

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, MARCH 26, 2011

OTTAWA, LE SAMEDI 26 MARS 2011

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 Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 5, 2011, 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 Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada, by telephone at 613-996-6886 or by email at droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

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 de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 5 janvier 2011 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 aux Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, par téléphone au 613-996-6886 ou par courriel à l'adresse droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

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

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

REQUESTS FOR INSERTION

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Works and Government Services Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-996-2495 (telephone), 613-991-3540 (fax).

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

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

DEMANDES D'INSERTION

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

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

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

TABLE OF CONTENTS

Vol. 145, No. 13 — March 26, 2011

Government House	1068
(orders, decorations and medals)	
Government notices	1077
Parliament	
House of Commons	1092
Chief Electoral Officer	1092
Commissions	1093
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	1109
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	1113
(including amendments to existing regulations)	
Index	1193

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 145, n° 13 — Le 26 mars 2011

Résidence du Gouverneur général	1068
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du gouvernement	1077
Parlement	
Chambre des communes	1092
Directeur général des élections	1092
Commissions	1093
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	1109
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	1113
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	1195

GOVERNMENT HOUSE**THE ORDER OF CANADA**

The Governor General, the Right Honourable David Johnston, in his 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.

Officers of the Order of Canada

Nicole Brossard, O.C.
 Sylvia R. Cruess, O.C.
 James A. Dosman, O.C., S.O.M.
 The Honourable René Dussault, O.C., O.Q.
 Angela Enright, O.C.
 Clément Gosselin, O.C.
 Linda Hutcheon, O.C.
 Anthony Edward Thomas Lang, O.C.
 Maurice McGregor, O.C., C.Q.
 Shelagh Rogers, O.C.
 Mary Vingoe, O.C.
 Harry Walsh, O.C.

Members of the Order of Canada

Patricia Aldana, C.M.
 Marthe Asselin-Vaillancourt, C.M., C.Q.
 Bernard Blishen, C.M.
 Robert Bourdeau, C.M.
 Ronald Caplan, C.M.
 Marc Chouinard, C.M.
 The Honourable Erminie J. Cohen, C.M.
 Anthony Comper, C.M.
 Elizabeth Comper, C.M.
 Paul Copeland, C.M.
 Ollie Currie, C.M.
 Pierre Fréchette, C.M., C.Q.
 Monique Giroux, C.M.
 David Halliday, C.M.
 Robert D. Hare, C.M.
 Hanny A. Hassan, C.M.
 Michael Hayden, C.M., O.B.C.
 Martha Lou Henley, C.M.
 Ellis Jacob, C.M.
 Gilles Julien, C.M.
 Jamie Kennedy, C.M.
 Derek Key, C.M., O.P.E.I.
 Camille Limoges, C.M.
 Trevor Linden, C.M., O.B.C.
 Joy Maclaren, C.M.
 John McLaughlin, C.M., O.N.B.
 Howard (Howie) W. Meeker, C.M.
 Gwyn Morgan, C.M.
 Daniel Nestor, C.M.
 Rudolph North, C.M.
 Eric Peterson, C.M.
 Shirley Post, C.M.
 Terrence Punch, C.M.
 Charlene M. T. Robertson, C.M.
 Jennifer Simons, C.M.
 Tricia Smith, C.M.
 Mavis Staines, C.M.
 Beth Symes, C.M.
 Robert H. Taylor, C.M.
 Robert C. P. Westbury, C.M.

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

Le gouverneur général, le très honorable David Johnston, en sa qualité de chancelier 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.

Officiers de l'Ordre du Canada

Nicole Brossard, O.C.
 Sylvia R. Cruess, O.C.
 James A. Dosman, O.C., S.O.M.
 L'honorable René Dussault, O.C., O.Q.
 Angela Enright, O.C.
 Clément Gosselin, O.C.
 Linda Hutcheon, O.C.
 Anthony Edward Thomas Lang, O.C.
 Maurice McGregor, O.C., C.Q.
 Shelagh Rogers, O.C.
 Mary Vingoe, O.C.
 Harry Walsh, O.C.

Membres de l'Ordre du Canada

Patricia Aldana, C.M.
 Marthe Asselin-Vaillancourt, C.M., C.Q.
 Bernard Blishen, C.M.
 Robert Bourdeau, C.M.
 Ronald Caplan, C.M.
 Marc Chouinard, C.M.
 L'honorable Erminie J. Cohen, C.M.
 Anthony Comper, C.M.
 Elizabeth Comper, C.M.
 Paul Copeland, C.M.
 Ollie Currie, C.M.
 Pierre Fréchette, C.M., C.Q.
 Monique Giroux, C.M.
 David Halliday, C.M.
 Robert D. Hare, C.M.
 Hanny A. Hassan, C.M.
 Michael Hayden, C.M., O.B.C.
 Martha Lou Henley, C.M.
 Ellis Jacob, C.M.
 Gilles Julien, C.M.
 Jamie Kennedy, C.M.
 Derek Key, C.M., O.P.E.I.
 Camille Limoges, C.M.
 Trevor Linden, C.M., O.B.C.
 Joy Maclaren, C.M.
 John McLaughlin, C.M., O.N.B.
 Howard (Howie) W. Meeker, C.M.
 Gwyn Morgan, C.M.
 Daniel Nestor, C.M.
 Rudolph North, C.M.
 Eric Peterson, C.M.
 Shirley Post, C.M.
 Terrence Punch, C.M.
 Charlene M. T. Robertson, C.M.
 Jennifer Simons, C.M.
 Tricia Smith, C.M.
 Mavis Staines, C.M.
 Beth Symes, C.M.
 Robert H. Taylor, C.M.
 Robert C. P. Westbury, C.M.

Members of the Order of Canada — Continued

Edwina Wetzel, C.M.
Christopher Wiseman, C.M.

Witness the Seal of the Order
of Canada as of the sixteenth day
of November of the year
two thousand and ten

STEPHEN WALLACE
*Secretary General
of the Order of Canada*

Membres de l'Ordre du Canada (suite)

Edwina Wetzel, C.M.
Christopher Wiseman, C.M.

Témoin le Sceau de l'Ordre
du Canada, en vigueur le
seizième jour de novembre
de l'an deux mille dix

*Le secrétaire général
de l'Ordre du Canada*
STEPHEN WALLACE



[13-1-o]

[13-1-o]

THE ORDER OF MILITARY MERIT

The Governor General, the Right Honourable David Johnston, Chancellor and Commander of the Order of Military Merit, in accordance with the Constitution of the Order of Military Merit, has appointed the following:

Commanders of the Order of Military Merit

- † Rear-Admiral Nigel Stafford Greenwood, C.M.M., C.D.
- † Major-General Joseph Marcel Marquis Hainse, C.M.M., C.D.
- † Major-General Tom James Lawson, C.M.M., C.D.
- † Rear-Admiral Paul Andrew Maddison, C.M.M., M.S.M., C.D.

Major-General Mark Edmund McQuillan, C.M.M., C.D.
Major-General Guy Robert Thibault, C.M.M., C.D.

Officers of the Order of Military Merit

- Captain(N) Scott Edward George Bishop, O.M.M., C.D.
- Lieutenant-Colonel Allan Eric Bratland, O.M.M., C.D.
- Lieutenant-Colonel Kevin Francis Bryski, O.M.M., C.D.
- Major James Randall Burton, O.M.M., C.D.
- Colonel Kenneth André Corbould, O.M.M., C.D.
- Commander Anthony Robert Evans, O.M.M., C.D.
- Lieutenant-Commander Cindy Bernadette Galt, O.M.M., C.D.
- Colonel Martin Girard, O.M.M., C.D.
- Brigadier-General Paul-Émilien Richard Simon Hébert, O.M.M., C.D.
- Colonel David Gerald Henley, O.M.M., C.D.
- Lieutenant-Colonel Patricia Henry, O.M.M., C.D.
- Colonel Jean-Marc Lanthier, O.M.M., M.S.C., M.S.M., C.D.
- Commander Robert Lewis-Manning, O.M.M., C.D.
- Lieutenant-Colonel Deborah Lynn McKenzie, O.M.M., C.D.

† This is a promotion within the Order.

L'ORDRE DU MÉRITE MILITAIRE

Le gouverneur général, le très honorable David Johnston, chancelier et commandeur de l'Ordre du mérite militaire, en conformité avec les statuts de l'Ordre du mérite militaire, a nommé :

Commandeurs de l'Ordre du mérite militaire

- † Le contre-amiral Nigel Stafford Greenwood, C.M.M., C.D.
- † Le major-général Joseph Marcel Marquis Hainse, C.M.M., C.D.
- † Le major-général Tom James Lawson, C.M.M., C.D.
- † Le contre-amiral Paul Andrew Maddison, C.M.M., M.S.M., C.D.

Le major-général Mark Edmund McQuillan, C.M.M., C.D.
Le major-général Guy Robert Thibault, C.M.M., C.D.

Officiers de l'Ordre du mérite militaire

- Le capitaine de vaisseau Scott Edward George Bishop, O.M.M., C.D.
- Le lieutenant-colonel Allan Eric Bratland, O.M.M., C.D.
- Le lieutenant-colonel Kevin Francis Bryski, O.M.M., C.D.
- Le major James Randall Burton, O.M.M., C.D.
- Le colonel Kenneth André Corbould, O.M.M., C.D.
- Le capitaine de frégate Anthony Robert Evans, O.M.M., C.D.
- Le capitaine de corvette Cindy Bernadette Galt, O.M.M., C.D.
- Le colonel Martin Girard, O.M.M., C.D.
- Le brigadier-général Paul-Émilien Richard Simon Hébert, O.M.M., C.D.
- Le colonel David Gerald Henley, O.M.M., C.D.
- Le lieutenant-colonel Patricia Henry, O.M.M., C.D.
- Le colonel Jean-Marc Lanthier, O.M.M., C.S.M., M.S.M., C.D.
- Le capitaine de frégate Robert Lewis-Manning, O.M.M., C.D.
- Le lieutenant-colonel Deborah Lynn McKenzie, O.M.M., C.D.

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

Commanders of the Order of Military Merit — Continued

Lieutenant-Colonel Shawn Darric McKinstry, O.M.M., C.D.
 Lieutenant-Colonel Darryl Albert Mills, O.M.M., M.S.C., C.D.
 Colonel Richard Francis Pucci, O.M.M., C.D.
 Lieutenant-Colonel Joseph Joël Roy, O.M.M., C.D.
 Colonel James Baxter Simms, O.M.M., C.D.
 Captain(N) Martin William Teft, O.M.M., C.D.
 Lieutenant-Colonel Homer Chin-nan Tien, O.M.M., C.D.
 † Chief Warrant Officer Bernard Joseph Noël Verreault, O.M.M., C.D.
 Lieutenant-Colonel Lawrence James Zaporzan, O.M.M., C.D.

Members of the Order of Military Merit

Sergeant Jorgan Aitaok, M.M.M., C.D. (Canadian Ranger)
 Chief Warrant Officer Mark Arden, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Denise Aimee Ballermann, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Robert Paul Bartlett, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Joseph Yvan Denis Bédard, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Joseph Bernard Alain Bergeron, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Gerard Joseph Brennan, M.M.M., C.D.
 Major Patrick Albert Denis Brizay, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Kirby Vincent Burgess, M.M.M., C.D.
 Petty Officer 1st Class Joseph François Luc Champagne, M.M.M., C.D.
 Sergeant Joseph Jacques Mario Charette, M.M.M., M.B., C.D.
 Chief Petty Officer 1st Class Malcom Derek Conlon, M.M.M., C.D.
 Captain Joseph Charles Serge Côté, M.M.M., C.D.
 Sergeant Russell Wayne Coughlin, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Bernard Joseph Curtis, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer William Darling, M.M.M., C.D.
 Warrant Officer Robert Allan David, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Joseph Raymond Yves Demers, M.M.M., C.D.
 Warrant Officer William Francis Doupe, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Stephen Christopher Downey, M.M.M., C.D.
 Chief Petty Officer 1st Class Walter Joseph Bernard Dubeau, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Joseph Peter Dulong, M.M.M., C.D.
 Captain Sylvain Charles Falle, M.M.M., C.D.
 Chief Petty Officer 1st Class Michael Craig Feltham, M.M.M., C.D.
 Chief Petty Officer 2nd Class Richard Alton Fisher, M.M.M., C.D.
 Sergeant Lorne Emerson Lionel Ford, M.M.M., C.D.
 Warrant Officer Melina Dorothy Ann Fournier, M.M.M., C.D.
 Major Carl Gauthier, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Daphine Viola Germain, M.M.M., C.D.
 Lieutenant(N) Corey Lloyd Ellis Gleason, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Joseph Ernest Gilles Godbout, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Joseph Lucien Éric Gravel, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Gerald Olympe Gravelle, M.M.M., C.D.

† This is a promotion within the Order.

Commandeurs de l'Ordre du mérite militaire (suite)

Le lieutenant-colonel Shawn Darric McKinstry, O.M.M., C.D.
 Le lieutenant-colonel Darryl Albert Mills, O.M.M., C.S.M., C.D.
 Le colonel Richard Francis Pucci, O.M.M., C.D.
 Le lieutenant-colonel Joseph Joël Roy, O.M.M., C.D.
 Le colonel James Baxter Simms, O.M.M., C.D.
 Le capitaine de vaisseau Martin William Teft, O.M.M., C.D.
 Le lieutenant-colonel Homer Chin-nan Tien, O.M.M., C.D.
 † L'adjudant-chef Bernard Joseph Noël Verreault, O.M.M., C.D.
 Le lieutenant-colonel Lawrence James Zaporzan, O.M.M., C.D.

Membres de l'Ordre du mérite militaire

Le sergent Jorgan Aitaok, M.M.M., C.D. (Ranger canadien)
 L'adjudant-chef Mark Arden, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Denise Aimee Ballermann, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Robert Paul Bartlett, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Joseph Yvan Denis Bédard, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Joseph Bernard Alain Bergeron, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Gerard Joseph Brennan, M.M.M., C.D.
 Le major Patrick Albert Denis Brizay, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Kirby Vincent Burgess, M.M.M., C.D.
 Le maître de 1^{re} classe Joseph François Luc Champagne, M.M.M., C.D.
 Le sergent Joseph Jacques Mario Charette, M.M.M., M.B., C.D.
 Le maître de 1^{re} classe Malcom Derek Conlon, M.M.M., C.D.
 Le capitaine Joseph Charles Serge Côté, M.M.M., C.D.
 Le sergent Russell Wayne Coughlin, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Bernard Joseph Curtis, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef William Darling, M.M.M., C.D.
 L'adjudant Robert Allan David, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Joseph Raymond Yves Demers, M.M.M., C.D.
 L'adjudant William Francis Doupe, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Stephen Christopher Downey, M.M.M., C.D.
 Le premier maître de 1^{re} classe Walter Joseph Bernard Dubeau, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Joseph Peter Dulong, M.M.M., C.D.
 Le capitaine Sylvain Charles Falle, M.M.M., C.D.
 Le premier maître de 1^{re} classe Michael Craig Feltham, M.M.M., C.D.
 Le premier maître de 2^e classe Richard Alton Fisher, M.M.M., C.D.
 Le sergent Lorne Emerson Lionel Ford, M.M.M., C.D.
 L'adjudant Melina Dorothy Ann Fournier, M.M.M., C.D.
 Le major Carl Gauthier, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Daphine Viola Germain, M.M.M., C.D.
 Le lieutenant de vaisseau Corey Lloyd Ellis Gleason, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Joseph Ernest Gilles Godbout, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Joseph Lucien Éric Gravel, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Gerald Olympe Gravelle, M.M.M., C.D.

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

Members of the Order of Military Merit — Continued

Chief Warrant Officer Alain Grenier, M.M.M., C.D.
 Warrant Officer Sean Michael Hansen, M.M.M., C.D.
 Captain Paul Henry Hartinger, M.M.M., C.D.
 Captain John Douglas Hill, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Richard David Hills, M.M.M., C.D.
 Warrant Officer Murray Clair Hiltz, M.M.M., C.D.
 Warrant Officer Kevin Thomas Johnson, M.M.M., M.S.M., C.D.
 Master Warrant Officer Edward James Kilcup, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Marc Daniel Lafontaine, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer William Kenneth Laing, M.M.M., C.D.
 Chief Petty Officer 2nd Class Stephen Joseph Lamarche, M.M.M., C.D.
 Sergeant Frédéric Gilles Joseph Lavoie, M.M.M., C.D.
 Warrant Officer Robert Ronald Leblanc, M.M.M., C.D.
 Petty Officer 2nd Class James Anthony Leith, M.M.M., S.C., M.S.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Robert Colin MacDonald, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Donald Nolan MacIntyre, M.M.M., C.D.
 Petty Officer 1st Class Arthur Wilberforce MacLeod, M.M.M., C.D.
 Warrant Officer Patricia Susan MacWilliams, M.M.M., C.D.
 Captain William McAuley, M.M.M., C.D.
 Chief Petty Officer 1st Class Michael Daniel McCallum, M.M.M., C.D.
 Warrant Officer Craig Richard McKay, M.M.M., C.D.
 Major Wendy Mae McKenzie, M.M.M., C.D.
 Warrant Officer David Francis McLaughlin, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Shawn Anthony Mercer, M.M.M., M.S.M., C.D.
 Master Warrant Officer Kenneth Miles, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Steven Maurice Milton, M.M.M., C.D.
 Captain William English Moore, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Marie Rose Christine Ouellet, M.M.M., C.D.
 Warrant Officer Bryan Keith Pierce, C.V., M.M.M., M.S.C., C.D.
 Master Warrant Officer Roy Harold Pugh, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Joseph Vernon Pynn, M.M.M., C.D.
 Major Douglas Reid, M.M.M., C.D.
 Chief Petty Officer 1st Class Thomas Christopher Riefesel, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Joseph Henry Sampson, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Joseph Normand Yvon Sauvageau, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Jean-Paul Savoie, M.M.M., C.D.
 Chief Petty Officer 2nd Class Angela Lynne Schenkens, M.M.M., C.D.
 Warrant Officer Marie Lucette Sylvie Seaward, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Patrick Henry Simms, M.M.M., C.D.
 Warrant Officer Wayne Lee Simpson, M.M.M., M.B., C.D.
 Master Warrant Officer Carol Snow, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer Andrew Peter Stapleford, M.M.M., C.D.
 Captain Terrence Gordon Stead, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Keith Charles Thibault, M.M.M., C.D.
 Chief Warrant Officer David Charles Tofts, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Guy Tremblay, M.M.M., C.D.

