, including regulations for:

- establishing compulsory pilotage areas;
- prescribing the ships or classes of ships that are subject to compulsory pilotage;
- prescribing the circumstances under which compulsory pilotage may be waived;
- prescribing the notice, if any, to be given by a ship of its estimated time of arrival in a compulsory pilotage area;
- prescribing classes of licences and of pilotage certificates that may be issued;
- prescribing the qualifications that a holder of any class of license or of pilotage certificate shall meet;
- setting out the terms and conditions under which a person or pilot authorized to have conduct of a ship by an appropriate authority of the United States may pilot a ship in Canadian waters.

The amendment to the *Pacific Pilotage Authority Regulations* (the "Regulations") results in part from a ministerial directive of November 15, 1999, incorporating various recommendations by the Canadian Transportation Agency following its review of outstanding pilotage issues; the whole being more fully explained in a document entitled *Report to Parliament, Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues*. The Regulations did not adequately reflect the changing marine environment or the bilateral agreement presently in place between Canada and the United States regarding vessels under 10 000 tons gross tonnage.

The new Regulations provide a series of new definitions in sections 2, 4 and 5 of the Regulations dealing with Experience at Sea, and Certificates issued by recognized marine establishments have been streamlined for greater clarity in the description of qualifications prerequisites for an applicant to a pilot license or a pilotage certificate. Sections 2, 4 and 5 of the Regulations are also affected by recent revisions to the *Canada Shipping Act*.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'« Administration ») est une société d'État financièrement autonome dont le rôle est d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace et économique dans toutes les eaux de la Colombie-Britannique, ce qui comprend le fleuve Fraser.

L'article 20 de la *Loi sur le pilotage* permet à l'Administration de pilotage du Pacifique de prendre des règlements généraux, avec l'approbation du gouverneur en conseil, afin d'atteindre ses objectifs et notamment :

- établir des zones de pilotage obligatoire;
- déterminer les navires ou catégories de navires assujettis au pilotage obligatoire;
- établir des circonstances dans lesquelles il peut y avoir dispense du pilotage obligatoire;
- fixer, le cas échéant, le préavis que doit donner un navire de son heure d'arrivée prévue dans une zone de pilotage obligatoire;
- établir les catégories de brevets et certificats de pilotage;
- fixer les conditions que doit remplir le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage d'une catégorie quelconque;
- établir les modalités selon lesquelles une personne, ou un pilote, autorisée par une administration appropriée des États-Unis à assurer la conduite d'un navire, peut piloter en eaux canadiennes.

Le projet de modification du *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique* (le « Règlement ») résulte en partie d'une directive ministérielle datée du 15 novembre 1999 dans laquelle figuraient diverses recommandations de l'Office des transports du Canada après son examen des questions de pilotage en suspens, énoncées plus en détail dans le rapport au Parlement intitulé *Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens*. Le Règlement ne reflétait pas adéquatement l'évolution de l'environnement maritime ni l'accord bilatéral actuel entre le Canada et les États-Unis concernant les navires de moins de 10 000 tonneaux de jauge brute.

Les articles 2, 4 et 5 du projet de modification au Règlement donnent une série de nouvelles définitions portant sur l'expérience en mer et les certificats délivrés par des établissements maritimes accrédités ont été simplifiés pour décrire plus clairement les qualifications préalablement requises pour un demandeur de brevet ou d'un certificat de pilotage. Les récentes révisions à la *Loi sur la marine marchande du Canada* ont également une

There are 5 compulsory pilotage areas on the west coast. Area 1 covers activity on the Fraser River, and areas 2, 3, 4 and 5 are confined to the coast. Due to the nature of pilotage under certain river conditions, it is imperative to separate the requirements of coastal experience and river experience when assessing candidates as prospective river pilots.

Section 9 requires every ship over 350 tons gross tonnage to be subject to compulsory pilotage whereas section 10 deals with conditions that have to be met to obtain waivers from compulsory pilotage. The changes adequately represent concerns expressed by Canadian ferry operators and reflect the existing situation as well as the agreement between the Canadian and the United States governments with respect to the tug and barge industry operating in Puget Sound and British Columbia waters. Section 10 describes the circumstances under which the Authority may waive compulsory pilotage in respect of a ship under 10 000 gross tons traveling in the portion of Area 1 above or below the New Westminster railway bridge on the Fraser River and/or the Second Narrows bridge in Vancouver Harbour.

All other changes to the Regulations are merely housekeeping items and did not elicit any comments from the stakeholders.

Alternatives

Retention of the status quo is not an acceptable alternative and was rejected as an option due largely to comments received from stakeholders as well as the fact that it has been more than 25 years since the Regulations were last updated.

Minor changes excluding sections 9 and 10 were also considered and rejected on the basis that we would have to revisit the Regulations in a year from now in order to address the industry concerns about exemptions and waivers.

A more comprehensive revision was the only practical alternative in order to ensure that the Regulations were brought in line with recent legislative and regulatory reform, as well as identifying and meeting stakeholders concerns where possible.

Benefits and Costs

Due to the present working relationship on the British Columbia coast and Puget Sound areas regarding the movement of tugs and barges, the implementation of the proposed changes to section 10 (Waiver of Compulsory Pilotage) will ensure that we give recognition to holders of U.S. certificates in the same way that the United States presently recognizes Canadian certification. In doing this, the tug and tow boat industry from both countries save the cost of pilotage while the safety of navigation is still ensured in those areas with higher than normal risk, such as the Fraser River and the Second Narrows bridge in Vancouver Harbour.

The increase in the examination fee payable under section 24 from the nominal fee of \$50.00 to \$250.00 is merely an attempt to reflect more accurately the actual cost of the setting of the exam. The present \$50.00 barely covers the cost of charts, publications and paper. If we factor in the cost of renting a room for the exam, as well as the fees paid to the examiners, it is evident that the recommended increase to \$250.00 still falls short of the true cost.

incidence sur les articles 2, 4 et 5 du projet de modification au Règlement.

La côte ouest comprend cinq zones de pilotage obligatoire. La zone 1 couvre les activités du fleuve Fraser et les zones 2 à 5 sont situées tout près de la côte. En raison de la nature du pilotage sur le fleuve dans certaines conditions, il est nécessaire de distinguer les exigences à l'égard du pilotage côtier de celles à l'égard du pilotage fluvial dans le contexte de l'évaluation des candidats qui deviendront pilotes fluviaux.

L'article 9 proposé exige que les navires de plus de 350 tonneaux de jauge brute soient assujettis au pilotage obligatoire et l'article 10 traite des circonstances et des conditions à satisfaire pour accorder à un navire une dispense de pilotage obligatoire. Les modifications proposées tiennent compte d'une situation réelle et représentent avec exactitude les préoccupations exprimées par les exploitants canadiens de traversier et l'accord entre les gouvernements canadien et américain à l'égard de l'industrie des remorqueurs et des chalands qui sont exploités dans la Puget Sound et dans les eaux de la Colombie-Britannique. L'article 10 décrit la situation lorsque l'Administration peut accorder une dispense de pilotage obligatoire pour un navire d'au plus 10 000 tonneaux de jauge brute voyageant dans la partie de la zone 1 au-dessus ou au-dessous du pont ferroviaire New Westminster sur le fleuve Fraser ou Second Narrows dans le port de Vancouver.

Tous les autres changements proposés au Règlement ne sont que des éléments de régie interne et n'ont suscité aucun commentaire de la part des intervenants.

Solutions envisagées

Le maintien du statu quo n'est pas une solution envisageable et a été rejetée principalement en raison des commentaires reçus des intervenants, mais également parce que la dernière révision majeure du Règlement date de plus de 25 ans.

Des changements mineurs, à l'exclusion des articles 9 et 10, ont aussi été envisagés et rejetés. Si on apportait de tels changements, il aurait été nécessaire de remanier le Règlement dans un an pour tenir compte des préoccupations de l'industrie concernant les exemptions et les dispenses.

Une révision plus complète était la seule solution envisageable qui pouvait assurer que le Règlement s'harmoniserait avec la récente réforme législative et réglementaire et qui permettait de déterminer les préoccupations des intervenants et d'en tenir compte, si possible.

Avantages et coûts

Compte tenu de la relation de travail établie dans les zones de la côte de la Colombie-Britannique et de la Puget Sound pour la gestion du mouvement des remorqueurs et des chalands, la mise en œuvre des changements proposés à l'article 10 (dispense de pilotage obligatoire) permettra de reconnaître les titulaires de certificats américains de la même façon que les États-Unis reconnaissent les titulaires de certificats canadiens. Ainsi, les exploitants de l'industrie des remorqueurs et des bateaux remorqueurs des deux pays économisent le coût du pilotage tout en veillant à la sécurité de la navigation dans les zones de risques anormalement élevés, telles que le fleuve Fraser et le pont Second Narrows, dans le port de Vancouver.