Membres de l'Ordre du mérite militaire (suite)

L'adjudant-chef Alain Grenier, M.M.M., C.D.
 L'adjudant Sean Michael Hansen, M.M.M., C.D.
 Le capitaine Paul Henry Hartinger, M.M.M., C.D.
 Le capitaine John Douglas Hill, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Richard David Hills, M.M.M., C.D.
 L'adjudant Murray Clair Hiltz, M.M.M., C.D.
 L'adjudant Kevin Thomas Johnson, M.M.M., M.S.M., C.D.
 L'adjudant-maître Edward James Kilcup, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Marc Daniel Lafontaine, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître William Kenneth Laing, M.M.M., C.D.
 Le premier maître de 2^e classe Stephen Joseph Lamarche, M.M.M., C.D.
 Le sergent Frédéric Gilles Joseph Lavoie, M.M.M., C.D.
 L'adjudant Robert Ronald Leblanc, M.M.M., C.D.
 Le maître de 2^e classe James Anthony Leith, M.M.M., S.C., M.S.M., C.D.
 L'adjudant-chef Robert Colin MacDonald, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Donald Nolan MacIntyre, M.M.M., C.D.
 Le maître de 1^{re} classe Arthur Wilberforce MacLeod, M.M.M., C.D.
 L'adjudant Patricia Susan MacWilliams, M.M.M., C.D.
 Le capitaine William McAuley, M.M.M., C.D.
 Le premier maître de 1^{re} classe Michael Daniel McCallum, M.M.M., C.D.
 L'adjudant Craig Richard McKay, M.M.M., C.D.
 Le major Wendy Mae McKenzie, M.M.M., C.D.
 L'adjudant David Francis McLaughlin, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Shawn Anthony Mercer, M.M.M., M.S.M., C.D.
 L'adjudant-maître Kenneth Miles, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Steven Maurice Milton, M.M.M., C.D.
 Le capitaine William English Moore, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Marie Rose Christine Ouellet, M.M.M., C.D.
 L'adjudant Bryan Keith Pierce, C.V., M.M.M., C.S.M., C.D.
 L'adjudant-maître Roy Harold Pugh, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Joseph Vernon Pynn, M.M.M., C.D.
 Le major Douglas Reid, M.M.M., C.D.
 Le premier maître de 1^{re} classe Thomas Christopher Riefesel, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Joseph Henry Sampson, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Joseph Normand Yvon Sauvageau, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Jean-Paul Savoie, M.M.M., C.D.
 Le premier maître de 2^e classe Angela Lynne Schenkens, M.M.M., C.D.
 L'adjudant Marie Lucette Sylvie Seaward, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Patrick Henry Simms, M.M.M., C.D.
 L'adjudant Wayne Lee Simpson, M.M.M., M.B., C.D.
 L'adjudant-maître Carol Snow, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef Andrew Peter Stapleford, M.M.M., C.D.
 Le capitaine Terrence Gordon Stead, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Keith Charles Thibault, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-chef David Charles Tofts, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Guy Tremblay, M.M.M., C.D.

Members of the Order of Military Merit — Continued

Chief Warrant Officer Joseph Louis Philippe Turbide, M.M.M., C.D.
 Captain Joseph Napoléon Denis Veilleux, M.M.M., C.D.
 Petty Officer 1st Class Paul Joseph Walsh, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer Lise Marie Juliette Ward, M.M.M., C.D.
 Captain Shannon Marie Wills, M.M.M., C.D.
 Master Warrant Officer John Cameron Winters, M.M.M., C.D.

Witness the Seal of the Order
 of Military Merit this twenty-seventh
 day of October of the year
 two thousand and ten



STEPHEN WALLACE
*Secretary General
 of the Order of Military Merit*

[13-1-o]

Membres de l'Ordre du mérite militaire (suite)

L'adjudant-chef Joseph Louis Philippe Turbide, M.M.M., C.D.
 Le capitaine Joseph Napoléon Denis Veilleux, M.M.M., C.D.
 Le maître de 1^{re} classe Paul Joseph Walsh, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître Lise Marie Juliette Ward, M.M.M., C.D.
 Le capitaine Shannon Marie Wills, M.M.M., C.D.
 L'adjudant-maître John Cameron Winters, M.M.M., C.D.

Témoin le Sceau de l'Ordre du
 mérite militaire ce vingt-septième jour
 d'octobre de l'an deux mille dix

*Le secrétaire général
 de l'Ordre du mérite militaire*
 STEPHEN WALLACE

[13-1-o]

AWARDS TO CANADIANS

The Chancellery of Honours announces that the Government of Canada has approved the following awards to Canadians:

From the Government of Austria
 Cross of Honour for Science and Art 1st Class
 to Dr. Harry Schachter

From the Government of France
 Legion of Honour (Commander)
 to General Walter Natynczyk

From the Government of Luxembourg
 Order of the Oak Crown (Commander)
 to The Honourable Philippe Kirsch

From the Government of Poland
 Knight's Cross of the Order of Merit
 to Mr. Roger Furmanczyk
 Mrs. Bogumila Szulc
 Silver Cross of Merit
 to Mr. Antoni Kostka

From the Government of Thailand
 The Most Noble Order of the Crown (member)
 to Dr. Kevin McCormick

From the Government of the United Kingdom
 Operational Service Medal (Afghanistan)
 to Captain Jean-Marc Fugulin
 Captain Marcel Rochat
 Master Corporal Clarence Hamilton Smith
 Operational Service Medal (Iraq)
 to Captain Jean-Marc Fugulin

From the Government of the United States of America
 Legion of Merit (Degree of Officer)
 to Brigadier-General Alan J. Howard

DÉCORATIONS À DES CANADIENS

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

Du Gouvernement de l'Autriche
 Croix d'honneur pour la science et l'art 1^{re} classe
 au D^r Harry Schachter

Du Gouvernement de la France
 Légion d'honneur (Commandeur)
 au Général Walter Natynczyk

Du Gouvernement du Luxembourg
 Ordre de la Couronne de Chêne (Commandeur)
 à L'honorable Philippe Kirsch

Du Gouvernement de la Pologne
 Croix de Chevalier de l'Ordre du mérite
 à M. Roger Furmanczyk
 M^{me} Bogumila Szulc
 Croix d'argent du mérite
 à M. Antoni Kostka

Du Gouvernement de la Thaïlande
 Le plus noble Ordre de la couronne (membre)
 au D^r Kevin McCormick

Du Gouvernement du Royaume-Uni
 Médaille de service opérationnel (Afghanistan)
 au Capitaine Jean-Marc Fugulin
 Capitaine Marcel Rochat
 Caporal-chef Clarence Hamilton Smith
 Médaille de service opérationnel (Iraq)
 au Capitaine Jean-Marc Fugulin

Du Gouvernement des États-Unis d'Amérique
 Légion du Mérite (Officier)
 au Brigadier-général Alan J. Howard

Bronze Star Medal
to Colonel Dave E. Barr
Major Kevin Billingham
Lieutenant-Colonel Kevin F. Bryski
Major Philip Hernen

Meritorious Service Medal
to Major Marc Bouchard
Colonel André H. Dupuis
Major Donald R. Henley
Colonel Stephen G. Laplante
Corporal Christopher J. Latta
Captain Kevin J. MacDonald
Major Randle C. Moon
Major Wallace J. Noseworthy
Major Wade G. Oliver
Major Marc Parent
Lieutenant-Colonel Bruno Plourde
Master Warrant Officer Alain Poirier
Major Kevin Poirier
Lieutenant-Commander Martin Raymond
Major Todd A. Smart
Captain Kenneth R. Stewart
Lieutenant-Colonel Pierre C. St-Laurent
Lieutenant-Colonel Ewen A. Wrighte

EMMANUELLE SAJOUS
*Deputy Secretary and
Deputy Herald Chancellor*

[13-1-o]

Médaille de l'Étoile de bronze
au Colonel Dave E. Barr
Major Kevin Billingham
Lieutenant-colonel Kevin F. Bryski
Major Philip Hernen

Médaille du service méritoire
au Major Marc Bouchard
Colonel André H. Dupuis
Major Donald R. Henley
Colonel Stephen G. Laplante
Caporal Christopher J. Latta
Capitaine Kevin J. MacDonald
Major Randle C. Moon
Major Wallace J. Noseworthy
Major Wade G. Oliver
Major Marc Parent
Lieutenant-colonel Bruno Plourde
Adjudant-maître Alain Poirier
Major Kevin Poirier
Capitaine de corvette Martin Raymond
Major Todd A. Smart
Capitaine Kenneth R. Stewart
Lieutenant-colonel Pierre C. St-Laurent
Lieutenant-colonel Ewen A. Wrighte

*Le sous-secrétaire et
vice-chancelier d'armes*
EMMANUELLE SAJOUS

[13-1-o]

THE CANADIAN HERALDIC AUTHORITY — COMMISSIONS OF OFFICE

The Governor General, His Excellency the Right Honourable David Johnston, is pleased to announce the following Commission of Office:

Herald Chancellor

Stephen Wallace (February 1, 2011)

STEPHEN WALLACE
Herald Chancellor

[13-1-o]

L'AUTORITÉ HÉRALDIQUE DU CANADA — COMMISSIONS D'OFFICE

Le gouverneur général, Son Excellence le très honorable David Johnston, est heureux d'annoncer la Commission d'office suivante :

Chancelier d'armes

Stephen Wallace (le 1^{er} février 2011)

Le chancelier d'armes
STEPHEN WALLACE

[13-1-o]

THE CANADIAN HERALDIC AUTHORITY — CONFIRMATIONS OF BLAZONS

The Governor General, His Excellency the Right Honourable David Johnston, is pleased to advise, as Commander-in-Chief of Canada, that the blazons (technical descriptions) of the following badges and flags have been confirmed, as entered in the *Public Register of Arms, Flags and Badges of Canada* (Volume, page):

Badge and Flag of the Communications and Electronics Branch, Ottawa, Ontario, July 15, 2010 (Vol. V, p. 526).

Badge of Canadian Forces Base North Bay, North Bay, Ontario, July 15, 2010 (Vol. V, p. 527).

Badge of 22 Wing, North Bay, Ontario, July 15, 2010 (Vol. V, p. 528).

Badge of the Military Police Branch, Ottawa, Ontario, September 15, 2010 (Vol. V, p. 545).

L'AUTORITÉ HÉRALDIQUE DU CANADA — CONFIRMATIONS DE BLAZONS

Le gouverneur général, Son Excellence le très honorable David Johnston, est heureux d'annoncer, en tant que commandant en chef du Canada, la confirmation des blazons (descriptions techniques) des insignes et des drapeaux suivants, tels qu'ils sont consignés dans le *Registre public des armoiries, drapeaux et insignes du Canada* (volume, page) :

Drapeau et insigne de la Branche des communications et de l'électronique, Ottawa (Ontario), le 15 juillet 2010 (vol. V, p. 526).

Insigne de la Base des Forces canadiennes North Bay, North Bay (Ontario), le 15 juillet 2010 (vol. V, p. 527).

Insigne de la 22^e Escadre, North Bay (Ontario), le 15 juillet 2010 (vol. V, p. 528).

Insigne de la Branche de la police militaire, Ottawa (Ontario), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 545).

Badge of the Music Branch, Ottawa, Ontario, September 15, 2010 (Vol. V, p. 546).

STEPHEN WALLACE
Herald Chancellor

[13-1-o]

Insigne de la Branche des services de musique, Ottawa (Ontario), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 546).

Le chancelier d'armes
STEPHEN WALLACE

[13-1-o]

(Erratum)

THE CANADIAN HERALDIC AUTHORITY — GRANTS, REGISTRATIONS AND CONFIRMATIONS

The notice published on page 2711 of the October 23, 2010 issue of the *Canada Gazette*, Part I, is hereby amended as follows:

Grant of Arms, Flag and Badge to Vicken Koundakjian, Ottawa, Ontario, November 20, 2009 (Vol. V, p. 475).

STEPHEN WALLACE
Herald Chancellor

[13-1-o]

(Erratum)

L'AUTORITÉ HÉRALDIQUE DU CANADA — CONCESSIONS, ENREGISTREMENTS ET CONFIRMATIONS

L'avis publié à la page 2711 du numéro du 23 octobre 2010 de la Partie I de la *Gazette du Canada* est modifié comme suit :

Concession d'armoiries, d'un drapeau et d'un insigne à Vicken Koundakjian, Ottawa (Ontario), le 20 novembre 2009 (vol. V, p. 475).

Le chancelier d'armes
STEPHEN WALLACE

[13-1-o]

THE CANADIAN HERALDIC AUTHORITY — GRANTS, REGISTRATIONS AND CONFIRMATIONS

The Governor General, His Excellency the Right Honourable David Johnston, is pleased to advise that the following grants, registrations and confirmations of Armorial Bearings have been made, as entered in the *Public Register of Arms, Flags and Badges of Canada* (Volume, page):

Grant of Arms and Badge to John Francis Archibald Pyke, C.D., with differences to Jeanita Marie Badner and Wendy Lyn Pyke, London, Ontario, May 20, 2010 (Vol. V, p. 515).

Confirmation of the Arms, Supporters, Flag and Badge of Grant MacEwan University, Edmonton, Alberta, May 20, 2010 (Vol. V, p. 516).

Grant of Arms to the Most Reverend Donald Joseph Bolen, Saskatoon, Saskatchewan, May 20, 2010 (Vol. V, p. 517).

Grant of Arms, Flag and Badge to André Gozzo, Paquetville, New Brunswick, May 20, 2010 (Vol. V, p. 518).

Grant of Arms to Roch Gignac, Montréal, Quebec, May 20, 2010 (Vol. V, p. 519).

Registration of the Badge of the Royal Canadian Mounted Police, Ottawa, Ontario, June 10, 2010 (Vol. V, p. 520).

Grant of Arms, Supporters and Badge to the Canada Border Services Agency, Ottawa, Ontario, June 15, 2010 (Vol. V, p. 521).

Grant of Arms to John Leslie Fryer, C.M., Victoria, British Columbia, June 15, 2010 (Vol. V, p. 522).

Confirmation of the Arms and Flag of John Christian Thomas Wendell Matthew von Bender, a Canadian citizen residing in Jersey, Channel Islands, June 15, 2010 (Vol. V, p. 523).

Grant of Arms, Supporters and Badge to the Office of the Secretary to the Governor General for use by the Governor General's Award in Celebration of the Nation's Table, Ottawa, Ontario, June 23, 2010 (Vol. V, p. 524).

L'AUTORITÉ HÉRALDIQUE DU CANADA — CONCESSIONS, ENREGISTREMENTS ET CONFIRMATIONS

Le gouverneur général, Son Excellence le très honorable David Johnston, est heureux d'annoncer les concessions, enregistrements et confirmations d'emblèmes héraldiques suivants, tels qu'ils sont consignés dans le *Registre public des armoiries, drapeaux et insignes du Canada* (volume, page) :

Concession d'armoiries et d'un insigne à John Francis Archibald Pyke, C.D., avec brisures à Jeanita Marie Badner et à Wendy Lyn Pyke, London (Ontario), le 20 mai 2010 (vol. V, p. 515).

Confirmation des armoiries, des supports, du drapeau et de l'insigne de la Grant MacEwan University, Edmonton (Alberta), le 20 mai 2010 (vol. V, p. 516).

Concession d'armoiries à monseigneur Donald Joseph Bolen, Saskatoon (Saskatchewan), le 20 mai 2010 (vol. V, p. 517).

Concession d'armoiries, d'un drapeau et d'un insigne à André Gozzo, Paquetville (Nouveau-Brunswick), le 20 mai 2010 (vol. V, p. 518).