L'augmentation du droit d'examen payable en vertu de l'article 24, qui passent de 50 \$ à 250 \$, ne vise qu'à refléter le coût réel de l'organisation de l'examen. Le droit actuel de 50 \$ couvre à peine le coût des cartes, des publications et du papier. Si nous chiffrons le coût de la location d'une salle en prévision de l'examen et les honoraires payés aux examinateurs, il devient évident que l'augmentation proposée de 250 \$ demeure au-dessous du coût réel.

This proposed amendment does not have any impact on the environment.

Consultation

Consultation with the various stakeholders began in May 1999. Meetings were held with the Chamber of Shipping British Columbia (representing shipping companies and agents), the Council of Marine Carriers (representing the tug and tow boat industry), the American Waterways Operators, the British Columbia Coast Pilots' Ltd., the Fraser River Pilots' Association, as well as port authorities.

On July 12, 1999, a copy of the proposed amendments was sent out to all stakeholders, with a request for written comments by August 16, 1999. Following receipt of the written comments, there was another round of discussions with the primary stakeholders. During contract negotiations, the Authority undertook extensive consultations with the parties in 2001 and 2002. A final draft was sent out to all affected parties in January 2003 with a request for support.

Compliance and Enforcement

Compliance with the amended Regulations would be monitored and overseen by the Authority in cooperation with Coast Guard Vessel Traffic Services, Transport Canada Ship Safety officers, the British Columbia Pilots, and the agents representing the vessels calling at west coast ports.

Section 47 of the *Pilotage Act* provides that, except where an Authority waves compulsory pilotage, the owner, master, or person in charge of a ship subject to compulsory pilotage that proceeds through a compulsory pilotage area, not under the conduct of a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate, is guilty of an offence, and section 48 of the *Pilotage Act* stipulates that every person who fails to comply with the Act or regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding five thousand dollars.

Contact

Dennis McLennan, Chief Executive Officer, Pacific Pilotage Authority, 1000-1130 West Pender Street, Vancouver, British Columbia V6E 4A4, (604) 666-6771 (Telephone), (604) 666-1647 (Facsimile), mclennan@ppa.gc.ca (Electronic mail).

Le projet de modification n'a aucun impact sur l'environnement.

Consultations

La consultation des divers intervenants a débuté en mai 1999. On a tenu des réunions avec la Chamber of Shipping of British Columbia (qui représente des entreprises et des agents maritimes), le Council of Marine Carriers (qui représente l'industrie des remorqueurs et des bateaux remorques), les American Waterways Operators, la British Columbia Coast Pilots' Ltd., l'Association des pilotes du fleuve Fraser ainsi que les administrations portuaires.

Le 12 juillet 1999 on a transmis une copie des modifications proposées à tous les intervenants en leur demandant de présenter des commentaires écrits au plus tard le 16 août 1999. À la suite de la réception des commentaires écrits, on a tenu une autre série de discussions avec les principaux intervenants. Pendant les négociations contractuelles, une vaste consultation a été entreprise par l'Administration avec les parties en 2001 et 2002. En janvier 2003, une version définitive a été envoyée à toutes les parties concernées avec une demande d'appui.

Respect et exécution

Le respect du règlement modifié sera surveillé par l'Administration, en collaboration avec les Services du trafic maritime de la Garde côtière, les agents de la Sécurité des navires de Transports Canada, les pilotes de la Colombie-Britannique et les agents représentant les navires qui font escale dans les ports de la côte ouest.

L'article 47 de la *Loi sur le pilotage* prévoit que, sauf si une Administration le dispense du pilotage obligatoire, lorsqu'un navire assujéti au pilotage obligatoire poursuit sa route dans une zone de pilotage obligatoire sans être sous la conduite d'un pilote breveté ou du titulaire d'un certificat de pilotage, le propriétaire du navire, son capitaine ou la personne qui en est responsable commet une infraction. L'article 48 de la *Loi sur le pilotage* énonce que quiconque contrevient ou ne se conforme pas à la Loi ou à ses règlements commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars.

Personne-ressource

Monsieur Dennis McLennan, Premier dirigeant, Administration de pilotage du Pacifique, 1130, rue Pender Ouest, Pièce 1000, Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 4A4, (604) 666-6771 (téléphone), (604) 666-1647 (télécopieur), mclennan@ppa.gc.ca (courriel).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act*, that the Pacific Pilotage Authority, pursuant to subsection 20(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Regulations*.

Any person who has reason to believe that the proposed Regulations are not in the public interest may file a notice of objection setting out the grounds therefor with the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to Captain Jules

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*, que l'Administration de pilotage du Pacifique, en vertu du paragraphe 20(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*, ci-après.

Les intéressés qui ont des raisons de croire que le projet de règlement n'est pas dans l'intérêt public peuvent déposer auprès du ministre des Transports un avis d'opposition motivé 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 au capitaine Jules St-Laurent,

St-Laurent, Manager, Pilotage, Marine Personnel Standards and Pilotage (ASMP), Marine Safety Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 10th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5. (Tel.: (613) 998-0697; fax: (613) 990-1538; e-mail: stlaurj@tc.gc.ca)

Ottawa, March 29, 2003

DENNIS B. MCLENNAN
Chief Executive Officer
Pacific Pilotage Authority

REGULATIONS AMENDING THE PACIFIC PILOTAGE REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “deck watch officer”, “regularly employed” and “senior watch keeping deck officer” in section 2 of the *Pacific Pilotage Regulations*¹ are repealed.

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

“arrangement of ships” means a number of ships travelling together that are joined by lines or other means; (*ensemble de navires*)

“dangerous goods” has the meaning assigned by section 2 of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*; (*marchandises dangereuses*)

“day of service” means a period of watchkeeping duty performed over a period of 12 hours that are not necessarily consecutive; (*jour de service*)

“ferry” means a ship or arrangement of ships that carries passengers or goods according to a fixed schedule between terminals; (*traversier*)

“marine occurrence” has the meaning assigned by section 2 of the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*; (*accident maritime*)

“person in charge of the deck watch” means a person who has immediate charge of the navigation, manoeuvring, operation or safety of a ship, but does not include a pilot; (*personne responsable du quart à la passerelle*)

“Second Narrows Movement Restriction Area” means that part of Area 2 enclosed within a line drawn 000° from the fixed light on the northeastern end of Terminal Dock to the North Vancouver shoreline at Neptune Terminals and a line drawn 000° from Berry Point Light (approximately 2.4 km east of the CN bridge on the South Shore of the Port of Vancouver) to the North Shore on the opposite side of the channel; (*périmètre de déplacement restreint de Second Narrows*)

“warping” means the moving of a ship from one berth to another solely by means of mooring lines; (*halage*)

2. Sections 4 and 5 of the Regulations are replaced by the following:

4. (1) In this section, the required days of service must have been served in the region by the holder of a certificate of a master, ship of not more than 350 tons, gross tonnage, or tug, local voyage or a certificate that entitles its holder to not less than the same rights and privileges as that certificate on a ship of 25 gross tons or more engaged in the coastal trade or in catching, processing or transporting fish.

Gestionnaire, Pilotage, Normes du personnel maritime et pilotage (ASMP), Direction générale de la sécurité maritime, Ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 10^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : (613) 998-0697; téléc. : (613) 990-1538; courriel : stlaurj@tc.gc.ca).

Ottawa, le 29 mars 2003

Le premier dirigeant de l'Administration
de pilotage du Pacifique,
DENNIS B. MCLENNAN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE PILOTAGE DANS LA RÉGION DU PACIFIQUE

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « officier de quart à la passerelle », « officier de quart à la passerelle en second » et « régulièrement employé », à l'article 2 du *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*¹, sont abrogées.

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

« accident maritime » S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*. (*marine occurrence*)

« ensemble de navires » Plusieurs navires qui voyagent ensemble et qui sont reliés par des amarres ou un autre moyen. (*arrangement of ships*)

« halage » Le déplacement d'un navire d'un poste d'amarrage à un autre uniquement à l'aide d'amarres. (*warping*)

« jour de service » Période de quart de navire effectuée au cours d'une période de 12 heures qui n'ont pas à être consécutives. (*day of service*)

« marchandises dangereuses » S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*. (*dangerous goods*)

« périmètre de déplacement restreint de Second Narrows » La partie de la zone 2 délimitée par une ligne tirée à 000° à partir du feu fixe de l'extrémité nord-est de Terminal Dock jusqu'à la rive de North Vancouver à Neptune Terminals et une ligne tirée à 000° à partir du feu de la pointe Berry (environ 2,4 km à l'est du pont du CN, sur la rive sud du port de Vancouver) jusqu'à la rive nord, de l'autre côté du chenal. (*Second Narrows Movement Restriction Area*)

« personne responsable du quart à la passerelle » Toute personne, sauf un pilote, directement responsable de la navigation, de la manoeuvre, du fonctionnement ou de la sécurité d'un navire. (*person in charge of the deck watch*)

« traversier » Navire, ou ensemble de navires, qui transporte des passagers ou des marchandises selon un horaire régulier entre des terminaux. (*ferry*)

2. Les articles 4 et 5 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

4. (1) Dans le présent article, les jours de service exigés doivent avoir été effectués dans la région par le titulaire d'un certificat de capacité de capitaine, navire d'au plus 350 tonneaux de jauge brute ou remorqueur, voyage local ou d'un certificat qui lui confère au moins les mêmes droits et privilèges que le certificat de capacité à bord d'un navire d'une jauge brute d'au moins 25 tonneaux servant au cabotage ou à la prise, à la transformation ou au transport du poisson.