Concession d'armoiries à Roch Gignac, Montréal (Québec), le 20 mai 2010 (vol. V, p. 519).

Enregistrement de l'insigne de la Gendarmerie royale du Canada, Ottawa (Ontario), le 10 juin 2010 (vol. V, p. 520).

Concession d'armoiries, de supports et d'un insigne à l'Agence des services frontaliers du Canada, Ottawa (Ontario), le 15 juin 2010 (vol. V, p. 521).

Concession d'armoiries à John Leslie Fryer, C.M., Victoria (Colombie-Britannique), le 15 juin 2010 (vol. V, p. 522).

Confirmation des armoiries et du drapeau de John Christian Thomas Wendell Matthew von Bender, citoyen canadien résidant à Jersey, Îles Anglo-Normandes, le 15 juin 2010 (vol. V, p. 523).

Concession d'armoiries, de supports et d'un insigne au Bureau du secrétaire du gouverneur général pour l'usage du Prix du gouverneur général pour les arts de la table, Ottawa (Ontario), le 23 juin 2010 (vol. V, p. 524).

Grant of a Badge to the Canada Council for the Arts for use by the Governor General's Awards in Visual and Media Arts, Ottawa, Ontario, July 15, 2010 (Vol. V, p. 525).

Grant of Arms to Arthur Richard William Jordan, C.D., with differences to Arthur Richard William Jordan and Joanne Elizabeth Jordan, Kingston, Ontario, July 15, 2010 (Vol. V, p. 529).

Grant of Arms, Supporters, Flag and Badge to the Victoria Police Department, Victoria, British Columbia, July 15, 2010 (Vol. V, p. 530).

Grant of Arms, Flag and Badge to Warren George Ralph, Toronto, Ontario, July 15, 2010 (Vol. V, p. 531).

Grant of Arms, Flag and Badge to David Arthur Douglas, with differences to Matthew David Douglas and Jason Andrew Douglas, Toronto, Ontario, July 15, 2010 (Vol. V, p. 532).

Grant of Arms to Roger Ouellette, Moncton, New Brunswick, July 15, 2010 (Vol. V, p. 533).

Grant of a Flag and a Badge to Randall Scott Echlin, Toronto, Ontario, August 20, 2010 (Vol. V, p. 534).

Grant of Arms and Supporters to the Université du Québec à Trois-Rivières, Trois-Rivières, Quebec, August 20, 2010 (Vol. V, p. 535).

Grant of a Badge to Claude Joseph Bourret, Montréal, Quebec, August 20, 2010 (Vol. V, p. 536).

Grant of Arms to Terrence James Donnelly, O.Ont., Toronto, Ontario, August 20, 2010 (Vol. V, p. 537).

Grant of Arms, Supporters, Flag and Badges to The Sir John A. Macdonald Historical Society, Vancouver, British Columbia, August 20, 2010 (Vol. V, p. 538).

Grant of Arms and Supporters to the Honourable Philip Siu Lun Lee, C.M., O.M., with differences to Margaret Mona Lee Grant, Mable Nancy Lee and Malinda Ann Lee, Winnipeg, Manitoba, August 20, 2010 (Vol. V, p. 539).

Grant of Arms to Gabriella Lappa, née D'Emilio, with differences to Roberto Luca Romolo Lappa and Alessandro Pietro Lappa, Manotick, Ontario, August 20, 2010 (Vol. V, p. 540).

Grant of Arms, Supporters, Flags and Badge to Red Deer County, Red Deer County, Alberta, September 15, 2010 (Vol. V, p. 541).

Registration of the Operational Service Medal, Ottawa, Ontario, September 15, 2010 (Vol. V, p. 542).

Grant of Arms, Flags and Badge to Daniel Pépin, Montréal, Quebec, September 15, 2010 (Vol. V, p. 543).

Grant of Arms, Flag and Badge to James Douglas Gonyou, with differences to Jonathan Douglas Gonyou, Kathleen Dawn Spencer, Emily Joy Gonyou, Jesse Douglas Gonyou, Rebekah Jeanette Gonyou, Ethan Michael Spencer and Justin Daniel Spencer, Brampton, Ontario, September 15, 2010 (Vol. V, p. 544).

Grant of Arms and Flag to Frederick Wilbert Russell-Rivoallan, a Canadian citizen residing in Paris, France, September 15, 2010 (Vol. V, p. 547).

Grant of a Flag and a Badge to Alberta Health Services for use by Alberta Emergency Medical Services, Edmonton, Alberta, September 15, 2010 (Vol. V, p. 548).

Grant of Arms and Supporters to Crandall University, Moncton, New Brunswick, September 15, 2010 (Vol. V, p. 549).

Concession d'un insigne au Conseil des arts du Canada pour l'usage des Prix du Gouverneur général en arts visuels et en arts médiatiques, Ottawa (Ontario), le 15 juillet 2010 (vol. V, p. 525).

Concession d'armoiries à Arthur Richard William Jordan, C.D., avec brisures à Arthur Richard William Jordan et à Joanne Elizabeth Jordan, Kingston (Ontario), le 15 juillet 2010 (vol. V, p. 529).

Concession d'armoiries, de supports, d'un drapeau et d'un insigne au Victoria Police Department, Victoria (Colombie-Britannique), le 15 juillet 2010 (vol. V, p. 530).

Concession d'armoiries, d'un drapeau et d'un insigne à Warren George Ralph, Toronto (Ontario), le 15 juillet 2010 (vol. V, p. 531).

Concession d'armoiries, d'un drapeau et d'un insigne à David Arthur Douglas, avec brisures à Matthew David Douglas et à Jason Andrew Douglas, Toronto (Ontario), le 15 juillet 2010 (vol. V, p. 532).

Concession d'armoiries à Roger Ouellette, Moncton (Nouveau-Brunswick), le 15 juillet 2010 (vol. V, p. 533).

Concession d'un drapeau et d'un insigne à Randall Scott Echlin, Toronto (Ontario), le 20 août 2010 (vol. V, p. 534).

Concession d'armoiries et de supports à l'Université du Québec à Trois-Rivières, Trois-Rivières (Québec), le 20 août 2010 (vol. V, p. 535).

Concession d'un insigne à Claude Joseph Bourret, Montréal (Québec), le 20 août 2010 (vol. V, p. 536).

Concession d'armoiries à Terrence James Donnelly, O.Ont., Toronto (Ontario), le 20 août 2010 (vol. V, p. 537).

Concession d'armoiries, de supports, d'un drapeau et d'insignes à The Sir John A. Macdonald Historical Society, Vancouver (Colombie-Britannique), le 20 août 2010 (vol. V, p. 538).

Concession d'armoiries et de supports à l'honorable Philip Siu Lun Lee, C.M., O.M., avec brisures à Margaret Mona Lee Grant, à Mable Nancy Lee et à Malinda Ann Lee, Winnipeg (Manitoba), le 20 août 2010 (vol. V, p. 539).

Concession d'armoiries à Gabriella Lappa, née D'Emilio, avec brisures à Roberto Luca Romolo Lappa et à Alessandro Pietro Lappa, Manotick (Ontario), le 20 août 2010 (vol. V, p. 540).

Concession d'armoiries, de supports, de drapeaux et d'un insigne au Red Deer County, Red Deer County (Alberta), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 541).

Enregistrement de la Médaille du service opérationnel, Ottawa (Ontario), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 542).

Concession d'armoiries, de drapeaux et d'un insigne à Daniel Pépin, Montréal (Québec), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 543).

Concession d'armoiries, d'un drapeau et d'un insigne à James Douglas Gonyou, avec brisures à Jonathan Douglas Gonyou, à Kathleen Dawn Spencer, à Emily Joy Gonyou, à Jesse Douglas Gonyou, à Rebekah Jeanette Gonyou, à Ethan Michael Spencer et à Justin Daniel Spencer, Brampton (Ontario), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 544).

Concession d'armoiries et d'un drapeau à Frederick Wilbert Russell-Rivoallan, citoyen canadien résidant à Paris (France), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 547).

Concession d'un drapeau et d'un insigne aux Alberta Health Services pour l'usage des Alberta Emergency Medical Services, Edmonton (Alberta), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 548).

Concession d'armoiries et de supports à l'Université Crandall, Moncton (Nouveau-Brunswick), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 549).

Grant of Arms, Supporters, Flags and Badge to Gen-Find Research Associates, Inc., Nanaimo, British Columbia, September 15, 2010 (Vol. V, p. 550).

Grant of Arms to Grey Howick Merivale Austin, Calgary, Alberta, September 15, 2010 (Vol. V, p. 551).

Grant of Arms to Gregory Robert Kucher, Drumheller, Alberta, September 15, 2010 (Vol. V, p. 552).

Grant of Arms to Martín Macouzet García, with differences to Andrea Macouzet Rodriguez, David Macouzet Rodriguez and Martín Macouzet Rodriguez, Saint-Hyacinthe, Quebec, September 15, 2010 (Vol. V, p. 553).

Grant of Arms, Supporters and Badge to Capilano University, North Vancouver, British Columbia, September 15, 2010 (Vol. V, p. 554).

Grant of Arms, Flag and Badge to Ernest Roderick Smith, with differences to Brendan Rory Johannson Smith, Erin Melissa Johannson Smith, Megan Elsbeth Smith and Alexander David Smith, Waterloo, Ontario, September 15, 2010 (Vol. V, p. 555).

Grant of Arms to Joseph Louis Félix Bouchard, C.D., Saint-Joseph-du-Lac, Quebec, September 15, 2010 (Vol. V, p. 556).

Grant of Arms and Badge to Dale Murray Gienow, Severn Bridge, Ontario, September 15, 2010 (Vol. V, p. 557).

Grant of a Flag to David Birtwistle, Toronto, Ontario, September 15, 2010 (Vol. V, p. 558).

Grant of Arms, Flag and Badge to Sheldon Edward Boles, with differences to Scott Anthony Monette, Hannah Louise Boles and Oliver William Boles, Surrey, British Columbia, September 15, 2010 (Vol. V, p. 559).

STEPHEN WALLACE
Herald Chancellor

[13-1-o]

Concession d'armoiries, de supports, de drapeaux et d'un insigne à Gen-Find Research Associates, Inc., Nanaimo (Colombie-Britannique), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 550).

Concession d'armoiries à Grey Howick Merivale Austin, Calgary (Alberta), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 551).

Concession d'armoiries à Gregory Robert Kucher, Drumheller (Alberta), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 552).

Concession d'armoiries à Martín Macouzet García, avec brisures à Andrea Macouzet Rodriguez, à David Macouzet Rodriguez et à Martín Macouzet Rodriguez, Saint-Hyacinthe (Québec), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 553).

Concession d'armoiries, de supports et d'un insigne à la Capilano University, North Vancouver (Colombie-Britannique), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 554).

Concession d'armoiries, d'un drapeau et d'un insigne à Ernest Roderick Smith, avec brisures à Brendan Rory Johannson Smith, à Erin Melissa Johannson Smith, à Megan Elsbeth Smith et à Alexander David Smith, Waterloo (Ontario), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 555).

Concession d'armoiries à Joseph Louis Félix Bouchard, C.D., Saint-Joseph-du-Lac (Québec), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 556).

Concession d'armoiries et d'un insigne à Dale Murray Gienow, Severn Bridge (Ontario), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 557).

Concession d'un drapeau à David Birtwistle, Toronto (Ontario), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 558).

Concession d'armoiries, d'un drapeau et d'un insigne à Sheldon Edward Boles, avec brisures à Scott Anthony Monette, à Hannah Louise Boles et à Oliver William Boles, Surrey (Colombie-Britannique), le 15 septembre 2010 (vol. V, p. 559).

Le chancelier d'armes
STEPHEN WALLACE

[13-1-o]

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF CITIZENSHIP AND IMMIGRATION****IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT**

Notice requesting comments on a proposal to introduce a conditional permanent residence period of two years or more for sponsored spouses and partners in a relationship of two years or less with their sponsors

Following public town hall meetings and online consultations on marriages of convenience held in fall 2010, notice is hereby given that Citizenship and Immigration Canada (CIC) is soliciting written comments from all interested parties on a proposal to amend the *Immigration and Refugee Protection Regulations* to introduce a specified period of conditional permanent residence for spouses and partners sponsored as members of the family class or spouse or common-law partner in Canada class under subsection 13(1) of the *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA). This proposed measure would apply to spouses and partners who have been in a relationship with their sponsor for two years or less at the time of the sponsorship application. The period of conditional status under consideration could be two years, or longer, from the time that the sponsored spouse or partner becomes a permanent resident in Canada.

The objective of the proposed conditional permanent residence period would be to deter marriages of convenience while maintaining the spirit of the family reunification program by continuing to facilitate the reunification of genuine spouses and partners and their dependents. Introduction of the proposed measure by way of regulation would serve to further strengthen the integrity of Canada's immigration system and send a message that Canada is taking a strong stance against marriage fraud, and immigration fraud in general. A conditional period of two years or more would also help to bring Canada's policies to deter marriage fraud into line with those of other countries, such as the United States, the United Kingdom and Australia, all of which already employ a form of two-year conditional status for those in new relationships.

Background

One of the objectives of IRPA is to facilitate family reunification. IRPA allows Canadian citizens or permanent residents to sponsor close family members for immigration to Canada, including spouses, partners and dependent children.

While the majority of spouses and partners are believed to be in legitimate relationships, the spousal sponsorship process is open to abuse when individuals enter into non bona fide relationships in order to facilitate entry into Canada. In some cases, both parties may be aware that the relationship is for immigration purposes, while in others, the sponsor believes the relationship to be genuine, while the sponsored spouse or partner intends on leaving their sponsor shortly after gaining permanent residence status in Canada, thus victimizing the sponsor.

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE LA CITOYENNETÉ ET DE L'IMMIGRATION****LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS**

Avis de sollicitation d'observations concernant une proposition de créer une période de résidence permanente conditionnelle de deux ans ou plus pour les époux, les conjoints de fait et les partenaires conjugaux parrainés dont la relation avec le répondant dure depuis deux ans ou moins

Dans la foulée de séances publiques de discussion ouverte et de consultations en ligne sur les mariages de complaisance tenues à l'automne 2010, Citoyenneté et Immigration Canada (CIC) annonce par la présente qu'il sollicite les observations écrites de toutes les parties souhaitant s'exprimer quant à une proposition de modifier le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* afin d'y prévoir une période de résidence permanente conditionnelle donnée pour les époux, les conjoints de fait et les partenaires conjugaux parrainés en tant que membres de la catégorie du regroupement familial ou de la catégorie des époux ou des conjoints de fait au Canada aux termes du paragraphe 13(1) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR). Cette mesure proposée s'appliquerait aux époux, aux conjoints de fait et aux partenaires conjugaux dont la relation avec le répondant dure depuis deux ans ou moins au moment de la demande de parrainage. La période de statut conditionnel considérée pourrait être de deux ans ou plus, suivant l'octroi à l'époux, au conjoint de fait ou au partenaire conjugal parrainé du statut de résident permanent au Canada.

L'objectif de la période de résidence permanente conditionnelle proposée serait de décourager les mariages de complaisance, tout en continuant à faciliter la réunification des époux, des conjoints de fait et des partenaires conjugaux dont la relation est authentique et de leurs personnes à charge, comme le veut l'esprit du programme de réunification familiale. La mise en œuvre de la mesure proposée par voie de règlement contribuerait à renforcer l'intégrité du système d'immigration canadien et montrerait clairement à quel point le Canada est déterminé à contrer les fraudes liées au mariage et à l'immigration en général. Une période de résidence permanente conditionnelle de deux ans ou plus contribuerait également à mettre les politiques canadiennes contre les mariages frauduleux au diapason de celles d'autres pays, comme les États-Unis, le Royaume-Uni et l'Australie, qui utilisent déjà une sorte de statut conditionnel de deux ans pour les personnes qui entretiennent une relation de fraîche date.

Contexte

L'un des objectifs de la LIPR est de faciliter la réunification des familles : elle permet aux citoyens et aux résidents permanents du Canada de parrainer les membres de leur famille immédiate en vue de leur immigration au Canada, y compris leurs époux, leurs conjoints de fait, leurs partenaires conjugaux et leurs enfants à charge.

Or, bien que la majorité des époux, des conjoints et des partenaires vivent vraisemblablement des relations légitimes, le processus qui permet à un membre du couple de parrainer l'autre est ouvert aux abus, certaines personnes établissant de fausses relations pour faciliter leur entrée au Canada. Dans certains cas, les deux parties entretiennent sciemment la relation aux fins d'immigration, mais il arrive aussi que le répondant soit convaincu de l'authenticité de la relation, tandis que l'époux, le conjoint ou le partenaire parrainé a l'intention de le laisser peu après avoir obtenu la résidence permanente au Canada, faisant de lui une victime.

While firm figures on the extent of marriage fraud are not available, we know that about 46 300 immigration applications for spouses and partners were processed in 2010 (39 800 from abroad and 6 500 from Canada). Of these, about 16% were refused for various reasons — many on the basis of evidence that the relationship was not bona fide, while others were refused for reasons including criminality, security and medical issues.

While entering into a marriage primarily for immigration purposes is prohibited under the Regulations, it is often a challenge to identify and substantiate these kinds of relationships. In fall 2010, amendments to strengthen the Regulations barring marriages of convenience were brought into force. Additional measures are still needed, however, to effectively deter individuals who might otherwise use a marriage of convenience to circumvent our immigration laws, and to protect the integrity of our immigration system.

There is increased public concern about abuse of Canada's family immigration program through marriages of convenience, and the issue has received considerable media attention. In order to gauge the seriousness of the marriage fraud challenge, in the fall of 2010, the Minister of Citizenship, Immigration and Multiculturalism held town hall meetings focused on the issue. Citizenship and Immigration Canada also held online consultations on marriages of convenience in the fall of 2010 in order to gather public and stakeholder views.

Respondents to the online consultation expressed considerable concern about marriages of convenience. Most considered the issue to be a threat to the integrity of Canada's immigration system. There was strong support for measures and actions by the Government of Canada to address marriage fraud, including broad support for a sponsorship bar to prevent recently sponsored spouses and partners from sponsoring a new spouse or partner within a specified timeframe, and the introduction of a conditional measure.

Along with this Notice of Intent seeking input on a proposal for the introduction of a conditional permanent residence measure, a specific amendment to the *Immigration and Refugee Protection Regulations* to introduce a sponsorship bar to prevent sponsored partners and spouses from sponsoring a new spouse or partner for five years is also being proposed.

Description

Citizenship and Immigration Canada proposes to introduce amendments to the *Immigration and Refugee Protection Regulations* specifying that, under the family class or the spouse and common-law in Canada class, a spouse or a common-law or conjugal partner who is in a relationship of two years or less with their sponsor at the time of sponsorship application would be subject to a period of conditional permanent residence. The condition would require that the sponsored spouse or partner remain in a bona fide relationship with their sponsor for a period of two years or more following receipt of their permanent residence status in Canada. Only cases targeted for fraud would be reviewed during the conditional period. Permanent residence could be revoked (leading to initiation of removal) if the condition of remaining in a bona fide relationship was not met. For all other cases, the condition would be automatically lifted after the specified conditional period had elapsed. Beyond the requirement to satisfy the condition, the conditional permanent residence would not differ from permanent residence.

Il n'existe pas de chiffres sûrs qui permettraient de déterminer la mesure dans laquelle la fraude en matière de mariages est répandue. Toutefois, nous savons qu'en 2010, sur les quelque 46 300 demandes d'immigration d'époux, de conjoints et de partenaires que nous avons traitées (39 800 de l'étranger et 6 500 du Canada), environ 16 % ont été rejetées pour diverses raisons : plusieurs sur preuve de la non-authenticité de la relation, d'autres en rapport avec des questions de criminalité, de sécurité et de santé.

Le Règlement a beau interdire les relations conjugales dont le but principal est l'immigration, il est souvent difficile de déceler et de confirmer ces relations. À l'automne 2010, des modifications visant à renforcer les dispositions du Règlement qui interdisent les mariages de complaisance sont entrées en vigueur; néanmoins, nous devons prendre des mesures additionnelles afin de dissuader fermement les personnes qui pourraient autrement être tentées d'avoir recours à un mariage de complaisance pour déjouer notre législation sur l'immigration, et de protéger l'intégrité de notre système d'immigration.

Le public se préoccupe de plus en plus du recours aux mariages de complaisance aux fins d'utilisation frauduleuse de notre programme d'immigration familiale, et les médias ont accordé une attention considérable à la question. Soucieux d'évaluer la gravité du problème des mariages frauduleux, à l'automne 2010, le ministre de la Citoyenneté, de l'Immigration et du Multiculturalisme a tenu des séances de discussion ouverte à ce sujet, tandis que CIC organisait des consultations en ligne pour recueillir les points de vue du public et des intervenants.

Les personnes qui ont participé aux consultations en ligne se sont déclarées considérablement préoccupées par les mariages de complaisance, la plupart affirmant qu'il s'agissait d'une menace pour l'intégrité du système d'immigration du Canada. Beaucoup souhaitaient que le gouvernement du Canada intervienne, bon nombre étant favorables à la mise en place d'une interdiction, pour les conjoints ou partenaires récemment parrainés, de parrainer à leur tour un nouveau conjoint ou partenaire pour une période de temps déterminée et à l'introduction d'une période de résidence permanente conditionnelle.

Parallèlement au présent avis d'intention sollicitant des commentaires sur une proposition de créer une période de résidence permanente conditionnelle, nous proposons une modification au *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* qui permettrait la mise en place d'une interdiction, pour les conjoints ou partenaires récemment parrainés, de parrainer à leur tour un nouveau conjoint ou partenaire pour une période de cinq ans.

Description

Citoyenneté et Immigration Canada propose de modifier le *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* de façon à ce que celui-ci précise qu'au titre de la catégorie du regroupement familial ou de la catégorie des époux ou des conjoints de fait au Canada, l'époux, le conjoint de fait ou le partenaire conjugal parrainé qui entretient sa relation avec le répondant depuis deux ans ou moins au moment de la demande de parrainage soit soumis à une période de deux ans ou plus suivant l'octroi du statut de résident permanent au Canada durant laquelle ce statut sera conditionnel au maintien de sa relation de bonne foi avec le répondant. Seuls les cas éveillant des soupçons de fraude feraient l'objet d'un examen au cours de la période conditionnelle. La résidence permanente pourrait être révoquée (donnant lieu à une procédure de renvoi) advenant un manquement à la condition du maintien de la relation de bonne foi. Dans tous les autres cas, la condition serait automatiquement levée une fois la période conditionnelle spécifiée écoulée. L'obligation de respecter la condition représenterait la seule différence entre la résidence permanente conditionnelle et la résidence permanente.

Given concerns about the vulnerability of spouses and partners in abusive relationships, a process for allowing bona fide spouses and partners in such situations to come forward without facing enforcement action would be developed if a conditional permanent residence period were introduced.

Comments

Any person (including immigration lawyers, stakeholders, provincial/territorial/municipal governments, interested groups, general public) may, within 30 days of this notice, provide their comments on this Notice of Intent, in writing, to the person named below at the address provided.

Comments would be appreciated on the proposed introduction of a conditional permanent residence period of two years or more for spouses and partners sponsored as part of the family class or spouse or common-law partner in Canada class category who are in a relationship of two years or less with their sponsor at the time of sponsorship application.

Questions and requests for additional information, as well as comments regarding this Notice of Intent, may be directed to Justine Akman, Director, Social Policy and Programs, Citizenship and Immigration Canada, 365 Laurier Avenue W, 8th Floor, Ottawa, Ontario K1A 1L1, 613-941-9022 (telephone), 613-941-9014 (fax), justine.akman@cic.gc.ca (email).

MARK DAVIDSON
Acting Director General
Immigration Branch

[13-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-06663 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Notre Dame Seafoods Inc., Twillingate, Newfoundland and Labrador.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish processing operations.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Fish waste and other organic matter consisting of fish and shellfish waste.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from April 30, 2011, to April 29, 2012.

4. *Loading site(s)*: Twillingate, Newfoundland and Labrador, at approximately 49°39.00' N, 54°45.80' W (NAD83).

5. *Disposal site(s)*: Twillingate, within a 250 m radius of 49°41.83' N, 54°45.50' W (NAD83), at an approximate depth of 80 m.

Compte tenu des préoccupations au sujet de la vulnérabilité des époux, des conjoints de fait et des partenaires conjugaux aux prises avec des relations de violence, si la période de résidence permanente conditionnelle est mise en œuvre, nous créerons un processus qui permettra aux époux, aux conjoints et aux partenaires authentiques vivant de telles situations de se manifester sans avoir à craindre l'application de la loi.

Observations

Toute personne (avocats en immigration, intervenants, gouvernements provinciaux ou territoriaux, administrations municipales, groupes intéressés, membres du grand public, etc.) peut présenter par écrit ses observations quant au présent avis d'intention dans les 30 jours de sa publication à la personne dont le nom figure ci-dessous, à l'adresse indiquée.

Nous aimerions recevoir des observations au sujet de la proposition de créer une période de résidence permanente conditionnelle de deux ans ou plus pour les époux, les conjoints de fait et les partenaires conjugaux parrainés au titre de la catégorie du regroupement familial ou de la catégorie des époux ou des conjoints de fait au Canada dont la relation avec le répondant dure depuis deux ans ou moins au moment de la demande de parrainage.

Veuillez transmettre toute question ou demande de renseignements supplémentaires ainsi que toute observation à l'égard du présent avis d'intention à Justine Akman, Directrice, Politique et programmes sociaux, Citoyenneté et Immigration Canada, 365, avenue Laurier Ouest, 8^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 1L1, 613-941-9022 (téléphone), 613-941-9014 (télécopieur), justine.akman@cic.gc.ca (courriel).

Le directeur général par intérim
Direction générale de l'immigration
MARK DAVIDSON

[13-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-06663, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Notre Dame Seafoods Inc., Twillingate (Terre-Neuve-et-Labrador).

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

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déchets de poisson ou autres matières organiques composées de poisson, de mollusques et de crustacés.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 30 avril 2011 au 29 avril 2012.

4. *Lieu(x) de chargement* : Twillingate (Terre-Neuve-et-Labrador), à environ 49°39,00' N., 54°45,80' O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion* : Twillingate, dans un rayon de 250 m de 49°41,83' N., 54°45,50' O. (NAD83), à une profondeur approximative de 80 m.

6. Method of loading:

6.1. The Permittee shall ensure that the material is loaded onto floating equipment complying with all applicable rules regarding safety and navigation and capable of containing all waste cargo during loading and transit to the approved disposal site.

6.2. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is covered by netting or other material to prevent access by gulls and other marine birds, except during direct loading or disposal of the waste.

6.3. Material loaded for the purpose of disposal at sea may not be held aboard any ship for more than 96 hours from the commencement of loading without the written consent of an enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

6.4. The loading and transit shall be completed in a manner that ensures that no material contaminates the marine environment, notably the harbour and adjacent beaches. The Permittee shall also ensure that the loading sites are cleaned up and, if necessary, that spilled wastes are recovered.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport:* Most direct navigational route from the loading site to the disposal site.

8. Method of disposal:

8.1. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is discharged from the equipment or ship while steaming within the disposal site boundaries and in a manner which will promote dispersion.

9. *Total quantity to be disposed of:* Not to exceed 2 500 tonnes.

10. Inspection:

10.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

11. Contractors:

11.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

11.2. The Permittee shall ensure that all persons involved in the loading, transport or disposal activities authorized by this permit conduct these activities in accordance with the relevant permit conditions.

12. Reporting and notification:

12.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Mr. Rick Wadman, Environmental Protection Operations Directorate, Environment Canada, 6 Bruce Street, Mount Pearl, Newfoundland and Labrador A1N 4T3, 709-772-5097 (fax), rick.wadman@ec.gc.ca (email).

12.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, Atlantic Region, c/o Mr. Rick

6. Méthode de chargement :

6.1. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières sont chargées sur un 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 approuvé.

6.2. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières à immerger sont recouvertes d'un filet ou autrement afin d'empêcher les goélands et autres oiseaux marins d'y accéder, sauf durant le chargement ou l'immersion.

6.3. Les matières chargées pour l'immersion en mer ne seront pas gardées plus de 96 heures à bord du navire, à compter du début du chargement, sans l'autorisation écrite d'un agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

6.4. Le chargement et le transport doivent s'effectuer de façon qu'aucune matière ne contamine l'environnement marin, notamment le havre et les plages adjacentes. Le titulaire doit également s'assurer du nettoyage des lieux de chargement et, s'il y a lieu, de la récupération des déchets déversés.

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

8. Méthode d'immersion :

8.1. Le titulaire doit s'assurer que les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à l'intérieur de la zone du lieu d'immersion et d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières.

9. *Quantité totale à immerger :* Ne pas excéder 2 500 tonnes métriques.

10. Inspection :

10.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

11. Entrepreneurs :

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

11.2. Le titulaire doit s'assurer que toutes les personnes qui prennent part aux opérations de chargement, de transport ou d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé respectent les conditions mentionnées dans le permis.

12. Rapports et avis :

12.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : le nom ou le numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage duquel le chargement ou l'immersion sont effectués, le nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à Monsieur Rick Wadman, Direction des activités de protection de l'environnement, Environnement Canada, 6, rue Bruce, Mount Pearl (Terre-Neuve-et-Labrador) A1N 4T3, 709-772-5097 (télécopieur), rick.wadman@ec.gc.ca (courriel).

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, Région de l'Atlantique, a/s de

Wadman, as identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity of matter disposed of at the disposal site(s) and the dates on which disposal activities occurred.

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

I. R. GEOFFREY MERCER

*Regional Director
Environmental Protection Operations Directorate
Atlantic Region*

On behalf of the Minister of the Environment

[13-1-o]

M. Rick Wadman, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité de matières immergées au(x) lieu(x) d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

12.3. Ce permis doit être affiché dans un endroit de l'installation accessible au public.

*Le directeur régional
Direction des activités de protection de l'environnement
Région de l'Atlantique*

I. R. GEOFFREY MERCER

Au nom du ministre de l'Environnement

[13-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Significant New Activity Notice No. 16221

Significant New Activity Notice

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

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health have assessed information in respect of the substance 5,5'-(Polyalkenylalkanediy)bis(3-substituted-4H-1,2,4-triazole), under section 83 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas the substance is not specified on the *Domestic Substances List*;

And whereas the Ministers suspect that a significant new activity in relation to the substance may result in the substance becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, the Minister of the Environment indicates, pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, that subsection 81(4) of that Act applies to the substance in accordance with the Annex.

PETER KENT

Minister of the Environment

ANNEX

Information Requirements

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

1. In relation to the substance 5,5'-(Polyalkenylalkanediy) bis(3-substituted-4H-1,2,4-triazole), a significant new activity is the use of the substance in Canada, in any quantity, as

- (a) a component in consumer lubricating fluids or fuels when the concentration of the substance is greater than 0.5%; or
- (b) a component of personal care products.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis de nouvelle activité n° 16221

Avis de nouvelle activité

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

Attendu que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont évalué les renseignements dont ils disposent concernant la substance 5,5'-(Polyalkenylalkanediy)bis(3-substitué-4H-1,2,4-triazole), en application de l'article 83 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

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

Attendu que les ministres soupçonnent qu'une nouvelle activité relative à la substance peut rendre celle-ci toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Pour ces motifs, le ministre de l'Environnement assujettit, en vertu de l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, la substance au paragraphe 81(4) de la même loi, conformément à l'annexe ci-après.

Le ministre de l'Environnement

PETER KENT

ANNEXE

Exigences en matière de renseignements

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

1. À l'égard de la substance 5,5'-(Polyalkenylalkanediy) bis(3-substitué-4H-1,2,4-triazole), est une nouvelle activité son utilisation au Canada, peu importe la quantité en cause, comme :

- a) composante d'un fluide de lubrification ou d'un combustible destinés aux consommateurs, lorsque la concentration de la substance est de plus de 0,5 %;
- b) composante d'un produit de soins personnels.

2. The following information must be provided to the Minister, at least 90 days before the commencement of each proposed significant new activity:

- (a) a description of the proposed significant new activity in relation to the substance;
- (b) the information specified in Schedule 9 to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*;
- (c) the information specified in item 5 of Schedule 10 to those Regulations;
- (d) the mutagenicity data obtained from each of the following tests of the substance:
 - (i) one *in vitro* test, with and without metabolic activation, for gene mutations,
 - (ii) one *in vitro* test, with and without metabolic activation, for chromosomal aberrations in mammalian cells, and
 - (iii) one *in vivo* mammalian test for chromosomal aberrations or gene mutations or another indicator of mutagenicity that, together with data substantiating that the tissue investigated was exposed to the substance or its metabolites, permits an assessment of *in vivo* mutagenicity; and
- (e) all other information or test data concerning the substance that are in the possession of the person who intends to use the substance for the proposed significant new activity, or to which they have access, and that are relevant to determine whether the substance is toxic or capable of becoming toxic.

3. The above information will be assessed within 90 days after the day on which it is received by the Minister.

EXPLANATORY NOTE

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

A Significant New Activity Notice is a legal instrument issued by the Minister of the Environment pursuant to section 85 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. The Significant New Activity Notice sets out the appropriate information that must be provided to the Minister for assessment prior to the commencement of a new activity as described in the Notice.