¹ C.R.C., c. 1270

¹ C.R.C., ch. 1270

(2) The Authority may approve familiarization trips that consist of voyages in compulsory pilotage areas on board a ship on which an applicant for a licence or pilotage certificate is accompanied by a licensed pilot.

(3) An applicant for a licence or pilotage certificate shall have served

- (a) as a master of a ship for not less than 730 days of service;
- (b) as a master of a ship for not less than 365 days of service and have served as a person in charge of the deck watch on board a ship for not less than 547 additional days of service; or
- (c) as a person in charge of the deck watch on board a ship for not less than 1095 days of service and have completed not less than 20 familiarization trips within the 24 months before the date of application.

(4) A minimum of 100 of the days of service required by subsection (3) must have been served within the 24 months before the date of application.

(5) An applicant for a licence or pilotage certificate for Area 1 must have served a minimum of 250 of the days of service required by subsection (3) in Area 1.

(6) An applicant for a licence or pilotage certificate for Areas 2 to 5 must have served the days of service required under subsection (3) in at least two of these Areas.

Certificates

5. (1) The Authority shall prepare and maintain a list of recognized marine training institutions that have, taking into account the established practices and requirements of the domestic and international marine industry, the curriculum and personnel necessary to enable an applicant for a licence or pilotage certificate to obtain the certificates referred to in subparagraphs (2)(b)(i) to (iv).

(2) In addition to the certificates and licences required by subsection 10(4) and section 11 of the *General Pilotage Regulations*, an applicant or a holder of a licence or a pilotage certificate shall hold

- (a) a continued proficiency certificate issued in accordance with section 58 of the *Marine Certification Regulations*; and
- (b) a training certificate indicating that they have successfully completed, at a recognized marine training institution, a course
 - (i) in marine emergency duties for senior officers,
 - (ii) in bridge resource management,
 - (iii) in simulated electronic navigation, level 2, and
 - (iv) in automatic radar plotting aids after September 1, 1989.

3. Sections 7 to 15 of the Regulations are replaced by the following:

Requirements

7. The holder of a licence or pilotage certificate shall have provided the Authority with evidence that the holder maintained a record of safe ship handling and navigation before applying for their licence or pilotage certificate.

8. The holder of a licence or pilotage certificate shall
(a) have passed the required examinations of their qualifications conducted by the committee of examiners;

(2) L'Administration peut approuver les voyages d'entraînement qui sont des voyages effectués dans des zones de pilotage obligatoire à bord d'un navire sur lequel le demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage est accompagné d'un pilote breveté.

(3) Le demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit avoir servi, selon le cas :

- a) à titre de capitaine d'un navire pendant au moins 730 jours de service;
- b) à titre de capitaine d'un navire pendant au moins 365 jours de service et à titre de personne responsable du quart à la passerelle d'un navire pendant au moins 547 jours de service supplémentaires;
- c) à titre de personne responsable du quart à la passerelle d'un navire pendant au moins 1 095 jours de service et effectué au moins 20 voyages d'entraînement au cours des 24 mois précédant la date de la demande.

(4) Au moins 100 des jours de service exigés par le paragraphe (3) doivent avoir été effectués au cours des 24 mois précédant la date de la demande.

(5) Le demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage pour la zone 1 doit avoir effectué au moins 250 des jours de service exigés par le paragraphe (3) dans cette zone.

(6) Le demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage pour les zones 2 à 5 doit avoir effectué les jours de service exigés par le paragraphe (3) dans au moins deux de ces zones.

Certificates

5. (1) L'Administration doit établir et tenir une liste d'établissements de formation maritime reconnus qui sont, compte tenu des pratiques et exigences établies de l'industrie maritime à l'échelle nationale et internationale, dotés d'un programme de formation et du personnel nécessaires pour permettre à un demandeur de brevet ou de certificat de pilotage d'obtenir les certificats visés aux sous-alinéas (2)(b)(i) à (iv).

(2) En plus des certificats et des brevets exigés par le paragraphe 10(4) et l'article 11 du *Règlement général sur le pilotage*, le demandeur ou le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit être titulaire des certificats suivants :

- a) un certificat de maintien des compétences délivré conformément à l'article 58 du *Règlement sur la délivrance des brevets et certificats (marine)*;
- b) un certificat de cours de formation attestant qu'il a suivi avec succès, dans un établissement de formation maritime reconnu, les cours portant sur les aspects suivants :
 - (i) les fonctions d'urgence en mer pour les officiers supérieurs,
 - (ii) la gestion des ressources à la passerelle,
 - (iii) la navigation électronique simulée, niveau 2,
 - (iv) les aides au pointage de radar automatiques après le 1^{er} septembre 1989.

3. Les articles 7 à 15 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Exigences

7. Le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit, avant de présenter une demande de brevet ou de certificat, avoir fourni à l'Administration une preuve établissant qu'il a un dossier concernant la manoeuvre des navires et la navigation sécuritaires.

8. Le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit satisfaire aux conditions suivantes :

- (b) speak, write and understand English to the extent necessary to carry out their pilotage duties; and
- (c) have passed a medical examination that tests the holder's physical and mental fitness for pilotage duties.

Ships Subject to Compulsory Pilotage

9. (1) Every ship over 350 gross tons is subject to compulsory pilotage.

(2) For the purposes of subsection (1), if a ship is part of an arrangement of ships, then the combined tonnage of all the ships in the arrangement of ships is taken into consideration in determining whether the ship is subject to compulsory pilotage.

(3) Subsection (1) does not apply in respect of

- (a) a government ship as defined in section 2 of the *Canada Shipping Act*; or
- (b) a ferry

Waiver of Compulsory Pilotage

10. (1) The Authority may waive compulsory pilotage in respect of a ship if

- (a) the ship is in distress;
- (b) a person on board the ship requires medical evacuation;
- (c) the ship is engaged in rescue or salvage operations;
- (d) the ship is seeking refuge;
- (e) a licensed pilot is not available to perform the functions of a pilot and the following conditions have been met:
 - (i) the owner, master or agent of the ship has complied with sections 12 and 13, and
 - (ii) all persons in charge of the deck watch are familiar with the route and the marine traffic control system in the compulsory pilotage area that the ship is entering; or
- (f) the ship is warping and is not utilising its engines or a tug except as a line boat for the handling of the ship's lines.

(2) If a pilot boarding station is within a compulsory pilotage area, the Authority may waive compulsory pilotage in order to allow a ship

- (a) to enter the compulsory pilotage area to embark a licensed pilot at the pilot boarding station; or
- (b) to leave the compulsory pilotage area after a licensed pilot has been disembarked at the pilot boarding station.

(3) Subject to subsections (4) to (6), the Authority may waive compulsory pilotage in respect of a ship under 10 000 gross tons if all persons in charge of the deck watch

- (a) hold certificates of competency of the proper class and category of voyage for the ship that are required under Part 1 or 2 of the *Crewing Regulations*;
- (b) have served either 150 days of service in the preceding 18 months or 365 days of service in the preceding 60 months, of which 60 days must have been served in the preceding 24 months, at sea as a person in charge of the deck watch on one or more ships on voyages in the region or engaged in the coastal trade; and

- a) avoir réussi aux examens exigés à l'égard de ses titres et qualités et tenus par la commission d'examen;
- b) parler, écrire et comprendre l'anglais dans la mesure nécessaire à l'exercice de ses fonctions de pilotage;
- c) avoir subi une évaluation médicale qui démontre qu'il a l'aptitude physique et mentale pour exercer des fonctions de pilotage.

Navires assujettis au pilotage obligatoire

9. (1) Tout navire d'une jauge brute supérieure à 350 tonneaux est assujetti au pilotage obligatoire.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), si un navire fait partie d'un ensemble de navires, il est tenu compte de la jauge combinée de tous les navires composant l'ensemble de navires pour décider si le navire est assujetti au pilotage obligatoire.

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des navires suivants :

- a) les navires d'État au sens de l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*;
- b) les traversiers.

Dispense de pilotage obligatoire

10. (1) L'Administration peut accorder une dispense de pilotage obligatoire à l'égard d'un navire dans les circonstances suivantes :

- a) le navire est en détresse;
- b) une personne à bord du navire nécessite une évacuation médicale;
- c) le navire effectue des opérations de secours ou de sauvetage;
- d) le navire cherche à se mettre à l'abri;
- e) aucun pilote breveté n'est disponible pour exercer les fonctions de pilote et les conditions suivantes ont été remplies :
 - (i) le capitaine, le propriétaire ou l'agent du navire s'est conformé aux exigences des articles 12 et 13,
 - (ii) les personnes responsables du quart à la passerelle connaissent bien le trajet et le système de contrôle de la circulation maritime dans la zone de pilotage obligatoire où entre le navire;
- f) le navire effectue le halage et n'utilise pas ses moteurs ou un remorqueur, sauf en tant que ligneur pour la manutention des amarres du navire.

(2) Si une station d'embarquement de pilotes se trouve dans une zone de pilotage obligatoire, l'Administration peut accorder une dispense de pilotage obligatoire à l'égard d'un navire pour lui permettre, selon le cas :

- a) d'entrer dans la zone de pilotage obligatoire pour y embarquer un pilote breveté à la station d'embarquement de pilotes;
- b) de quitter la zone de pilotage obligatoire après le débarquement d'un pilote breveté à la station d'embarquement de pilotes.

(3) Sous réserve des paragraphes (4) à (6), l'Administration peut accorder une dispense de pilotage obligatoire à l'égard d'un navire d'une jauge brute inférieure à 10 000 tonneaux si les personnes responsables du quart à la passerelle satisfont aux conditions suivantes :

- a) elles sont titulaires d'un certificat de capacité exigé par les parties 1 ou 2 du *Règlement sur l'armement en équipage des navires* de la classe et de la catégorie de voyage appropriées pour le navire;
- b) elles ont, à titre de personne responsable du quart à la passerelle à bord d'un ou de plusieurs navires effectuant des voyages dans la région ou servant au cabotage, effectué en mer

(c) have served as a person in charge of the deck watch in the compulsory pilotage area for which the waiver is sought on one or more occasions during the preceding 24 months.

(4) The Authority may waive compulsory pilotage in respect of a ship under 10 000 gross tons travelling in the portion of Area 1 below the New Westminster railway bridge if all persons in charge of the deck watch

- (a) meet the conditions set out in subsection (3); and
- (b) have completed five return voyages with a licensed pilot through that portion of Area 1 within the 24 months before the application.

(5) The Authority may waive compulsory pilotage in respect of a ship under 10 000 gross tons travelling in the portion of Area 1 above the New Westminster railway bridge if all persons in charge of the deck watch

- (a) meet the conditions set out in subsection (3); and
- (b) have completed 10 return voyages with a licensed pilot through that portion of Area 1 within the 24 months before the application.

(6) The Authority may waive compulsory pilotage in respect of a ship under 10 000 gross tons carrying dangerous goods and travelling in the Second Narrows Movement Restriction Area if all persons in charge of the deck watch

- (a) meet the conditions set out in subsection (3); and
- (b) have completed six return voyages with a licensed pilot through that Area, one of which was completed within the 24 months before the application.

(7) For the purposes of subsections (3) to (6), if a ship is part of an arrangement of ships, then the combined tonnage of all the ships in the arrangement of ships is taken into consideration in determining whether the ship qualifies for a waiver of compulsory pilotage.

(8) Despite subsections (3) to (6), a ship is subject to compulsory pilotage if there is a risk to navigational safety because of

- (a) ship safety orders resulting from an environmental risk;
- (b) exceptional circumstances on board the ship; or
- (c) extreme conditions related to weather, tides or currents or freshet conditions.

(9) An application for a waiver of compulsory pilotage other than an application made under a circumstance described in subsection (1) or (2) shall be made in writing.

(10) At the request of the Authority, the persons in charge of the deck watch referred to in subsections (1) to (6) shall produce evidence that the conditions set out in this section continue to be met.

Pilot Boarding Stations

11. There shall be a pilot boarding station

- (a) at Fairway Buoy, off Brotchie Ledge near Victoria;
- (b) off Cape Beale, at the entrance to Trevor Channel in Barkley Sound;

150 jours de service au cours des 18 mois précédents ou 365 jours de service au cours des 60 mois précédents, dont 60 jours de service doivent avoir été effectués au cours des 24 mois précédents;

c) elles ont servi à titre de personne responsable du quart à la passerelle dans la zone de pilotage obligatoire pour laquelle la dispense est demandée à une ou plusieurs occasions au cours des 24 mois précédents.

(4) L'Administration peut accorder une dispense de pilotage obligatoire à l'égard d'un navire d'une jauge brute inférieure à 10 000 tonnes qui se déplace dans la partie de la zone 1 en aval du pont ferroviaire de New Westminster si les personnes responsables du quart à la passerelle, à la fois :

- a) satisfont aux conditions prévues au paragraphe (3);
- b) ont effectué, en compagnie d'un pilote breveté, cinq voyages aller-retour en passant par cette partie de la zone 1 au cours des 24 mois précédant la demande.

(5) L'Administration peut accorder une dispense de pilotage obligatoire à l'égard d'un navire d'une jauge brute inférieure à 10 000 tonnes qui se déplace dans la partie de la zone 1 en amont du pont ferroviaire de New Westminster si les personnes responsables du quart à la passerelle, à la fois :

- a) satisfont aux conditions prévues au paragraphe (3);
- b) ont effectué, en compagnie d'un pilote breveté, 10 voyages aller-retour en passant par cette partie de la zone 1 au cours des 24 mois précédant la demande.

(6) L'Administration peut accorder une dispense de pilotage obligatoire à l'égard d'un navire d'une jauge brute inférieure à 10 000 tonnes qui transporte des marchandises dangereuses et qui se déplace dans le périmètre de déplacement restreint de Second Narrows si les personnes responsables du quart à la passerelle, à la fois :

- a) satisfont aux conditions prévues au paragraphe (3);
- b) ont effectué, en compagnie d'un pilote breveté, six voyages aller-retour en passant par le périmètre, dont un voyage a été effectué au cours des 24 mois précédant la demande.

(7) Pour l'application des paragraphes (3) à (6), lorsqu'un navire fait partie d'un ensemble de navires, il est tenu compte de la jauge combinée de tous les navires composant l'ensemble de navires pour décider si le navire peut être dispensé du pilotage obligatoire.

(8) Malgré les paragraphes (3) à (6), tout navire est assujéti au pilotage obligatoire si la sécurité de la navigation est compromise pour l'une des raisons suivantes :

- a) des décrets sur la sécurité des navires en raison d'un risque environnemental;
- b) des circonstances exceptionnelles à bord du navire;
- c) des conditions extrêmes relatives au temps, aux marées ou aux courants ou des conditions relatives aux crues nivales.

(9) Toute demande de dispense de pilotage obligatoire, autre qu'une demande présentée dans une circonstance décrite aux paragraphes (1) ou (2), doit être faite par écrit.

(10) Les personnes responsables du quart à la passerelle visées aux paragraphes (1) à (6) doivent, à la demande de l'Administration, présenter une preuve établissant que les conditions prévues au présent article continuent d'être respectées.

Stations d'embarquement de pilotes

11. Il doit y avoir une station d'embarquement de pilotes aux lieux suivants :

- a) à la bouée de Fairway, au large du haut-fond Brotchie, près de Victoria;

- (c) off Triple Island, near Prince Rupert;
- (d) off Pine Island, between May 1 and October 1 of each year;
- (e) off Sand Heads, at the mouth of the Fraser River, for Area 1 pilot transfers; and
- (f) at any point or place in the region that the Authority considers necessary to ensure a safe and efficient pilotage service.

Notice to Obtain Pilots

- 12.** The master, owner or agent of a ship that is subject to compulsory pilotage and requires the services of a licensed pilot shall
- (a) with respect to the pilot boarding station referred to in paragraph 11(a),
 - (i) provide notice to the Authority of the estimated time of the ship's arrival, Coordinated Universal Time, at least 12 hours before arrival, and
 - (ii) confirm or correct the estimated time of the ship's arrival four hours prior to arrival; and
 - (b) with respect to any of the pilot boarding stations referred to in paragraphs 11(b) to (f),
 - (i) provide notice to the Authority of the estimated time of the ship's arrival, Coordinated Universal Time, at least 48 hours before arrival, and
 - (ii) confirm or correct the estimated time of the ship's arrival at least 12 hours prior to arrival.

Required Information in Notice

- 13.** The notice referred to in section 12 shall include
- (a) the pilotage service to be performed;
 - (b) the name, nationality, length, breadth, deepest draft and gross tons of the ship; and
 - (c) any other information required by the Authority to ensure safe navigation.

Source Cards

- 14.** If a licensed pilot boards a ship, the person in charge of the deck watch shall
- (a) inform the pilot of the draft and gross tons of the ship and give the pilot any other information that the pilot requires to complete the source card supplied by the Authority; and
 - (b) sign and return the completed source card when it is presented to them by the pilot on completion of the pilotage service.

Notification of Pilotage Certificate Holders or Waivers

15. (1) If a person in charge of the deck watch of a ship is a holder of a pilotage certificate, the master, owner or agent of that ship shall, 48 hours before entering a compulsory pilotage area, notify the Authority of the intended voyage of the ship and the name of the holder and the number of their certificate.