Substances that are not listed on the *Domestic Substances List* can be manufactured or imported only by the person who has met the requirements set out in section 81 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. Under section 86 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, in circumstances where a Significant New Activity Notice is issued for a new substance, it is the responsibility of every person who transfers the physical possession or control of the substance to notify all persons to whom the possession or control is transferred of the obligation to comply with the Significant New Activity Notice and of the obligation to notify the Minister of the Environment of any new activity and all other information as described in the Notice. It is the responsibility of the users of the substance to be aware of and comply with the Significant New Activity Notice and to submit a Significant New Activity notification to the Minister prior to the commencement of a significant new activity associated with the substance. However, as mentioned in subsection 81(6) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, a Significant New Activity notification is not required when the proposed new activity is regulated under an act or regulations listed on Schedule 2 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

A Significant New Activity Notice does not constitute an endorsement from Environment Canada or the Government of Canada of the substance to which it relates, or an exemption from any

2. Les renseignements suivants doivent être fournis au ministre au moins 90 jours avant le début de chaque nouvelle activité :

- a) la description de la nouvelle activité proposée à l'égard de la substance;
- b) les renseignements prévus à l'annexe 9 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*;
- c) les renseignements prévus à l'article 5 de l'annexe 10 de ce règlement;
- d) les données de pouvoir mutagène obtenues à partir de chacun des essais suivants sur la substance :
 - (i) un essai *in vitro*, avec et sans activation métabolique, pour déterminer la présence de mutations génétiques,
 - (ii) un essai *in vitro*, avec et sans activation métabolique, pour déterminer la présence d'aberrations chromosomiques dans des cellules de mammifères,
 - (iii) un essai *in vivo* à l'égard des mammifères pour déterminer la présence d'aberrations chromosomiques ou de mutations génétiques ou un autre indicateur du pouvoir mutagène qui, jumelé à des données établissant que le tissu en question a été exposé à la substance ou à ses métabolites, permet l'évaluation du pouvoir mutagène *in vivo*;
- e) tout autre renseignement ou donnée d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne ayant l'intention d'utiliser la substance pour la nouvelle activité proposée, ou auquel elle a accès, et qui est utile pour déterminer si la substance est effectivement ou potentiellement toxique.

3. Les renseignements qui précèdent seront évalués dans les 90 jours suivant leur réception par le ministre.

NOTE EXPLICATIVE

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

Un avis de nouvelle activité est un document juridique publié par le ministre de l'Environnement en vertu de l'article 85 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. L'avis de nouvelle activité indique les renseignements qui doivent, avant le début de la nouvelle activité décrite dans l'avis, parvenir au ministre pour qu'il les évalue.

Les substances qui ne sont pas inscrites sur la *Liste intérieure* ne peuvent être fabriquées ou importées que par la personne qui satisfait aux exigences de l'article 81 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. Lorsqu'un avis de nouvelle activité est publié pour une substance nouvelle, la personne qui transfère la possession matérielle ou le contrôle de la substance doit, aux termes de l'article 86 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, aviser tous ceux à qui elle en transfère la possession ou le contrôle de leur obligation de se conformer à l'avis de nouvelle activité et de déclarer au ministre de l'Environnement toute nouvelle activité et toute autre information décrite dans l'avis. Il incombe également aux utilisateurs de la substance de prendre connaissance de l'avis de nouvelle activité et de s'y conformer, ainsi que d'envoyer une déclaration de nouvelle activité au ministre avant le début d'une nouvelle activité associée à la substance. Il est à noter que le paragraphe 81(6) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* précise qu'une déclaration de nouvelle activité n'est pas requise lorsque la nouvelle activité proposée est réglementée par une loi ou un règlement inscrit à l'annexe 2 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

Un avis de nouvelle activité ne constitue ni une approbation d'Environnement Canada ou du gouvernement du Canada à l'égard de la substance à laquelle il est associé, ni une exemption

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

[13-1-o]

DEPARTMENT OF HEALTH

FOOD AND DRUGS ACT

Notice of Intent — Food and Drug Regulations — *Project No. 1431* — *Schedule F*

The purpose of this Notice of Intent (NOI) is to provide an opportunity to comment on the revised proposal to amend Part I of Schedule F to the *Food and Drug Regulations* to add quinine, its salts and derivatives except in oral dosage form that provides 50 mg or less of quinine base per dosage unit or per daily dose. That means a prescription would be required for products for oral use containing more than 50 mg of quinine per dosage unit or per daily dose. A prescription would also be required for products containing quinine at any strength for any route of administration other than oral. Products for oral use containing 50 mg or less of quinine per dosage unit or per daily dose would be regulated under the *Natural Health Products Regulations* and would not require a prescription.

Sections C.01.041 to C.01.049 of the *Food and Drug Regulations* control the sale of medicinal ingredients that are listed in Schedule F. Part I of Schedule F lists medicinal ingredients that require a prescription for human use and for veterinary use. Part II of Schedule F lists medicinal ingredients that require a prescription for human use, but do not require a prescription for veterinary use if so labelled or if in a form unsuitable for human use.

Health Canada has conducted a scientific review of quinine against a set of established and publicly available factors for listing drugs in Schedule F. These factors include, but are not limited to, toxicity, pharmacological properties and therapeutic uses of the medicinal ingredients.

Based on this assessment, Health Canada is recommending the addition to Schedule F of quinine, its salts and derivatives except in oral dosage form that provides 50 mg or less of quinine base per dosage unit or per daily dose. This would result in affected products being regulated as prescription drug products under the *Food and Drug Regulations*. Since quinine meets the definition of a natural health product, products sold that contain an oral dosage form of 50 mg or less per unit dose or per daily dose would continue to be regulated under the *Natural Health Products Regulations*.

Description

Quinine is a medicinal ingredient that was originally made from the bark of several species of the cinchona tree and was used for centuries as the primary treatment for malaria. The use of quinine as a malaria treatment declined over the years as new synthetic derivatives of the drug such as chloroquine and mefloquine were developed and used. However, with increasingly drug-resistant strains of malaria appearing, there has been renewed interest in the use of quinine to treat malaria. Quinine is

de l'application de toute autre loi ou de tout autre règlement en vigueur au Canada pouvant également s'appliquer à la substance ou à des activités connexes qui la concernent.

[13-1-o]

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Avis d'intention — Règlement sur les aliments et drogues — *Projet n° 1431* — *Annexe F*

Le présent avis d'intention a pour but de permettre des commentaires sur la proposition révisée d'ajouter à la partie I de l'annexe F du *Règlement sur les aliments et drogues* la quinine, ses sels et dérivés, sauf en forme dosifiée orale contenant 50 mg ou moins de quinine basique par unité posologique ou par dose quotidienne. En d'autres termes, les produits par voie orale contenant plus de 50 mg de quinine par unité posologique ou par dose quotidienne exigeraient une ordonnance. De même, il faudrait une ordonnance pour les produits contenant de la quinine, à toute concentration et par toute voie d'administration, sauf par voie orale. Les produits par voie orale contenant 50 mg ou moins de quinine par unité posologique ou par dose quotidienne seraient réglementés en vertu du *Règlement sur les produits de santé naturels* et n'exigeraient pas d'ordonnance.

Les articles C.01.041 à C.01.049 du *Règlement sur les aliments et drogues* régissent la vente des ingrédients médicinaux énumérés à l'annexe F. La partie I de l'annexe F énumère les ingrédients médicinaux qui requièrent une ordonnance pour usage humain et pour usage vétérinaire. La partie II de l'annexe F énumère les ingrédients médicinaux qui requièrent une ordonnance pour usage humain, mais qui n'en requièrent pas pour un usage vétérinaire si l'étiquette en fait mention ou si la forme ne convient pas aux humains.

Santé Canada a effectué une évaluation scientifique de la quinine en faisant appel à un ensemble de facteurs établis et rendus publics à considérer en vue de l'inscription à l'annexe F. Ces facteurs incluent, entre autres, la toxicité, les propriétés pharmacologiques et les usages thérapeutiques des ingrédients médicinaux.

À la lumière de cette évaluation, Santé Canada recommande l'ajout à l'annexe F de la quinine, ses sels et dérivés, sauf en forme dosifiée orale contenant 50 mg ou moins de quinine basique par unité posologique ou par dose quotidienne. Les produits touchés seraient réglementés comme des médicaments vendus avec ordonnance en vertu du *Règlement sur les aliments et drogues*. Comme la quinine est visée par la définition de produit de santé naturel, les produits vendus qui contiennent une forme dosifiée orale de 50 mg ou moins par unité posologique ou dose quotidienne resteraient assujettis au *Règlement sur les produits de santé naturels*.

Description

La quinine est un ingrédient médicinal qui à l'origine était produit à partir de l'écorce de plusieurs espèces de cinchone et qui pendant des siècles a été utilisé comme traitement principal contre le paludisme (malaria). Le recours à la quinine comme traitement contre le paludisme a diminué au cours des années alors que de nouveaux dérivés synthétiques du médicament, tels que la chloroquine et la méfloquine, ont été mis au point et utilisés. Par suite de l'apparition de souches de plus en plus résistantes, il y a eu

now being used in combination with other drugs such as antibiotics to treat non-severe malaria infections caused by specific organisms that are resistant to other anti-malarial drugs.

A review of the available scientific literature on quinine indicates that the use of quinine to treat malaria requires individualized instructions and/or direct practitioner supervision. There is a narrow margin of safety between the therapeutic and toxic doses of quinine, especially in populations such as seniors, children, pregnant women or nursing mothers. There are potential or known undesirable or severe side effects at normal therapeutic dosage levels that would need to be managed by a practitioner. As a result of this assessment, Health Canada is recommending that quinine, its salts and derivatives except in oral dosage form that provides 50 mg or less of quinine base per dosage unit or per daily dose be added to Schedule F and be regulated as a prescription status medicinal ingredient under the *Food and Drug Regulations*.

Alternatives

The following are alternative options to adding quinine to Schedule F as proposed:

- (1) Do not list quinine in Schedule F.

This option is not considered to be appropriate. After measuring quinine against the factors for listing drugs in Schedule F, Health Canada is recommending that prescription status would be appropriate for quinine, its salts and derivatives except in oral dosage form that provides 50 mg or less of quinine base per dosage unit or per daily dose.

- (2) List quinine in Schedule F without any qualifications, that is, without exemptions.

The addition of quinine to Schedule F without any exemptions was proposed in the two previous consultations. However, comments received in response to the proposal led to a re-assessment of information regarding quinine. Further review of the toxicity, pharmacologic properties, and therapeutic applications of quinine has resulted in the recommendation that exemption of oral dosage forms that provide 50 mg or less of quinine base per dosage unit or per daily dose from Schedule F status is appropriate.

Benefits and costs

The amendment would have an impact on the following sectors:

- Public

Prescription access to drug products containing this medicinal ingredient would benefit Canadians by decreasing the risks of improper use and by ensuring the guidance and care of a practitioner.

Another benefit would be that drug products for human use containing medicinal ingredients listed in Schedule F may be covered by both provincial and private health care plans.

cependant un renouvellement d'intérêt en faveur du traitement du paludisme par la quinine. La quinine est maintenant utilisée en association avec d'autres médicaments comme les antibiotiques dans le but de traiter les formes non sévères d'infection palustre causées par certains organismes qui sont résistants à d'autres antipaludéens.

L'examen de la documentation scientifique disponible au sujet de la quinine pour le traitement du paludisme indique que des instructions individualisées et/ou la supervision directe par un praticien sont requises. Il y a une étroite marge de sécurité entre la dose thérapeutique et la dose toxique de quinine, particulièrement en ce qui concerne les personnes âgées, les enfants, les femmes enceintes ou les mères qui allaitent. Aux doses thérapeutiques normales, il existe des effets secondaires indésirables ou graves potentiels ou connus, qui devraient être pris en charge par un praticien. Suivant cette évaluation, Santé Canada recommande d'ajouter à l'annexe F la quinine, ses sels et dérivés, sauf en forme dosifiée orale contenant 50 mg ou moins de quinine basique par unité posologique ou par dose quotidienne et de la réglementer comme un ingrédient médicinal vendu avec ordonnance en vertu du *Règlement sur les aliments et drogues*.

Solutions envisagées

Les solutions envisagées à l'ajout de la quinine à l'annexe F seraient les suivantes :

- (1) Ne pas inscrire la quinine à l'annexe F.

Cette solution n'est pas jugée appropriée. À la lumière de l'évaluation de la quinine en fonction des facteurs à considérer en vue de l'inscription à l'annexe F, Santé Canada est d'avis que le statut de « médicament vendu avec ordonnance » conviendrait à la quinine, ses sels et dérivés, sauf en forme dosifiée orale contenant 50 mg ou moins de quinine basique par unité posologique ou par dose quotidienne.

- (2) Inscrire la quinine à l'annexe F sans que l'inscription soit accompagnée d'une mention explicative, c'est-à-dire sans exemption.

L'inscription de la quinine à l'annexe F sans aucune exception avait été proposée lors des deux consultations précédentes. Toutefois, les commentaires reçus en réponse à la proposition ont mené à une réévaluation des renseignements sur la quinine. À la suite d'un examen plus poussé de la toxicité, des propriétés pharmacologiques et des applications thérapeutiques de la quinine, il a été recommandé qu'une exception soit prévue à l'égard des formes dosifiées orales procurant 50 mg ou moins de quinine basique par unité posologique ou par dose quotidienne et, partant, que ces formes posologiques ne soient pas inscrites à l'annexe F.

Avantages et coûts

La présente modification influencerait sur les secteurs suivants :

- Public

L'accès avec ordonnance aux médicaments contenant cet ingrédient médicinal serait avantageux pour la population canadienne, car les risques d'usage inadéquat diminueraient et les utilisateurs seraient conseillés et suivis par des praticiens.

Un autre avantage serait que les médicaments, pour usage humain, contenant les ingrédients médicinaux énumérés à l'annexe F pourraient être remboursés en vertu des régimes d'assurance-santé provinciaux et privés.

- Health insurance plans

Drug products for human use containing medicinal ingredients listed in Schedule F may be a cost covered by both provincial and private health care plans.

- Provincial health care services

The provinces may incur costs to cover practitioners' fees for services. However, the guidance and care provided by the practitioners would reduce the need for health care services that may result from improper use of drug products for human use that contain medicinal ingredients listed in Schedule F. The overall additional costs for health care services should therefore be minimal.

- Manufacturers

Following implementation of this initiative, quinine, its salts and derivatives except in oral dosage form that provides 50 mg or less of quinine base per dosage unit or per daily dose, could no longer be sold without a valid Drug Identification Number (DIN) and prescription labelling. Notice of this proposed change in regulatory status is being communicated to the pharmaceutical industry through this Notice of Intent. This advance notice, in addition to a delayed coming into force after publication, would allow manufacturers of affected products sufficient time to make, and if satisfactory, obtain approval of their DIN submission. A letter will be sent to manufacturers affected by this proposed regulatory amendment which may assist them in beginning the preparation of the documents:

- (1) Prescribing Information Part I: Health Professional Information; and
- (2) Part II: Consumer Information.

Compliance and enforcement

This amendment would not alter existing compliance mechanisms under the provisions of the *Food and Drugs Act*, the *Food and Drug Regulations* and the *Natural Health Products Regulations* enforced by the Health Products and Food Branch Inspectorate.

Consultation

An initial letter to stakeholders was published on October 25, 2004, with a 30-day comment period. A second letter to stakeholders was posted on May 30, 2006, with a 75-day comment period under the Memorandum of Understanding (MOU) to streamline regulatory amendments to Schedule F. Four responses were received from stakeholders following the second consultation. Three respondents supported the proposal. One respondent requested that there be an exemption provided in the listing that would allow naturopathic doctors to continue to treat patients with quinine. That request led to further review of information on quinine and a revised proposal that includes an exemption from prescription status for oral dosage forms that provide 50 mg or less of quinine base per dosage unit or per daily dose.

The process for this current consultation with stakeholders is described in the MOU to streamline regulatory amendments to Schedule F, which came into effect on February 23, 2005. The MOU is posted on the Health Canada Web site.

- Régimes d'assurance-santé

Les médicaments, pour usage humain, contenant les ingrédients médicinaux énumérés à l'annexe F pourraient être remboursés en vertu des régimes d'assurance-santé provinciaux et privés.

- Services de soins de santé provinciaux

Les services des praticiens peuvent entraîner des frais pour les provinces. Toutefois, les conseils et les soins dispensés par ces praticiens devraient se traduire par une baisse de la demande de services de soins de santé due à l'utilisation inadéquate de ces médicaments pour usage humain qui contiennent des ingrédients médicinaux énumérés à l'annexe F. Ainsi, dans l'ensemble, l'augmentation du coût des services de soins de santé entraînée par cette mesure devrait être minimale.

- Fabricants

À la suite de la mise en œuvre de la présente initiative, la quinine, ses sels et dérivés, sauf en forme dosifiée orale contenant 50 mg ou moins de quinine basique par unité posologique ou par dose quotidienne, ne pourrait plus être vendue sans un numéro d'identification numérique de drogue (DIN) valide ainsi qu'un étiquetage réservé aux médicaments vendus avec ordonnance. L'industrie pharmaceutique est avisée du changement proposé du statut réglementaire par le présent avis d'intention. Ce préavis, ainsi qu'une entrée en vigueur postérieure à la publication, donne à tous les fabricants des produits touchés, un délai suffisant pour faire la demande de DIN et, si elle est acceptable, en obtenir l'approbation. Les fabricants visés par cette proposition de modification réglementaire recevront une lettre visant à les assister pour commencer la préparation de leurs documents :

- (1) Information posologique Partie I : Renseignements pour le professionnel de la santé;
- (2) Partie II : Renseignements pour le consommateur.