(2) If a waiver of compulsory pilotage has been granted in respect of a ship, the master, owner or agent of that ship shall, 48 hours before entering a compulsory pilotage area, notify the Authority of the intended voyage of the ship and the names of all persons in charge of the deck watch.

- b) au large du cap Beale, à l'entrée du chenal Trevor dans le chenal Barkley;
- c) au large de l'île Triple, près de Prince Rupert;
- d) au large de l'île Pine, entre le 1^{er} mai et le 1^{er} octobre de chaque année;
- e) au large du cap Sand Heads, à l'embouchure du fleuve Fraser, pour la mise à bord de pilotes dans le cas de la zone 1;
- f) à tout autre point ou endroit dans la région que l'Administration estime nécessaire pour assurer un service de pilotage efficient et sécuritaire.

Avis pour obtenir les services de pilotes

- 12.** (1) Le capitaine, le propriétaire ou l'agent d'un navire qui est assujéti au pilotage obligatoire et qui requiert les services d'un pilote breveté doit :
- a) dans le cas de la station d'embarquement de pilotes visée à l'alinéa 11a) :
 - (i) donner avis à l'Administration de l'heure prévue d'arrivée (temps universel coordonné) du navire au moins 12 heures avant l'arrivée,
 - (ii) confirmer ou corriger l'heure prévue d'arrivée du navire quatre heures avant l'arrivée;
 - b) dans le cas des stations d'embarquement de pilotes visées aux alinéas 11b) à f) :
 - (i) donner avis à l'Administration de l'heure prévue d'arrivée (temps universel coordonné) du navire au moins 48 heures avant l'arrivée,
 - (ii) confirmer ou corriger l'heure prévue d'arrivée du navire au moins 12 heures avant l'arrivée.

Renseignements exigés dans l'avis

- 13.** L'avis mentionné à l'article 12 doit indiquer les renseignements suivants :
- a) le service de pilotage à effectuer;
 - b) le nom, la nationalité, la longueur, la largeur, le plus fort tirant d'eau et la jauge brute du navire;
 - c) tout autre renseignement exigé par l'Administration pour assurer la sécurité de la navigation.

Fiches de pilotage

- 14.** Lorsqu'un pilote breveté monte à bord d'un navire, la personne responsable du quart à la passerelle doit, à la fois :
- a) informer le pilote du tirant d'eau et de la jauge brute du navire et lui donner tout autre renseignement dont il a besoin pour remplir la fiche de pilotage fournie par l'Administration;
 - b) signer la fiche de pilotage remplie que le pilote lui présente et la lui remettre une fois le service de pilotage terminé.

Avis aux titulaires de certificat de pilotage et dispenses

15. (1) Lorsqu'une personne responsable du quart à la passerelle d'un navire est titulaire d'un certificat de pilotage, le capitaine, le propriétaire ou l'agent du navire doit, 48 heures avant d'entrer dans une zone de pilotage obligatoire, aviser l'Administration du voyage prévu du navire et du nom du titulaire et du numéro de son certificat.

(2) Lorsqu'une dispense de pilotage obligatoire a été accordée à l'égard d'un navire, le capitaine, le propriétaire ou l'agent du navire doit, 48 heures avant d'entrer dans une zone de pilotage obligatoire, aviser l'Administration du voyage prévu du navire et des noms des personnes responsables du quart à la passerelle.

4. Subsection 24(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) The fee for an examination is \$250, payable in advance, \$150 of which must be refunded to a candidate who fails the written portion of the examination.

5. Subsection 25(1) of the Regulations is replaced by the following:

25. (1) The name of an applicant who wishes to become an apprentice pilot and meets the qualifications for an applicant for or a holder of a licence set out in the Act, the *General Pilotage Regulations* and these Regulations shall be placed by a committee of examiners on an eligibility list prepared by them under paragraph 22(a).

(1.1) The name of an applicant who meets the qualifications referred to in subsection (1) shall be placed on the eligibility list after the last name that was placed on the list.

(1.2) If several applicants meet the qualifications referred to in subsection (1) at the same time, their names shall be placed on the eligibility list after the last name that was placed on the list in an order that ranks them, from highest to lowest, in accordance with their results in the examinations referred to in section 23.

6. Section 26 of the Regulations is replaced by the following:

26. If the Authority requires an apprentice pilot to meet the needs of the pilotage service, the Authority may appoint as an apprentice pilot a person whose name is at the top of the eligibility list referred to in section 25.

7. Section 29 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:*Marine Occurrence Report*

29. If a ship that is subject to compulsory pilotage or in respect of which a waiver has been granted is involved in a marine occurrence, the person in charge of the deck watch at the time of the marine occurrence shall, at the earliest opportunity, submit to the Authority a full report of the marine occurrence on a report form provided by the Authority for that use.

COMING INTO FORCE

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

[13-1-o]

4. Le paragraphe 24(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le droit d'examen est de 250 \$, payable à l'avance, et le candidat qui échoue à la partie écrite de l'examen reçoit un remboursement de 150 \$.

5. Le paragraphe 25(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

25. (1) Le nom d'un demandeur qui veut devenir apprenti pilote et qui remplit les conditions établies à l'égard d'un candidat au brevet ou d'un titulaire de brevet dans la Loi, le *Règlement général sur le pilotage* et le présent règlement est inscrit par une commission d'examen sur la liste d'admissibilité qu'elle a établie en vertu de l'alinéa 22a).

(1.1) Le nom d'un demandeur qui remplit les conditions visées au paragraphe (1) est inscrit sur la liste d'admissibilité à la suite du dernier nom qui y est inscrit.

(1.2) Lorsque plusieurs demandeurs remplissent les conditions visées au paragraphe (1) en même temps, leurs noms sont inscrits sur la liste d'admissibilité, à la suite du dernier nom inscrit par ordre décroissant des résultats obtenus aux examens visés à l'article 23.

6. L'article 26 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

26. Lorsque l'Administration a besoin d'un apprenti pilote pour répondre aux besoins du service de pilotage, elle peut nommer à titre d'apprenti pilote la personne dont le nom figure en tête de la liste d'admissibilité visée à l'article 25.

7. L'article 29 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :*Compte rendu d'accident maritime*

29. Lorsqu'un navire qui est assujéti au pilotage obligatoire ou pour lequel une dispense a été accordée est mis en cause dans un accident maritime, la personne responsable du quart à la passerelle au moment de celui-ci doit présenter à l'Administration, à la première occasion, un compte rendu complet de l'accident maritime sur un formulaire de compte rendu que fournit l'Administration à cette fin.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[13-1-o]

INDEX

No. 13 — March 29, 2003

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Customs and Revenue Agency**

Income Tax Act

Revocation of registration of charities 899

Canadian Environmental Assessment Agency

Canadian Environmental Assessment Act

Model class screening report for routine operation and maintenance of electrical power transmission facilities in Banff National Park — Public notice 900

Canadian International Trade Tribunal

Carbon steel pipe nipples, threaded couplings and adaptor fittings — Commencement of inquiry 901

Electrical and electronics — Order 903

Refrigerators, dishwashers and dryers — Order 903

Textile products — Reconsideration of recommendation... 904

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission**Commission**

*Addresses of CRTC offices — Interventions 905

Decisions

2003-98 and 2003-99 906

Public hearing

2003-3 907

Public notices

2003-13 912

2003-14 — Call for comments on possible amendments to the Commission's procedures for dealing with applications for new category 2 pay and specialty services 912

National Energy Board

Montenay Inc. — Application to export electricity to the United States 915

Trans-Northern Pipelines Inc. — Capacity expansion/line reversal project — Public hearing 916

Public Service Commission of Canada

Public Service Employment Act

Leave of absence granted 917

GOVERNMENT HOUSE

Order of Canada (The) 892

GOVERNMENT NOTICES**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Permit No. 4543-2-02888 895

Permit No. 4543-2-06217 896

MISCELLANEOUS NOTICES

Advancing Canadian Entrepreneurship Inc., relocation of head office 919

Allfirst Bank, documents deposited 919

Allnorth Consultants Limited, bridge over the Tsea River, B.C. 920

MISCELLANEOUS NOTICES — Continued

American Bankers Life Assurance Company of Florida and

Allianz Life Insurance Company of North America, transfer of certain business and life insurance policies 920

Brewers Association of Canada, relocation of head office 921

Canadian Charter Schools Centre Foundation (The), relocation of head office 921

Canadian Institute for Occupational Development in Education, surrender of charter 921

Carrier Lumber Ltd., bridge over Pitoney Creek, B.C. 921

Citibank, N.A., First Trust of New York, National Association, now U.S. Bank Trust National Association and The Burlington Northern and Santa Fe Railway

Company, document deposited 922

Cominco Pension Fund Coordinating Society, relocation of head office 922

Cominco Pension Fund Society, relocation of head office 923

Cross Bay Mussel Farms Ltd., mussel farm in New Bay, Nfld. and Lab. 923

*Dominion Atlantic Railway Company (The), annual meeting 923

El-Mo-Mex, Inc., documents deposited 924

*ICICI Bank Limited, letters patent 924

Montreal, Maine & Atlantic Canada Co., documents deposited 925

Nova Chemicals Corporation, documents deposited 925

Polo Training Foundation Canada, surrender of charter 926

*Swiss Re Italia S.p.A., release of assets 926

PARLIAMENT**House of Commons**

*Filing applications for private bills (2nd Session, 37th Parliament) 898

Senate

Royal Assent

Bill assented to 898

PROPOSED REGULATIONS**Canada Customs and Revenue Agency**

Excise Act, 2001

Regulations Respecting the Information to be Displayed on Alcohol Containers and their Packaging 928

Return of Packaged Alcohol to an Excise Warehouse Regulations 931

Environment, Dept. of the

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations 935

Pacific Pilotage Authority

Pilotage Act

Regulations Amending the Pacific Pilotage Regulations.... 956

SUPPLEMENTS**Copyright Board**

Copyright Act

Statement of Royalties to Be Collected by CMRRA/SODRAC Inc. for the Reproduction of Musical Works, in Canada, by Commercial Radio Stations in 2001, 2002, 2003 and 2004

INDEX

N° 13 — Le 29 mars 2003

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Advancing Canadian Entrepreneurship Inc., changement de lieu du siège social.....	919
Allfirst Bank, dépôt de documents.....	919
Allnorth Consultants Limited, pont au-dessus de la rivière Tsea (C.-B.).....	920
American Bankers Compagnie d'Assurances-Vie de la Floride et Allianz Life Insurance Company of North America, transfert de certaines polices commerciales et d'assurance-vie.....	920
Association des brasseurs du Canada, changement de lieu du siège social.....	921
Canadian Charter Schools Centre Foundation (The), changement de lieu du siège social.....	921
Canadian Institute for Occupational Development in Education, abandon de charte.....	921
Carrier Lumber Ltd., pont au-dessus du ruisseau Pitoney (C.-B.).....	921
Citibank, N.A., First Trust of New York, National Association, maintenant U.S. Bank Trust National Association et The Burlington Northern and Santa Fe Railway Company, dépôt de document.....	922
Cominco Pension Fund Coordinating Society, changement de lieu du siège social.....	922
Cominco Pension Fund Society, changement de lieu du siège social.....	923
*Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, assemblée annuelle.....	923
Cross Bay Mussel Farms Ltd., installation de mytiliculture dans la baie New (T.-N.-et-Lab.).....	923
El-Mo-Mex, Inc., dépôt de documents.....	924
*ICICI Bank Limited, lettres patentes.....	924
Montreal, Maine & Atlantic Canada Co., dépôt de documents.....	925
Nova Chemicals Corporation, dépôt de documents.....	925
Polo Training Foundation Canada, abandon de charte.....	926
*Swiss Re Italia S.p.A., libération d'actif.....	926

AVIS DU GOUVERNEMENT

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Permis n° 4543-2-02888.....	895
Permis n° 4543-2-06217.....	896

COMMISSIONS

Agence canadienne d'évaluation environnementale

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale	
Modèle de rapport d'examen préalable par catégorie visant les activités courantes d'exploitation et d'entretien des installations de transport d'électricité dans le parc national Banff — Avis public.....	900

Agence des douanes et du revenu du Canada

Loi de l'impôt sur le revenu	
Annulation d'enregistrement d'organismes de bienfaisance.....	899

Commission de la fonction publique du Canada

Loi sur l'emploi dans la fonction publique	
Congé accordé.....	917

COMMISSIONS (suite)

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	905
Audience publique	
2003-3.....	907
Avis publics	
2003-13.....	912
2003-14 — Appel d'observations sur des propositions de modifications des procédures du Conseil relatives au traitement des demandes de nouveaux services payants et spécialisés de catégorie 2.....	912
Décisions	
2003-98 et 2003-99.....	906

Office national de l'énergie

Montenay Inc. — Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis.....	915
Pipelines Trans-Nord Inc. — Projet d'accroissement de la capacité et de l'inversion du sens de l'écoulement du pipeline — Audience publique.....	916

Tribunal canadien du commerce extérieur

Produits électriques et électroniques — Ordonnance.....	903
Produits textiles — Réexamen de la recommandation.....	904
Raccords filetés de tuyaux en acier au carbone, manchons filetés et raccords d'adaptateur — Ouverture d'enquête.....	901
Réfrigérateurs, lave-vaisselle et sécheuses — Ordonnance.....	903

PARLEMENT

Chambre des communes

*Demandes introductives de projets de loi privés (2 ^e session, 37 ^e législature).....	898
---	-----

Sénat

Sanction royale	
Projet de loi sanctionné.....	898

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Administration de pilotage du Pacifique

Loi sur le pilotage	
Règlement modifiant le Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique.....	956

Agence des douanes et du revenu du Canada

Loi de 2001 sur l'accise	
Règlement sur le retour d'alcool emballé à un entrepôt d'accise.....	931
Règlement sur les renseignements devant figurer sur les contenants d'alcool et leur emballage.....	928

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé.....	935

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Ordre du Canada (L').....	892
---------------------------	-----

SUPPLÉMENTS

Commission du droit d'auteur

Loi sur le droit d'auteur	
Tarif des redevances à percevoir par la CMRRA/SODRAC inc. pour la reproduction d'œuvres musicales, au Canada, par les stations de radio commerciales en 2001, 2002, 2003 et 2004	

Supplement
Canada Gazette, Part I
March 29, 2003



Supplément
Gazette du Canada, Partie I
Le 29 mars 2003

COPYRIGHT BOARD

**COMMISSION DU DROIT
D'AUTEUR**

**Statement of Royalties to Be Collected by
CMRRA/SODRAC Inc. for the
Reproduction of Musical Works, in Canada,
by Commercial Radio Stations
in 2001, 2002, 2003 and 2004**

**Tarif des redevances à percevoir par la
CMRRA/SODRAC inc. pour la
reproduction d'œuvres musicales, au Canada,
par les stations de radio commerciales
en 2001, 2002, 2003 et 2004**

COPYRIGHT BOARD

FILE: Reproduction of Musical Works 2001 to 2004

Statement of Royalties to Be Collected for the Reproduction of Musical Works, in Canada, by Commercial Radio Stations in 2001, 2002, 2003 and 2004

In accordance with subsections 70.15(2) and 68(4) of the *Copyright Act*, the Copyright Board has certified and hereby publishes the statement of royalties to be collected by CMRRA/SODRAC Inc. for the reproduction of musical works, in Canada, by commercial radio stations in 2001, 2002, 2003 and 2004.

Ottawa, March 29, 2003

CLAUDE MAJEAU
Secretary General
56 Sparks Street, Suite 800
Ottawa, Ontario
K1A 0C9
(613) 952-8621 (Telephone)
(613) 952-8630 (Facsimile)
majeau.claude@cb-cda.gc.ca (Electronic mail)

COMMISSION DU DROIT D'AUTEUR

DOSSIER : Reproduction d'œuvres musicales 2001 à 2004

Tarif des redevances à percevoir pour la reproduction d'œuvres musicales, au Canada, par des stations de radio commerciales en 2001, 2002, 2003 et 2004

Conformément aux paragraphes 70.15(2) et 68(4) de la *Loi sur le droit d'auteur*, la Commission du droit d'auteur a homologué et publie par les présentes le tarif des redevances à percevoir par la CMRRA/SODRAC inc. pour la reproduction d'œuvres musicales, au Canada, par des stations de radio commerciales en 2001, 2002, 2003 et 2004.

Ottawa, le 29 mars 2003

Le secrétaire général
CLAUDE MAJEAU
56, rue Sparks, Bureau 800
Ottawa (Ontario)
K1A 0C9
(613) 952-8621 (téléphone)
(613) 952-8630 (télécopieur)
majeau.claude@cb-cda.gc.ca (courrier électronique)

STATEMENT OF ROYALTIES TO BE COLLECTED BY
CMRRA/SODRAC INC., ON BEHALF OF THE SOCIETY
FOR REPRODUCTION RIGHTS OF AUTHORS,
COMPOSERS AND PUBLISHERS IN CANADA (SODRAC)
AND THE CANADIAN MUSICAL REPRODUCTION
RIGHTS AGENCY (CMRRA), FOR THE REPRODUCTION
OF MUSICAL WORKS IN THE REPERTOIRE OF SODRAC
OR CMRRA BY COMMERCIAL RADIO STATIONS
IN 2001, 2002, 2003 AND 2004

General Provisions

All royalties payable under this tariff are exclusive of any federal, provincial or other governmental taxes or levies of any kind.

Each licence shall subsist according to the terms set out therein. CMRRA and SODRAC shall have the right at any time to terminate a licence for breach of terms and conditions upon 30 days notice in writing.