Respect et exécution

Cette modification ne changerait rien aux mécanismes de conformité en vigueur en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, du *Règlement sur les aliments et drogues* et du *Règlement sur les produits de santé naturels* appliqués par l'Inspectorat de la Direction générale des produits de santé et des aliments.

Consultation

Une première lettre aux parties intéressées a été publiée le 25 octobre 2004 avec une période de 30 jours pour permettre des commentaires. Une deuxième lettre aux parties intéressées a été affichée le 30 mai 2006 avec une période de 75 jours pour permettre des commentaires sous le Protocole d'entente (PE) qui simplifie le processus de modification réglementaire pour l'annexe F. Quatre réponses ont été reçues des parties intéressées à la suite de la deuxième consultation. Trois répondants ont appuyé la modification. Un répondant a demandé qu'il y ait une exemption prévue dans l'inscription qui permettrait aux docteurs en naturopathie de continuer à traiter des patients avec de la quinine. Cette requête a conduit à un nouvel examen de l'information sur la quinine et à une proposition révisée qui inclut une exemption du statut de « vendu avec ordonnance » pour les formes dosifiées orales contenant 50 mg ou moins de quinine basique par unité posologique ou par dose quotidienne.

Le processus pour cette consultation en cours avec les parties intéressées est décrit dans le PE qui simplifie le processus de modification réglementaire pour l'annexe F qui est entré en vigueur le 23 février 2005. Le PE est affiché sur le site Web de Santé Canada.

Health Canada will send the Notice of Intent by email to stakeholders. The Notice of Intent will be published in the *Canada Gazette*, Part I, and will also be posted on the Health Canada and the “Consulting With Canadians” Web sites.

Any comments regarding this proposed amendment should be sent within 75 days following the date of posting of this NOI on the Health Canada Web site. The policy analyst for this project, Karen Ash, may be contacted at: Refer to Project Number: 1431, Bureau of Policy, Science and International Programs, Therapeutic Products Directorate, Health Canada, Holland Cross, Tower B, 2nd Floor, 1600 Scott Street, Address Locator: 3102C5, Ottawa, Ontario K1A 0K9, 613-948-4623 (telephone), 613-941-6458 (fax), regaff-affreg@hc-sc.gc.ca (email).

Final approval

In accordance with the MOU process, it is anticipated that the proposed Schedule F amendment will proceed directly from this consultation to consideration for final approval by the Governor in Council, approximately eight to ten months from the date of posting of this NOI on the Health Canada Web site. If the amendment is approved by the Governor in Council, publication in the *Canada Gazette*, Part II, would follow. The amendment would come into force 90 days after the date of publication in the *Canada Gazette*, Part II.

PAUL GLOVER
Assistant Deputy Minister

[13-1-o]

Santé Canada enverra l’avis d’intention aux parties intéressées par courriel. L’avis d’intention sera publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et sera affiché sur les sites Web de Santé Canada et de « Consultation auprès des Canadiens ».

On doit faire parvenir toute remarque relative à ce projet de modification proposée dans les 75 jours suivant la date d’affichage de cet avis d’intention sur le site Web de Santé Canada. On peut prendre contact avec l’analyste de politiques pour ce projet, Karen Ash, à l’adresse suivante : Mentionner le projet numéro : 1431, Bureau des politiques, sciences et programmes internationaux, Direction des produits thérapeutiques, Santé Canada, Holland Cross, Tour B, 2^e étage, 1600, rue Scott, Indice d’adresse : 3102C5, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, 613-948-4623 (téléphone), 613-941-6458 (télécopieur), regaff-affreg@hc-sc.gc.ca (courriel).

Approbation finale

Conformément au processus du PE, il est prévu que cette modification proposée à l’annexe F procédera directement de cette consultation à la considération pour approbation finale par le Gouverneur en conseil, approximativement de huit à dix mois suivant la date d’affichage de cet avis d’intention sur le site Web de Santé Canada. Si la modification est approuvée par le gouverneur en conseil, la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* suivra. La modification entrerait en vigueur 90 jours suivant la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Le sous-ministre adjoint
PAUL GLOVER

[13-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

CANADA CORPORATIONS ACT

Application for surrender of charter

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of subsection 32(2) of the *Canada Corporations Act*, an application for surrender of charter was received from

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Received Reçu
452843-3	CLUB DE LOISIRS LES QUATRE TOURS	28/02/2011
451170-1	CONSUMER REPORTS FOUNDATION	10/03/2011
290460-8	International Polar Institute Institut polaire international	28/02/2011
312831-8	Les Ami(e)s de Raymond Lavigne (Canada) Inc.	08/03/2011
266991-9	WESTERN CANADA SATURN DEALER GROUP ASSOCIATION	02/03/2011

March 17, 2011

AÏSSA AOMARI
Director
Incorporation and Information
Products and Services Directorate
For the Minister of Industry

[13-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

Demande d'abandon de charte

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions du paragraphe 32(2) de la *Loi sur les corporations canadiennes*, une demande d’abandon de charte a été reçue de :

Le 17 mars 2011

Le directeur
Direction des produits et services
d’incorporation et d’information
AÏSSA AOMARI
Pour le ministre de l’Industrie

[13-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

CANADA CORPORATIONS ACT

Letters patent

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

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

Lettres patentes

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

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
774753-5	ABES Music Foundation	Brampton, Ont.	09/02/2011
776054-0	A E WEST CHARITABLE FOUNDATION	City of Edmonton, Alta.	09/02/2011
774725-0	AKANKSHA CANADA FOUNDATION / FONDATION AKANKSHA CANADA	Montréal, Que.	01/02/2011
774790-0	ANYWHERE IS HERE	Stony Plain, Alta.	03/02/2011
774726-8	ASSOCIATION LES AILES DORÉES DE LA LIBERTÉ/ THE GOLDEN WINGS OF FREEDOM ASSOCIATION	Hemmingford (Qc)	01/02/2011
759927-7	ASSOCIATION OF CANADIAN OCCUPATIONAL THERAPY REGULATORY ORGANIZATIONS (ACOTRO) ASSOCIATION CANADIENNE DES ORGANISMES DE REGLEMENTATION EN ERGOTHERAPIE (ACORE)	Toronto, Ont.	07/01/2011
759901-3	ASSOCIATION OF CHINESE ELECTRICAL WORKERS	City of Markham, Ont.	19/08/2010
763356-4	ASSOCIATION QUÉBEC-CANADA POUR LA FORMATION, LA RECHERCHE ET L'INTERVENTION SOCIALE	Montréal (Qc)	10/09/2010
770435-6	CANADA'S GOLDEN GATES TRIBUTE CENTER	Newcastle, Ont.	15/12/2010
774690-3	CANADIAN ASSOCIATION OF POLITICAL CONSULTANTS	Town of Oakville, Ont.	18/01/2011
774707-1	CANADIAN CHINESE UNITED ALUMNI ASSOCIATION	Richmond Hill, Ont.	21/01/2011
774735-7	CANADIAN COALITION FOR GREEN HEALTH CARE INC.	City of Hamilton, Ont.	03/02/2011
779514-9	CANADIAN VIRTUAL HEALTH LIBRARY/ BIBLIOTHÈQUE VIRTUELLE CANADIENNE DE LA SANTÉ	Toronto, Ont.	08/03/2011
776042-6	Capital City Condors	City of Ottawa, Ont.	07/02/2011
775126-5	CAPITAL CITY FOOTBALL CLUB OF OTTAWA	City of Ottawa, Ont.	24/01/2011
779080-5	CENTRE FOR COMMERCIALIZATION OF REGENERATIVE MEDICINE (CCRM)/ CENTRE POUR LA COMMERCIALISATION DE LA MÉDECINE RÉGÉNÉRATIVE (CCMR)	Toronto, Ont.	02/03/2011
767214-4	CERCLE DES FEMMES IMMIGRANTES FRANCOPHONES DE WINDSO-ESSEX	Ville de Windsor (Ont.)	08/11/2010
763391-2	CHAMBRE DE COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE CANADA CONGO BRAZZAVILLE	Saint-Eustache (Qc)	10/02/2011
770406-2	CHRYSALIS ANTI-HUMAN TRAFFICKING NETWORK	Edmonton, Alta.	08/12/2010
772907-3	CULTURE CONNECTION HURONIA	Town of Midland, Ont.	10/01/2011
774732-2	DESIFEST FOUNDATION	City of Toronto, Ont.	02/02/2011
777648-9	DE SOUZA INSTITUTE FOUNDATION	Toronto, Ont.	25/02/2011
775122-2	DIGI60 FILMMAKER FESTIVALS INCORPORATED	Ottawa, Ont.	21/01/2011
775130-3	EL HOGAR PROJECTS (CANADA)	Toronto, Ont.	27/01/2011
773725-4	ELIMU DEVELOPMENT PROJECTS	Ottawa, Ont.	07/01/2011
777673-0	Fashion Takes Action	Toronto, Ont.	04/03/2011
774744-6	FONDASYON CARPE DIEM	Montréal (Qc)	07/02/2011
774700-4	FORUM FOR INTERNATIONAL DIALOGUE	City of Toronto, Ont.	20/01/2011
774754-3	FRIENDS OF THE GERMAN INTERNATIONAL SCHOOL TORONTO	City of Toronto, Ont.	09/02/2011
767571-2	FUTURE FRIENDLY FISH	Halifax, N.S.	24/11/2010
770440-2	Ghana Leadership Council International Le Conseil de Leadership du Ghana International	Montréal, Que.	15/12/2010
777615-2	GLOBAL REGENESIS	Toronto, Ont.	14/02/2011
774752-7	GLOBALFACES INC.	City of Surrey, B.C.	08/02/2011
764645-3	IJAW NATIONAL CONGRESS CANADA	Toronto, Ont.	08/10/2010
777645-4	IMMIGRATION CONSULTANTS OF CANADA REGULATORY COUNCIL Conseil de réglementation des consultants en immigration du Canada	Regional Municipality of Halton Hills, Ont.	18/02/2011
773741-6	International organization in support of Victims of Political Violence	Ottawa, Ont.	08/02/2011

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
775162-1	Just BGraphic Inc.	City of Toronto, Ont.	09/02/2011
774749-7	Kerry and Mandy Shapansky Foundation	City of Toronto, Ont.	08/02/2011
774687-3	LA CITERNE DE VIE THE CISTERN OF LIFE	Sherbrooke (Qc)	17/01/2011
767591-7	LEAN ON ME FOUNDATION	Hamilton, Ont.	29/11/2010
774681-4	LITERACY WITHOUT BORDERS	City of Edmonton, Alta.	14/01/2011
767199-7	LIVE 2 GIVE	Yaletown, Vancouver, B.C.	01/11/2010
752010-7	LOVEWORLD CAN INC.	Toronto, Ont.	23/04/2010
776043-4	National Foodservice Distributors Association (Canada) Association Nationale des Distributeurs Alimentaires (Canada)	City of Kitchener, Ont.	07/02/2011
770437-2	NEW REALITY INTERNATIONAL	Kelowna, B.C.	15/12/2010
774706-3	OASIS ANIMAL RESCUE & EDUCATION CENTRE OAREC	City of Toronto, Ont.	21/01/2011
774736-5	OPÉRA PICCOLA/ OPERA PICCOLA	Montréal (Qc)	03/02/2011
770417-8	PATRONATO ACLI CANADA	Toronto, Ont.	13/12/2010
774693-8	Physical Lifestyles for Autistic Youth Corporation	Brampton, Ont.	18/01/2011
774734-9	RACE DRIVERS' GUILD OF CANADA	Township of Uxbridge, Ont.	02/02/2011
777614-4	REACH ARCHITECTURE Studio	Toronto, Ont.	11/02/2011
774730-6	Redeemer Christ Assembly	Brampton, Ont.	02/02/2011
771355-0	SIKH YOUTH GLOBAL	Surrey, B.C.	04/01/2011
774761-6	SPECTRE ENTERTAINMENT FOUNDATION	Toronto, Ont.	11/02/2011
771319-3	TENUK	Halfmoon Bay, Sunshine Coast, B.C.	21/12/2010
774714-4	The Apostolic Church Glorious Vision	Toronto, Ont.	25/01/2011
770405-4	THE DREAM DEALER	Oakville, Ont.	25/01/2011
774710-1	THE ORANGE DOG FOUNDATION	City of Edmonton, Alta.	21/01/2011
774678-4	THE SECDEV FOUNDATION	Ottawa, Ont.	13/01/2011
767268-3	THE YOUTH EDUCATION ARTS AND HEALTH FOUNDATION	City of Pickering, Ont.	28/10/2010
775119-2	Unison Festival - Festival Unisson	Ottawa, Ont.	20/01/2011
774695-4	UNITY OF HOPE FOUNDATION	Toronto, Ont.	19/01/2011
774794-2	URBAN COVENANT	Toronto, Ont.	21/02/2011
774712-8	VOICE FOUND	Ottawa, Ont.	24/01/2011
772914-6	ZERO - PROJECT TO END PROSTATE CANCER	Hensall, Ont.	10/01/2011

March 17, 2011

Le 17 mars 2011

AÏSSA AOMARI
Director
Incorporation and Information
Products and Services Directorate
 For the Minister of Industry

[13-1-o]

Le directeur
Direction des produits et services
d'incorporation et d'information
 AÏSSA AOMARI
 Pour le ministre de l'Industrie

[13-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY**CANADA CORPORATIONS ACT***Supplementary letters patent*

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

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

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

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
438865-8	ALL TERRAIN/QUAD COUNCIL OF CANADA	20/01/2011
071509-3	CANADIAN COUNTRY MUSIC ASSOCIATION	25/01/2011
438536-5	CORPORATION DU MUSÉE DE LA NATION HURONNE-WENDAT	27/01/2011
377525-9	DEHARVENG JUBILEE FOUNDATION INC.	23/11/2010
041790-4	LA FONDATION D'AIDE A LA PREPARATION AU MARIAGE F.A.P.A.M.	21/01/2011
128095-3	LE PERISCOPE DES BASSES LAURENTIDES INC	15/02/2011
451979-5	LIFT THE CHILDREN	07/02/2011

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
454609-1	MICHAELLE JEAN FOUNDATION FONDATION MICHAELLE JEAN	25/01/2011
180433-2	THE ADAMS FAMILY FOUNDATION LA FONDATION DE LA FAMILLE ADAMS	04/03/2011
078147-9	THE CANADIAN CHITO-RYU KARATE-DO ASSOCIATION	24/01/2011
283963-6	THE CIVIL INFRASTRUCTURE COUNCIL CORPORATION / CORPORATION DU CONSEIL DE L'INFRASTRUCTURE CIVILE	15/02/2011
754713-7	TIGER JEET SINGH FOUNDATION	16/02/2011
364834-6	TRUE NORTH FOUNDATION	03/02/2011

March 17, 2011

Le 17 mars 2011

AÏSSA AOMARI
Director
Incorporation and Information
Products and Services Directorate
For the Minister of Industry

Le directeur
Direction des produits et services
d'incorporation et d'information
AÏSSA AOMARI
Pour le ministre de l'Industrie

[13-1-o]

[13-1-o]

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

CANADA CORPORATIONS ACT

LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

*Supplementary letters patent — Name change**Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom*

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

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

File No. N° de dossier	Old Name of Company Ancien nom de la compagnie	New Name of Company Nouveau nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
763352-1	ACTION HAITI	REACH Haiti	08/02/2011
399880-1	BARRHAVEN GIRLS BASKETBALL ASSOCIATION	NEPEAN BASKETBALL ASSOCIATION	20/12/2010
453484-1	BFM (NO. 43) ENTERPRISES SOCIETY	BFM (London) Enterprises Society	04/02/2011
410708-0	CONSEIL MENNONITE QUÉBÉCOIS	Refuge de paix	04/02/2011
420113-2	FTC FEDERATION IN CANADA	SPEROWAY	14/03/2011
452958-8	Rising Trumpet Evangelistic Ministry International	Rising Trumpet Evangelistic Ministry	05/01/2011
449860-7	ST GEORGE'S ANGLICAN CHURCH OTTAWA	St Peter and St Paul's Anglican Church Ottawa	31/01/2011
243466-1	STARLIGHT CHILDREN'S FOUNDATION CANADA/ FONDATION POUR L'ENFANCE STARLIGHT CANADA	STARLIGHT CHILDREN'S FOUNDATION QUÉBEC/ FONDATION POUR L'ENFANCE STARLIGHT QUÉBEC	11/02/2011
374418-3	The Colorectal Cancer Screening Initiative Foundation	SCREEN COLONS CANADA	10/02/2011

March 17, 2011

Le 17 mars 2011

AÏSSA AOMARI
Director
Incorporation and Information
Products and Services Directorate
For the Minister of Industry

Le directeur
Direction des produits et services
d'incorporation et d'information
AÏSSA AOMARI
Pour le ministre de l'Industrie

[13-1-o]

[13-1-o]

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

RADIOCOMMUNICATION ACT

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

*Notice No. DGSO-001-11 — Decisions on revisions to the Framework for Spectrum Auctions in Canada**Avis n° DGSO-001-11 — Décisions concernant les révisions à la Politique cadre sur la vente aux enchères du spectre au Canada*

The purpose of this notice is to announce Industry Canada's decisions regarding the revisions to the *Framework for Spectrum Auctions in Canada*, following a public consultation process initiated in April 2009, through *Canada Gazette* notice No. DGRB-001-09 — *Consultation on revisions to the framework for*

Le présent avis vise à annoncer les décisions d'Industrie Canada concernant les révisions à la *Politique cadre sur la vente aux enchères du spectre au Canada*, à la suite d'un processus de consultation publique lancé en avril 2009, dans l'avis de la *Gazette du Canada* n° DGRB-001-09 — *Consultation sur les révisions à*

spectrum auctions in Canada, and to announce the release of Issue 3 of the *Framework for Spectrum Auctions in Canada*.

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at www.ic.gc.ca/spectrum.

Official versions of *Canada Gazette* notices can be viewed at www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-eng.html. Printed copies of the *Canada Gazette* can be ordered by telephoning the sales counter of Publishing and Depository Services at 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

March 10, 2011

FIONA GILFILLAN
Director General
Spectrum Management Operations Branch

[13-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

RADIOCOMMUNICATION ACT

Notice No. DGSO-002-11 — Renewal process for cellular and Personal Communications Services (PCS) spectrum licences

The intent of this notice is to announce decisions made regarding the renewal process for cellular and Personal Communications Services (PCS) licences that begin expiring on March 31, 2011, as well as the applicable conditions of licence. The cellular band is 824-849 MHz/869-894 MHz and the PCS band is 1850-1910 MHz/1930-1990 MHz. These decisions will also apply to all other cellular and PCS licences once they come to the end of their term.

Where all conditions of licence have been met, PCS and cellular licensees will be eligible for a new licence, through the renewal process, for a subsequent licence term of 20 years.

Canada Gazette notice No. DGRB-002-09 announced the intention to review the current fee of \$0.03512361 per megahertz per population, as prescribed in the applicable fee order No. DGRB-005-03, *Radio Authorization Fees for Wireless Telecommunication Systems that Operate in the Radio Frequency Bands 824.040 MHz to 848.970 MHz, 869.040 MHz to 893.970 MHz or 1850 MHz to 1990 MHz*. This review is not being undertaken at this time and the current fee will continue to apply to all cellular and PCS licences issued through this renewal process, including those initially assigned by auction. The fees may be reviewed in the future through a full consultation process.

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at www.ic.gc.ca/spectrum.

la politique cadre sur la vente aux enchères du spectre au Canada, et à annoncer la publication de la troisième édition de la *Politique cadre sur la vente aux enchères du spectre au Canada*.

Pour obtenir des copies

Le présent avis ainsi que les documents cités sont affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada à l'adresse suivante : www.ic.gc.ca/spectre.

On peut obtenir la version officielle des avis de la *Gazette du Canada* à l'adresse suivante : www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-fra.html. On peut également se procurer un exemplaire de la *Gazette du Canada* en communiquant avec le comptoir des ventes des Éditions et Services de dépôt au 613-941-5995 ou au 1-800-635-7943.

Le 10 mars 2011

La directrice générale
Direction générale des opérations
de la gestion du spectre
FIONA GILFILLAN

[13-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Avis n° DGSO-002-11 — Processus de renouvellement des licences de spectre pour systèmes cellulaires et services de communications personnelles (SCP)

Le présent avis a pour but d'annoncer les décisions prises au sujet du processus de renouvellement des licences pour systèmes cellulaires et services de communications personnelles (SCP) qui commenceront à venir à échéance le 31 mars 2011, ainsi qu'au sujet des conditions de licence applicables. Les bandes des systèmes cellulaires sont les bandes 824-849 MHz et 869-894 MHz, et les bandes des SCP sont les bandes 1 850-1 910 MHz et 1 930-1 990 MHz. Les décisions s'appliqueront également à toutes les autres licences de systèmes cellulaires et de SCP lorsqu'elles arriveront au terme de leur période de validité.

Dans les cas où toutes les conditions de licence ont été respectées, les titulaires de licences de systèmes cellulaires et de SCP seront admissibles à recevoir une nouvelle licence pour une période de validité subséquente de 20 ans, grâce au processus de renouvellement.

Dans l'avis n° DGRB-002-09 dans la *Gazette du Canada*, le Ministère a annoncé son intention d'examiner les droits en vigueur de 0,03512361 \$ par mégahertz par personne, comme le prescrit le décret applicable sur les droits annoncé dans l'avis n° DGRB-005-03, intitulé *Droits d'autorisation de radiocommunication pour les systèmes de télécommunications sans fil exploités dans les bandes de fréquences radio de 824,040 MHz à 848,970 MHz, de 869,040 MHz à 893,970 MHz ou de 1 850 MHz à 1 990 MHz*. Cet examen n'est pas encore entrepris et les droits en vigueur continueront de s'appliquer aux licences de systèmes cellulaires et aux licences de SCP délivrées au moyen de ce processus de renouvellement, y compris celles assignées par enchères. Il se peut que les droits fassent l'objet d'un examen à une date ultérieure, dans le cadre d'une consultation en bonne et due forme.

Pour obtenir des copies

Le présent avis ainsi que les documents cités sont affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada à l'adresse suivante : www.ic.gc.ca/spectre.

Official versions of *Canada Gazette* notices can be viewed at www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-eng.html. Printed copies of the *Canada Gazette* can be ordered by telephoning the sales counter of Publishing and Depository Services at 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

March 10, 2011

FIONA GILFILLAN
Director General
Spectrum Management Operations Branch

[13-1-o]

On peut obtenir la version officielle des avis de la *Gazette du Canada* à l'adresse suivante : www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-fra.html. On peut également se procurer un exemplaire de la *Gazette du Canada* en communiquant avec le comptoir des ventes des Éditions et Services de dépôt au 613-941-5995 ou au 1-800-635-7943.

Le 10 mars 2011

La directrice générale
Direction générale des opérations
de la gestion du spectre
 FIONA GILFILLAN

[13-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

RADIOCOMMUNICATION ACT

Notice No. SMSE-009-11 — Extension to the reply comment period for the Consultation on a Policy and Technical Framework for the 700 MHz Band and Aspects Related to Commercial Mobile Spectrum

The above-noted consultation was announced in the *Canada Gazette* on November 30, 2010, as notice No. SMSE-018-10. The deadline for the receipt of reply comments was indicated as March 30, 2011.

The purpose of this notice is to advise all interested parties that, due to the large number of comments received and based on the merits of requests for additional time by several respondents to the consultation, the deadline for the receipt of reply comments has been extended to April 6, 2011. All reply comments received will be posted on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at www.ic.gc.ca/spectrum.

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at www.ic.gc.ca/spectrum.

Official versions of *Canada Gazette* notices can be viewed at www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-eng.html. Printed copies of the *Canada Gazette* can be ordered by telephoning the sales counter of Publishing and Depository Services at 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

March 14, 2011

MARC DUPUIS
Director General
Engineering, Planning and Standards Branch

[13-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Avis n° SMSE-009-11 — Prolongation de la période de réception des réponses aux commentaires à l'égard de la Consultation sur un cadre politique et technique visant la bande de 700 MHz et les aspects liés au spectre mobile commercial

L'avis n° SMSE-018-10 a été publié dans la *Gazette du Canada* le 30 novembre 2010 et annonçait la publication du document de consultation susmentionné. L'échéance pour la réception des réponses aux commentaires reçus était le 30 mars 2011.

En raison du nombre de commentaires reçus et à la demande de plusieurs répondants à la consultation pour obtenir plus de temps, le présent avis a pour objet d'informer toutes les parties concernées que le délai accordé pour la réception des réponses aux commentaires reçus sera prolongé jusqu'au 6 avril 2011. Toutes les observations reçues seront affichées sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada, à l'adresse suivante : www.ic.gc.ca/spectre.

Pour obtenir des copies

Le présent avis ainsi que les documents cités sont affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada à l'adresse suivante : www.ic.gc.ca/spectre.

On peut obtenir la version officielle des avis de la *Gazette du Canada* à l'adresse suivante : www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-fra.html. On peut également se procurer un exemplaire de la *Gazette du Canada* en communiquant avec le comptoir des ventes des Éditions et Services de dépôt au 613-941-5995 ou au 1-800-635-7943.

Le 14 mars 2011

Le directeur général
Direction générale du génie,
de la planification et des normes
 MARC DUPUIS

[13-1-o]

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

Third Session, Fortieth Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 27, 2010.

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

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

CHIEF ELECTORAL OFFICER**CANADA ELECTIONS ACT***Deregistration of a registered electoral district association*

On application by the electoral district association, in accordance with subsection 403.2(1) of the *Canada Elections Act*, the "Saint John Marijuana Party" association is deregistered, effective April 30, 2011.

March 16, 2011

FRANÇOIS BERNIER
*Deputy Chief Electoral Officer
Political Financing*

[13-1-o]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Troisième session, quarantième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 27 février 2010.

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.

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**LOI ÉLECTORALE DU CANADA***Radiation d'une association de circonscription enregistrée*

Sur demande de l'association de circonscription, conformément au paragraphe 403.2(1) de la *Loi électorale du Canada*, l'association « Saint John Marijuana Party » est radiée. La radiation prend effet le 30 avril 2011.

Le 16 mars 2011

*Le sous-directeur général des élections
Financement politique*
FRANÇOIS BERNIER

[13-1-o]

COMMISSIONS**CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below revoking it for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraphs 168(1)(b), 168(1)(c), 168(1)(d) and 168(1)(e), subsection 149.1(2), and paragraph 149.1(2)(b) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the organization listed below and that the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice.”

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
808569941RR0001	CHILDREN'S LEUKEMIA RESEARCH ASSOCIATION – CANADA, NIAGARA FALLS, ONT.

CATHY HAWARA
*Director General
Charities Directorate*

[13-1-o]

*La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance*
CATHY HAWARA

[13-1-o]

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below revoking it for failure to meet the parts of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(b) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the organization listed below and that the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice.”

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
894381573RR0001	WORLD ISLAMIC CALL SOCIETY, LONDON, ONT.

CATHY HAWARA
*Director General
Charities Directorate*

[13-1-o]

*La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance*
CATHY HAWARA

[13-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**APPEALS***Notice No. HA-2010-025*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) will hold public hearings to consider the appeals referenced hereunder. These hearings will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's Hearing Room No. 2, 18th Floor, Standard Life Centre,

COMMISSIONS**AGENCE DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

« Avis est donné par les présentes que, conformément aux alinéas 168(1)(b), 168(1)(c), 168(1)(d) et 168(1)(e), au paragraphe 149.1(2) et à l'alinéa 149.1(2)(b) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme mentionné ci-dessous et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis. »

AGENCE DU REVENU DU CANADA**LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté les parties de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)(b) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme mentionné ci-dessous et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis. »

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**APPELS***Avis n° HA-2010-025*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) tiendra des audiences publiques afin d'entendre les appels mentionnés ci-dessous. Les audiences débiteront à 9 h 30 et auront lieu dans la salle d'audience n° 2 du Tribunal, 18^e étage, Standard

333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-998-9908 to obtain further information and to confirm that the hearings will be held as scheduled.

Special Import Measures Act

Amcan Jumax Inc. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: April 19, 2011
 Appeal No.: AP-2010-018
 Goods in Issue: Flange bolts and screws
 Issue: Whether the goods in issue are goods of the same description as the goods to which the Tribunal's findings in Inquiry No. NQ-2004-005 (*Certain Fasteners Originating in or Exported from the People's Republic of China and Chinese Taipei*) apply and are therefore subject to anti-dumping and countervailing duties.

Customs Act

Canadian Tire Corporation Ltd. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: April 21, 2011
 Appeal No.: AP-2010-043
 Goods in Issue: Proctor Silex 1.7 L automatic electric kettles
 Issue: Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 8516.79.90 as other electro-thermic appliances, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 8516.10.90 as other electric instantaneous or storage water heaters and immersion heaters, as claimed by Canadian Tire Corporation Ltd.
 Tariff Items at Issue: Canadian Tire Corporation Ltd.—8516.10.90
 President of the Canada Border Services Agency—8516.79.90

Customs Act

Masai Canada Limited v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: April 28, 2011
 Appeal No.: AP-2010-025
 Goods in Issue: Masai Barefoot Technology white therapeutic sport shoes
 Issue: Whether the goods in issue are entitled to the benefits of tariff item No. 9979.00.00 as goods specifically designed to assist persons with disabilities in alleviating the effects of those disabilities, as claimed by Masai Canada Limited.

March 18, 2011

By order of the Tribunal
 DOMINIQUE LAPORTE
 Secretary

[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

Life Centre, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'une ou l'autre des audiences doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date d'une audience.

Loi sur les mesures spéciales d'importation

Amcan Jumax Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : Le 19 avril 2011
 Appel n° : AP-2010-018
 Marchandises en cause : Boulons et vis d'accouplement
 Question en litige : Déterminer si les marchandises en cause répondent à la même description que les marchandises visées par les conclusions du Tribunal dans l'enquête n° NQ-2004-005 (*Certaines pièces d'attache originaires ou exportées de la République populaire de Chine et du Taïpei chinois*) et si, par conséquent, elles sont visées par des droits antidumping et compensateurs.

Loi sur les douanes

La Société Canadian Tire Limitée c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : Le 21 avril 2011
 Appel n° : AP-2010-043
 Marchandises en cause : Bouilloires électriques automatiques Proctor Silex, 1,7 L
 Question en litige : Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8516.79.90 à titre d'autres appareils électrothermiques, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 8516.10.90 à titre d'autres chauffe-eau et thermoplongeurs électriques, comme le soutient La Société Canadian Tire Limitée.
 Numéros tarifaires en cause : La Société Canadian Tire Limitée — 8516.10.90
 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 8516.79.90

Loi sur les douanes

Masai Canada Limited c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : Le 28 avril 2011
 Appel n° : AP-2010-025
 Marchandises en cause : Chaussures sport thérapeutiques de couleur blanche Masai Barefoot Technology
 Question en litige : Déterminer si les marchandises en cause sont éligibles aux avantages du numéro tarifaire 9979.00.00 à titre de marchandises conçues spécifiquement pour assister les personnes handicapées en allégeant les effets de leurs handicaps, comme le soutient Masai Canada Limited.

Le 18 mars 2011

Par ordre du Tribunal
 Le secrétaire
 DOMINIQUE LAPORTE

[13-1-o]

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

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Les avis qui suivent sont des versions abrégées des avis originaux du Conseil portant le même numéro. Les avis originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et adresses où l'on peut consulter les dossiers complets. Tous les documents afférents, y compris les avis

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 206, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec J8X 4B1, 819-997-2429 (telephone), 819-994-0218 (fax);
- Metropolitan Place, Suite 1410, 99 Wyse Road, Dartmouth, Nova Scotia B3A 4S5, 902-426-7997 (telephone), 902-426-2721 (fax);
- Kensington Building, Suite 1810, 275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, 204-983-6306 (telephone), 204-983-6317 (fax);
- 858 Beatty Street, Suite 290, Vancouver, British Columbia V6B 1C1, 604-666-2111 (telephone), 604-666-8322 (fax);
- 205 Viger Avenue W, Suite 504, Montréal, Quebec H2Z 1G2, 514-283-6607 (telephone);
- 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario M4T 1M2, 416-952-9096 (telephone);
- 2220 12th Avenue, Suite 620, Regina, Saskatchewan S4P 0M8, 306-780-3422 (telephone);
- 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, 780-495-3224 (telephone).

The toll-free telephone numbers for all offices of the Commission are the following: 1-877-249-2782 and 1-877-909-2782 (TDD).

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

Secretary General

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2011-187

Call for comments on an extension to the general authorization to down-convert digital-only television signals

The Commission calls for comments on its proposal to extend the general authorization for broadcasting distribution undertakings to down-convert digital-only television signals beyond the digital transition date of September 1, 2011. The deadline for comments is April 19, 2011.

March 15, 2011

[13-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2011-188

Notice of hearing

May 17, 2011

Gatineau, Quebec

Deadline for submission of interventions and/or comments:

April 15, 2011

et les demandes, sont disponibles pour examen durant les heures normales d'ouverture aux bureaux suivants du Conseil :

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce 206, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec) J8X 4B1, 819-997-2429 (téléphone), 819-994-0218 (télécopieur);
- Place Metropolitan, Bureau 1410, 99, chemin Wyse, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B3A 4S5, 902-426-7997 (téléphone), 902-426-2721 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Bureau 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, 204-983-6306 (téléphone), 204-983-6317 (télécopieur);
- 858, rue Beatty, Bureau 290, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 1C1, 604-666-2111 (téléphone), 604-666-8322 (télécopieur);
- 205, avenue Viger Ouest, Bureau 504, Montréal (Québec) H2Z 1G2, 514-283-6607 (téléphone);
- 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, 416-952-9096 (téléphone);
- 2220, 12^e Avenue, Bureau 620, Regina (Saskatchewan) S4P 0M8, 306-780-3422 (téléphone);
- 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, 780-495-3224 (téléphone).

Les numéros de téléphone sans frais pour tous les bureaux de la Commission sont les suivants : 1-877-249-2782 et 1-877-909-2782 (ATS).