Definitions

1. In this tariff

“gross income” means the gross amount paid by any person for the use of one or more broadcasting services or facilities provided by the radio station’s operator, excluding the following:

(a) income accruing from investments, rents or any other business unrelated to the radio station’s broadcasting activities. However, income accruing from any allied or subsidiary business that is a necessary adjunct to the radio station’s broadcasting services and facilities or which results in their being used shall be included in the “gross income”;

(b) amounts received for the production of a program that is commissioned by someone other than the radio station and which becomes the property of that other person;

(c) the recovery of any amount paid to obtain the exclusive national or provincial broadcast rights to a sporting event, if the radio station can establish that it was also paid normal fees for station time and facilities. CMRRA/SODRAC Inc. may require the production of the contract granting these rights together with the billing or correspondence relating to the use of these rights by other parties;

(d) amounts received by an originating radio station on behalf of a group of radio stations, which do not constitute a permanent network and which broadcast a single event, simultaneously or on a delayed basis, that the originating radio station subsequently pays out to the other radio stations participating in the broadcast. These amounts paid to each participating radio station are part of that radio station’s “gross income”; (« *revenus bruts* »)

“low-use station” means

(a) a station that

(i) broadcasts works in the repertoire for less than 20 per cent of its total broadcast time (excluding production music) during the reference month and

(ii) keeps and makes available to CMRRA/SODRAC Inc. complete recordings of its last 90 broadcast days; or

(b) a station that

(i) during the reference month, does not make or keep any reproduction onto a computer hard disk;

(ii) during the reference month, does not use any reproduction kept onto the hard disk of another station within a network; and

TARIF DES REDEVANCES À PERCEVOIR PAR LA
CMRRA/SODRAC INC. POUR LE BÉNÉFICE DE LA
SOCIÉTÉ DU DROIT DE REPRODUCTION DES AUTEURS,
COMPOSITEURS ET ÉDITEURS AU CANADA (SODRAC)
ET DE L’AGENCE CANADIENNE DES DROITS DE
REPRODUCTION MUSICAUX (CMRRA), POUR LA
REPRODUCTION, AU CANADA, DES ŒUVRES
MUSICALES FAISANT PARTIE DU RÉPERTOIRE DE LA
SODRAC OU DE LA CMRRA PAR LES STATIONS DE
RADIO COMMERCIALES
EN 2001, 2002, 2003 ET 2004

Dispositions générales

Les redevances exigibles en vertu du présent tarif ne comprennent ni les taxes fédérales, provinciales ou autres, ni les prélèvements d’autre genre qui pourraient s’appliquer.

Chaque licence reste valable en fonction des conditions qui y sont énoncées. La SODRAC et la CMRRA peuvent, en tout temps, mettre fin à toute licence sur préavis écrit de 30 jours pour violation des modalités de la licence.

Définitions

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent tarif.

« année » Année civile; (“*year*”)

« mois de référence » Mois antérieur au mois qui précède celui pour lequel les redevances sont versées; (“*reference month*”)

« musique de production » Musique incorporée notamment aux messages publicitaires, aux messages d’intérêt public et aux ritournelles; (“*production music*”)

« répertoire » Répertoires de la SODRAC et de la CMRRA; (“*repertoire*”)

« réseau » Réseau tel qu’il est défini dans le *Règlement sur la désignation de réseaux (Loi sur le droit d’auteur)* DORS/99-348; (“*network*”)

« revenus bruts » s’entend des sommes brutes payées par toute personne pour l’utilisation d’une ou de plusieurs installations ou services de diffusion offerts par la station de radio, à l’exclusion des sommes suivantes :

a) les revenus provenant d’investissements, de loyers ou d’autres sources non reliées aux activités de diffusion de la station de radio. Il est entendu que les revenus provenant d’activités reliées ou associées aux activités de diffusion de la station de radio, qui en sont le complément nécessaire, ou ayant comme conséquence l’utilisation des services et installations de diffusion, font partie des « revenus bruts »;

b) les sommes versées pour la réalisation d’une émission pour le compte d’une personne autre que la station de radio et dont cette autre personne devient propriétaire;

c) les sommes reçues en recouvrement du coût d’acquisition de droits exclusifs, nationaux ou provinciaux, de diffusion d’événements sportifs, dans la mesure où la station de radio établit qu’elle a aussi perçu des revenus normaux pour l’utilisation du temps d’antenne et des installations de la station de radio. CMRRA/SODRAC inc. aura le droit d’exiger la production du contrat d’acquisition de ces droits, ainsi que des factures ou autres documents se rattachant à l’usage de ces droits par des tiers;

d) les sommes reçues par une station de radio source agissant pour le compte d’un groupe de stations de radio qui ne constituent pas un réseau permanent et qui diffusent, simultanément ou en différé, un événement particulier, que la station de radio source remet ensuite aux autres stations de radio participant à la diffusion. Les sommes ainsi remises à chaque station de

(iii) agrees to allow CMRRA/SODRAC Inc. to verify the conditions set out in subparagraphs (i) and (ii) and does so allow when requested; (« station à faible utilisation »)

“network” means a network within the meaning of the *Regulations Prescribing Networks (Copyright Act)*, SOR/99-348; (« réseau »)

“production music” means music used in interstitial programming such as commercials, public service announcements and jingles; (« musique de production »)

“reference month” means the second month before the month for which the royalties are being paid; (« mois de référence »)

“repertoire” means the repertoire of SODRAC and CMRRA; (« répertoire »)

“year” means a calendar year. (« année »)

Application

2. This tariff applies to licences for the following uses of musical works in the repertoire by commercial radio stations:

(a) the reproduction of a work, in whole or in part, by any known or to be discovered process, in any format or material form, by a commercial radio station for the purpose of using the reproduction in the broadcasting operations of the station or of another station that is part of the same network as the station;

(b) the embodiment of a work in a montage, a compilation, a mix or a medley, for the purpose set out in paragraph (a) and subject to the moral rights of authors;

(c) the keeping of reproductions made pursuant to paragraphs (a) or (b), so long as the station is licensed pursuant to this tariff.

3. This tariff does not authorize the use of a reproduction made pursuant to section 2, in association with a product, service, cause or institution.

Royalties

4. A low-use station shall pay, on its gross income for the reference month

0.12 per cent of the station’s first \$625,000 gross income in a year;

0.23 per cent of the station’s next \$625,000 gross income in a year;

0.35 per cent of any other amount of gross income in a year.

5. Any other station shall pay, on its gross income for the reference month

0.27 per cent of the station’s first \$625,000 gross income in a year;

0.53 per cent of the station’s next \$625,000 gross income in a year;

0.8 per cent of any other amount of gross income in a year.

Administrative Provisions

6. No later than the first day of each month, the station shall pay the royalties for that month and report the station’s gross income for the reference month.

Information on Repertoire Use

7. (1) Upon receipt of a written request from CMRRA/SODRAC Inc., a station shall provide to CMRRA/SODRAC Inc., with respect to all musical works broadcast by the station during the days selected by CMRRA/SODRAC Inc.:

(a) the date and time of broadcast;

radio participante font partie des « revenus bruts » de cette station de radio participante; (“gross income”)

« station à faible utilisation » Soit

a) une station ayant diffusé des œuvres faisant partie du répertoire pour moins de 20 pour cent de son temps d’antenne total (sans tenir compte de la musique de production) durant le mois de référence et qui conserve et met à la disposition de la CMRRA/SODRAC inc. l’enregistrement complet de ses 90 dernières journées de radiodiffusion; ou

b) une station qui n’a ni effectué ou conservé de reproductions sur un disque dur ni utilisé de reproductions conservées sur le disque dur d’une station faisant partie d’un réseau durant le mois de référence, qui permet à la CMRRA/SODRAC inc. de vérifier le respect de la présente disposition et qui permet effectivement telle vérification sur demande. (“low-use station”)

Application

2. Le présent tarif régit les licences permettant les utilisations suivantes des œuvres musicales faisant partie du répertoire par des stations de radio commerciales :

a) reproduction, en tout ou en partie, d’une œuvre par tout procédé connu ou à découvrir, sur un support quelconque, afin de l’utiliser dans le cadre des activités de radiodiffusion de la station ou d’une autre station faisant partie du même réseau;

b) incorporation dans un montage, une compilation, un mixage ou un pot-pourri, pour les fins visées au paragraphe a) et sous réserve des droits moraux des auteurs;

c) conservation des reproductions faites conformément aux paragraphes a) ou b) tant et aussi longtemps que la station est titulaire d’une licence régie par le présent tarif.

3. Le présent tarif n’autorise pas l’utilisation d’une reproduction faite en vertu du paragraphe 2, en liaison avec un produit, un service, une cause ou une institution.

Redevances

4. Une station à faible utilisation verse, à l’égard de son revenu brut durant le mois de référence

0,12 pour cent sur la première tranche de 625 000 \$ de revenus bruts annuels;

0,23 pour cent sur la tranche suivante de 625 000 \$ de revenus bruts annuels;

0,35 pour cent sur l’excédent de revenus bruts annuels.

5. Toute autre station verse, à l’égard de son revenu brut durant le mois de référence

0,27 pour cent sur la première tranche de 625 000 \$ de revenus bruts annuels;

0,53 pour cent sur la tranche suivante de 625 000 \$ de revenus bruts annuels;

0,8 pour cent sur l’excédent de revenus bruts annuels.

Dispositions administratives

6. Au plus tard le premier de chaque mois, la station verse les redevances payables pour ce mois et fait rapport de ses revenus pour le mois de référence.

Renseignements sur l’utilisation du répertoire

7. (1) Sur demande écrite de la CMRRA/SODRAC inc., la station lui fournit les renseignements suivants à l’égard de toutes les œuvres musicales qu’elle a diffusées durant les jours choisis par la CMRRA/SODRAC inc. :

a) la date et l’heure de la diffusion;

(b) where applicable, the title of the work, the name of the author, the name of the composer, the name of the performer and/or performing group, the record label, and the catalogue number of the sound recording.

(2) The information shall be provided in electronic format where possible, otherwise in writing, no later than 14 days after the end of the month to which it relates.

(3) CMRRA/SODRAC Inc. may request information pursuant to subsection (1) with respect to no more than 14 days in any given year.

Records and Audits

8. (1) The station shall keep and preserve, for a period of six months after the end of the month to which they relate, records from which the information set out in section 7 can be readily ascertained.

(2) The station shall keep and preserve, for a period of six years after the end of the year to which they relate, records from which the station's gross income can be readily ascertained.

(3) CMRRA/SODRAC Inc. may audit these records at any time during the period set out in subsection (1) or (2), as well as the broadcast day recordings of a low-use station, on reasonable notice and during normal business hours.

(4) If an audit discloses that royalties due have been understated in any month by more than ten per cent, the station shall pay the reasonable costs of the audit within 30 days of the demand for such payment.

Confidentiality

9. (1) Subject to subsections (2) and (3), CMRRA/SODRAC Inc., SODRAC and CMRRA shall treat in confidence information received pursuant to this tariff, unless the station consents in writing to the information being treated otherwise.

(2) Information referred to in subsection (1) may be shared

- (i) amongst CMRRA/SODRAC Inc., SODRAC and CMRRA;
- (ii) with the Copyright Board;
- (iii) in connection with proceedings before the Board;
- (iv) to the extent required to effect the distribution of royalties, with royalty claimants; or
- (v) if ordered by law or by a court of law.

(3) Subsection (1) does not apply to information that is publicly available, or to information obtained from someone other than the station, who is not under an apparent duty of confidentiality to the station.

Adjustments

10. Adjustments in the amount of royalties owed (including excess payments), as a result of the discovery of an error or otherwise, shall be made on the date the next royalty payment is due.

Interest on Late Payments

11. Any amount not received by the due date shall bear interest from that date until the date the amount is received. Interest shall

b) le cas échéant, le titre de l'œuvre, le nom de l'auteur, celui du compositeur, celui de l'interprète ou du groupe d'interprètes, celui de la maison de disque et le numéro de catalogue de l'enregistrement sonore.

(2) La station fournit les renseignements au plus tard 14 jours après la fin du mois auquel ils se rapportent, si possible sous forme numérique et sinon, par écrit.

(3) La CMRRA/SODRAC inc. peut demander les renseignements prévus au paragraphe (1) à l'égard d'au plus 14 jours par année.

Registres et vérifications

8. (1) La station tient et conserve durant six mois après la fin du mois auquel ils se rapportent, les registres permettant à la CMRRA/SODRAC inc. de déterminer facilement les renseignements demandés au titre de l'article 7.

(2) La station tient et conserve durant six années après la fin de l'année à laquelle ils se rapportent, les registres permettant à la CMRRA/SODRAC inc. de déterminer facilement ses recettes publicitaires.

(3) La CMRRA/SODRAC inc. peut vérifier ces registres à tout moment durant la période visée au paragraphe (1) ou (2), de même que l'enregistrement des journées de radiodiffusion d'une station à faible utilisation, durant les heures régulières de bureau et moyennant un préavis raisonnable.

(4) Si la vérification des registres d'une station révèle que les redevances ont été sous-estimées de plus de dix pour cent pour un mois quelconque, la station assume les coûts raisonnables de la vérification dans les 30 jours suivant la date à laquelle on lui en fait la demande.

Traitement confidentiel

9. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), la CMRRA/SODRAC inc., la SODRAC et la CMRRA gardent confidentiels les renseignements transmis en application du présent tarif, à moins que la station ne consente par écrit à ce qu'ils soient divulgués.

(2) La CMRRA/SODRAC inc., la SODRAC et la CMRRA peuvent faire part des renseignements visés au paragraphe (1)

- (i) à l'une d'entre elles;
- (ii) à la Commission du droit d'auteur;
- (iii) dans le cadre d'une affaire portée devant la Commission;
- (iv) à une personne qui demande le versement de redevances, dans la mesure où cela est nécessaire pour effectuer la distribution; ou
- (v) si la loi ou une ordonnance d'un tribunal l'y oblige.

(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas aux renseignements disponibles au public ou obtenus d'un tiers non tenu lui-même de garder confidentiels ces renseignements.

Ajustements

10. L'ajustement dans le montant des redevances payables par une station (y compris le trop-perçu), qu'il résulte ou non de la découverte d'une erreur, s'effectue à la date à laquelle elle doit acquitter son prochain versement.

Intérêts sur paiements tardifs

11. Tout montant non payé à son échéance porte intérêt à compter de la date à laquelle il aurait dû être acquitté jusqu'à la

be calculated daily at a rate equal to one per cent above the Bank Rate effective on the last day of the previous month (as published by the Bank of Canada). Interest shall not compound.

Addresses for Notices, etc.

12. (1) Anything that a station sends to CMRRA/SODRAC Inc. shall be sent to 759 Carré Victoria, Suite 420, Montréal, Quebec H2Y 2J7, or to any other address or facsimile number of which the station has been notified.

(2) Anything that CMRRA/SODRAC Inc. sends to a station shall be sent to the last address of which CMRRA/SODRAC Inc. has been notified in writing.

Delivery of Notices and Payments

13. (1) A notice may be delivered by hand, by postage paid mail or by facsimile.

(2) A notice or payment mailed in Canada shall be presumed to have been received three business days after the day it was mailed.

(3) A notice sent by facsimile shall be presumed to have been received the day it is transmitted.

Transitional Provisions: Interests Accrued Before the Publication of the Tariff

14. (1) Any amount payable for any given month before April 2003 shall be due on May 31, 2003, and shall be increased by using the multiplying factor (based on the Bank Rate) set out in the following table with respect to that month.

	2001	2002	2003
January	1.0731	1.0358	1.0075
February	1.0688	1.0340	1.0050
March	1.0646	1.0319	1.0025
April	1.0606	1.0298	
May	1.0567	1.0275	
June	1.0529	1.0250	
July	1.0494	1.0225	
August	1.0463	1.0200	
September	1.0438	1.0175	
October	1.0417	1.0150	
November	1.0396	1.0125	
December	1.0377	1.0100	

date où il est reçu. Le montant des intérêts est calculé quotidiennement, à un taux de un pour cent au-dessus du taux officiel d'escompte de la Banque du Canada en vigueur le dernier jour du mois précédent (tel qu'il est publié par la Banque du Canada). L'intérêt n'est pas composé.

Adresses pour les avis, etc.

12. (1) Toute communication avec la CMRRA/SODRAC inc. est adressée au 759 Carré Victoria, Bureau 420, Montréal (Québec) H2Y 2J7 ou à toute autre adresse ou numéro de télécopieur dont la station a été avisée.

(2) Toute communication de la CMRRA/SODRAC inc. avec une station est adressée à la dernière adresse dont la CMRRA/SODRAC inc. a été avisée par écrit.

Expédition des avis et des paiements

13. (1) Un avis peut être livré par messenger, par courrier affranchi ou par télécopieur.

(2) L'avis ou le paiement posté au Canada est présumé avoir été reçu trois jours ouvrables après la date de mise à la poste.

(3) L'avis envoyé par télécopieur est présumé avoir été reçu le jour où il est transmis.

Dispositions transitoires : intérêts courus avant la publication du tarif

14. (1) Les redevances exigibles pour tout mois précédant le mois d'avril 2003 sont acquittées le 31 mai 2003 et sont majorées en utilisant le facteur de multiplication (basé sur le taux officiel d'escompte) établi à l'égard de ce mois dans le tableau qui suit.

	2001	2002	2003
Janvier	1,0731	1,0358	1,0075
Février	1,0688	1,0340	1,0050
Mars	1,0646	1,0319	1,0025
Avril	1,0606	1,0298	
Mai	1,0567	1,0275	
Juin	1,0529	1,0250	
Juillet	1,0494	1,0225	
Août	1,0463	1,0200	
Septembre	1,0438	1,0175	
Octobre	1,0417	1,0150	
Novembre	1,0396	1,0125	
Décembre	1,0377	1,0100	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions du gouvernement du Canada
Communication Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9