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

Secrétaire général

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2011-187

Appel aux observations sur la prorogation de l'autorisation générale de convertir des signaux exclusivement numériques

Le Conseil sollicite des observations sur sa proposition de proroger l'autorisation générale accordée aux entreprises de distribution de radiodiffusion de convertir les signaux exclusivement numériques au-delà de la date de transition au mode numérique prévue pour le 1^{er} septembre 2011. Le délai pour le dépôt des observations est le 19 avril 2011.

Le 15 mars 2011

[13-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2011-188

Avis d'audience

Le 17 mai 2011

Gatineau (Québec)

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :

le 15 avril 2011

The Commission will hold a hearing commencing on May 17, 2011, at 9 a.m., at the Conference Centre, Portage IV, 140 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec, to consider the following applications:

1. Astral Media Radio inc.
Gatineau, Quebec
Application to renew the broadcasting licence for the commercial French-language radio station CKTF-FM Gatineau, expiring August 31, 2011.
2. RNC MEDIA Inc.
Gatineau, Quebec
Application to renew the broadcasting licence for the commercial French-language radio station CFTX-FM Gatineau and its transmitter CFTX-FM-1 Gatineau (Buckingham Sector), expiring August 31, 2011.
3. Cogeco inc.
Montréal, Quebec
The Commission received a complaint by the Association québécoise de l'industrie du disque, du spectacle et de la vidéo (ADISQ) alleging that CKOI-FM Montréal is in non-compliance with subsections 2.2(5) and 2.2(10) of the *Radio Regulations, 1986* (the Regulations) regarding the broadcast of French-language vocal musical selections (FVM). ADISQ also argues that this non-compliance is due to an incorrect use of montages.
4. Radio Péninsule inc.
Pokemouche, New Brunswick
Application to renew the broadcasting licence for the French-language Type B community radio station CKRO-FM Pokemouche, expiring August 31, 2011.
5. Radio Port-Cartier inc.
Port-Cartier, Quebec
Application to renew the broadcasting licence for the French-language commercial radio station CIPC-FM Port-Cartier, expiring August 31, 2011.
6. La radio communautaire du comté
Rimouski and Mont-Joli, Quebec
Application to renew the broadcasting licence for the French-language Type B community radio station CKMN-FM Rimouski and Mont-Joli, expiring August 31, 2011.
7. Northwest Broadcasting Inc.
Kaministiquia, Ontario
Application to renew the broadcasting licence for the low-power, English-language commercial radio station CFQK-FM Kaministiquia and its transmitter CKED-FM Shuniah Township, expiring August 31, 2011.
8. 1158556 Ontario Ltd.
Timmins, Ontario
Application to renew the broadcasting licence for the English-language commercial specialty radio station CHIM-FM Timmins and its transmitters CHIM-FM-1 North Bay, CHIM-FM-2 Iroquois Falls, CHIM-FM-3 Kirkland Lake, CHIM-FM-4 New Liskeard, CHIM-FM-5 Red Deer, CHIM-FM-6 Sault Ste. Marie, CHIM-FM-7 Elliot Lake, CHIM-FM-8 Chapleau and CHIM-FM-9 Wawa, expiring August 31, 2011.

Le Conseil tiendra une audience à partir du 17 mai 2011, à 9 h, au Centre de conférences, Portage IV, 140, promenade du Portage, Gatineau (Québec), afin d'étudier les demandes suivantes :

1. Astral Media Radio inc.
Gatineau (Québec)
Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de langue française CKTF-FM Gatineau, qui expire le 31 août 2011.
2. RNC MÉDIA inc.
Gatineau (Québec)
Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de langue française CFTX-FM Gatineau et son émetteur CFTX-FM-1 Gatineau (secteur Buckingham), qui expire le 31 août 2011.
3. Cogeco inc.
Montréal (Québec)
Le Conseil a reçu une plainte de la part de l'Association québécoise de l'industrie du disque, du spectacle et de la vidéo (ADISQ) alléguant que CKOI-FM Montréal est en non-conformité avec les paragraphes 2.2(5) et 2.2(10) du *Règlement de 1986 sur la radio* (le Règlement) concernant la diffusion de pièces musicales vocales de langue française (MVF). L'ADISQ affirme aussi que cette non-conformité est causée par une utilisation incorrecte des montages.
4. Radio Péninsule inc.
Pokemouche (Nouveau-Brunswick)
Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio communautaire de type B de langue française CKRO-FM Pokemouche, qui expire le 31 août 2011.
5. Radio Port-Cartier inc.
Port-Cartier (Québec)
Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de langue française CIPC-FM Port-Cartier, qui expire le 31 août 2011.
6. La radio communautaire du comté
Rimouski et Mont-Joli (Québec)
Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio communautaire de type B de langue française CKMN-FM Rimouski et Mont-Joli, qui expire le 31 août 2011.
7. Northwest Broadcasting Inc.
Kaministiquia (Ontario)
Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de faible puissance de langue anglaise CFQK-FM Kaministiquia et son émetteur CKED-FM Shuniah Township, qui expire le 31 août 2011.
8. 1158556 Ontario Ltd.
Timmins (Ontario)
Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale spécialisée de langue anglaise CHIM-FM Timmins et ses émetteurs CHIM-FM-1 North Bay, CHIM-FM-2 Iroquois Falls, CHIM-FM-3 Kirkland Lake, CHIM-FM-4 New Liskeard, CHIM-FM-5 Red Deer, CHIM-FM-6 Sault Ste. Marie, CHIM-FM-7 Elliot Lake, CHIM-FM-8 Chapleau et CHIM-FM-9 Wawa, qui expire le 31 août 2011.

- | | |
|--|---|
| <p>9. Way of Life Broadcasting
Dryden, Ontario</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the low-power, English-language specialty radio station CJIV-FM Dryden, expiring August 31, 2011.</p> | <p>9. Way of Life Broadcasting
Dryden (Ontario)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio spécialisée de faible puissance de langue anglaise CJIV-FM Dryden, qui expire le 31 août 2011.</p> |
| <p>10. Astral Media Radio (Toronto) Inc. and 4382072 Canada Inc., partners in a general partnership carrying on business as Astral Media Radio G. P.
Calgary, Alberta</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the English-language commercial radio station CIBK-FM Calgary, expiring August 31, 2011.</p> | <p>10. Astral Media Radio (Toronto) Inc. et 4382072 Canada Inc., associés dans une société en nom collectif faisant affaires sous le nom de Astral Media Radio s.e.n.c.
Calgary (Alberta)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de langue anglaise CIBK-FM Calgary, qui expire le 31 août 2011.</p> |
| <p>11. Vancouver Co-operative Radio
Vancouver, British Columbia</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the English-language Type B community radio station CFRO-FM Vancouver, expiring August 31, 2011.</p> | <p>11. Vancouver Co-operative Radio
Vancouver (Colombie-Britannique)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio communautaire de type B de langue anglaise CFRO-FM Vancouver, qui expire le 31 août 2011.</p> |
| <p>12. Rogers Broadcasting Limited
Chilliwack, British Columbia</p> <p>Application to renew the broadcasting licence for the English-language commercial radio station CFUN-FM Chilliwack and its transmitters CFUN-FM-1 Abbotsford and CFUN-FM-2 Vancouver (formerly CKCL-FM, CKCL-FM-1 and CKCL-FM-2), expiring August 31, 2011.</p> | <p>12. Rogers Broadcasting Limited
Chilliwack (Colombie-Britannique)</p> <p>Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de langue anglaise CFUN-FM Chilliwack et ses émetteurs CFUN-FM-1 Abbotsford et CFUN-FM-2 Vancouver (anciennement CKCL-FM, CKCL-FM-1 et CKCL-FM-2), qui expire le 31 août 2011.</p> |
| <p>13. FreeHD Canada Inc.
Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national video-on-demand (VOD) station to be known as Blusky On Demand.</p> | <p>13. FreeHD Canada Inc.
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise nationale de programmation de vidéo sur demande (VSD), qui sera appelée Blusky On Demand.</p> |
| <p>14. Bhupinder Bola, on behalf of a corporation to be incorporated Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, English-language Category 2 specialty station to be known as The Work TV Channel.</p> | <p>14. Bhupinder Bola, au nom d'une société devant être constituée L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 de langue anglaise, qui sera appelée The Work TV Channel.</p> |
| <p>15. Bhupinder Bola, on behalf of a corporation to be incorporated Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, general-interest English-language ethnic Category 2 specialty station to be known as Caribbean HDTV.</p> | <p>15. Bhupinder Bola, au nom d'une société devant être constituée L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 d'intérêt général de langue anglaise et à caractère ethnique, qui sera appelée Caribbean HDTV.</p> |
| <p>16. Bhupinder Bola, on behalf of a corporation to be incorporated Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, niche English-language ethnic Category 2 specialty station to be known as Chinese English News HDTV.</p> | <p>16. Bhupinder Bola, au nom d'une société devant être constituée L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 de créneau de langue anglaise et à caractère ethnique, qui sera appelée Chinese English News HDTV.</p> |
| <p>17. Bhupinder Bola, on behalf of a corporation to be incorporated Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, general-interest, third-language Category 2 specialty station to be known as Chinese Mandarin TV.</p> | <p>17. Bhupinder Bola, au nom d'une société devant être constituée L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 d'intérêt général en langue tierce, qui sera appelée Chinese Mandarin TV.</p> |

- | | |
|---|---|
| <p>18. Rogers Broadcasting Limited
Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, general-interest French-language Category 2 specialty station to be known as Sports d'intérêt général de Rogers.</p> | <p>18. Rogers Broadcasting Limited
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 d'intérêt général de langue française, qui sera appelée Sports d'intérêt général de Rogers.</p> |
| <p>19. Bhupinder Bola, on behalf of a corporation to be incorporated
Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, general-interest, third-language Category 2 specialty station to be known as Chinese Cantonese TV.</p> | <p>19. Bhupinder Bola, au nom d'une société devant être constituée
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 d'intérêt général en langue tierce, qui sera appelée Chinese Cantonese TV.</p> |
| <p>20. Bhupinder Bola, on behalf of a corporation to be incorporated
Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, English- and third-language specialty audio station to be known as Worktalk.</p> | <p>20. Bhupinder Bola, au nom d'une société devant être constituée
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise nationale de programmation sonore spécialisée en langue anglaise et en langues tierces, qui sera appelée Worktalk.</p> |
| <p>21. Bhupinder Bola, on behalf of a corporation to be incorporated
Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, French- and third-language specialty audio station to be known as Worktalk.</p> | <p>21. Bhupinder Bola, au nom d'une société devant être constituée
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise nationale de programmation sonore spécialisée en langue française et en langues tierces, qui sera appelée Worktalk.</p> |
| <p>22. World Fishing Network ULC (WFN ULC)
Across Canada</p> <p>Application for authority to acquire, as part of a corporate reorganization, the assets of the national category 2 specialty station known as World Fishing Network, from Insight Sports Ltd. (Insight).</p> | <p>22. World Fishing Network ULC (WFN ULC)
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir l'autorisation d'acquies de Insight Sports Ltd. (Insight), dans le cadre d'une réorganisation intrasociété, l'actif de l'entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 appelée World Fishing Network.</p> |
| <p>23. Stingray Digital Group Inc.
Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, English-language Category 2 specialty station to be known as Concert TV.</p> | <p>23. Groupe Stingray Digital inc.
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 de langue anglaise, qui sera appelée Concert TV.</p> |
| <p>24. Stingray Digital Group Inc.
Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, French-language Category 2 specialty station to be known as The Karaoke Channel Français.</p> | <p>24. Groupe Stingray Digital inc.
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 de langue française, qui sera appelée The Karaoke Channel Français.</p> |
| <p>25. Stingray Digital Group Inc.
Across Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a national, English-language Category 2 specialty station to be known as The Karaoke Channel.</p> | <p>25. Groupe Stingray Digital inc.
L'ensemble du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 de langue anglaise, qui sera appelée The Karaoke Channel.</p> |
| <p>26. Bell Aliant Regional Communications Inc. (the general partner), as well as limited partner with 6583458 Canada Inc. (the limited partners), carrying on business as Bell Aliant Regional Communications, Limited Partnership
Eastern Canada</p> <p>Application for a broadcasting licence to operate a regional video-on-demand station to be known as Bell Aliant TV Video-On-Demand.</p> | <p>26. Bell Aliant Communications régionales inc. (l'associé commandité), ainsi qu'associé commanditaire avec 6583458 Canada Inc. (les associés commanditaires), faisant affaires sous le nom de Bell Aliant Communications régionales, société en commandite
L'Est du Canada</p> <p>Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise régionale de programmation de vidéo sur demande, qui sera appelée Bell Aliant TV Video-On-Demand.</p> |

- | | |
|--|--|
| <p>27. City Church Halifax
Spryfield, Nova Scotia
Application for a broadcasting licence to operate an English-language FM commercial specialty radio station in Spryfield.</p> | <p>27. City Church Halifax
Spryfield (Nouvelle-Écosse)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale spécialisée de langue anglaise à Spryfield.</p> |
| <p>28. Bouctouche Community Radio
Bouctouche, New Brunswick
Application for a broadcasting licence to operate a French-language FM community radio station in Bouctouche.</p> | <p>28. Bouctouche Community Radio
Bouctouche (Nouveau-Brunswick)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM communautaire de langue française à Bouctouche.</p> |
| <p>29. Radio Humsafar Inc.
Montréal, Quebec
Application for a broadcasting licence to operate a commercial ethnic AM radio station in Montréal.</p> | <p>29. Radio Humsafar Inc.
Montréal (Québec)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio AM commerciale à caractère ethnique à Montréal.</p> |
| <p>30. Wightman Telecom Ltd.
Province of Ontario
Application for a broadcasting licence to operate a regional terrestrial pay-per-view station.</p> | <p>30. Wightman Telecom Ltd.
Province d'Ontario
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise régionale de programmation de télévision à la carte terrestre.</p> |
| <p>31. Channel 1 Film and TV Production Inc.
Province of Ontario
Application for a broadcasting licence to operate a national, general-interest third-language ethnic Category 2 specialty station to be known as MP TV.</p> | <p>31. Channel 1 Film and TV Production Inc.
Province d'Ontario
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 d'intérêt général en langue tierce et à caractère ethnique, qui sera appelée MP TV.</p> |
| <p>32. Campbellford Area Radio Association
Campbellford, Ontario
Application to renew the broadcasting licence for the English-language Type B community radio station CKOL-FM Campbellford and its transmitter CKOL-FM-1 Madoc, expiring August 31, 2011.</p> | <p>32. Campbellford Area Radio Association
Campbellford (Ontario)
Demande en vue de renouveler la licence de radiodiffusion de la station de radio communautaire de type B de langue anglaise CKOL-FM Campbellford et son émetteur CKOL-FM-1 Madoc, qui expire le 31 août 2011.</p> |
| <p>33. Kiig.da.win Media
Walpole Island First Nation, Ontario
Application for a broadcasting licence to operate an English-language FM Type B native radio station in Walpole Island First Nation.</p> | <p>33. Kiig.da.win Media
Walpole Island First Nation (Ontario)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM autochtone de type B de langue anglaise à Walpole Island First Nation.</p> |
| <p>34. Dufferin Communications Inc.
Township of Muskoka Lakes, Ontario
Application for a broadcasting licence to operate an English-language commercial FM radio station in the township of Muskoka Lakes.</p> | <p>34. Dufferin Communications Inc.
Municipalité de Muskoka Lakes (Ontario)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale de langue anglaise dans la municipalité de Muskoka Lakes.</p> |
| <p>35. Ekaterina Niman, on behalf of a corporation to be incorporated
The Greater Toronto Area, specifically bounded by the city of Oshawa on the east, the city of Oakville on the south, the city of Orangeville on the west and the city of East Gwillimbury on the north, Ontario
Application for a Class 1 broadcasting licence to operate a terrestrial broadcasting distribution undertaking (BDU) to serve the above-noted area.</p> | <p>35. Ekaterina Niman, au nom d'une société devant être constituée
La région du Grand Toronto, plus précisément délimitée par la ville d'Oshawa à l'est, la ville d'Oakville au sud, la ville d'Orangeville à l'ouest et la ville de East Gwillimbury au nord (Ontario)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise de distribution de radiodiffusion (EDR) terrestre de classe 1 desservant les régions avoisinantes mentionnées ci-dessus.</p> |

36. Société Radio Taïga
Yellowknife, Northwest Territories
- Application for authority to acquire from L'Association Franco-Culturelle de Yellowknife the assets of the French-language Type A community FM radio station CIVR-FM Yellowknife.
- March 16, 2011

[13-1-o]

36. Société Radio Taïga
Yellowknife (Territoires du Nord-Ouest)
- Demande en vue d'obtenir l'autorisation d'acquérir de L'Association Franco-Culturelle de Yellowknife, l'actif de la station de radio FM communautaire de type A de langue française CIVR-FM Yellowknife.
- Le 16 mars 2011

[13-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

NOTICE OF CONSULTATION 2011-190

Notice of applications received

Various locations
Deadline for submission of interventions and/or comments:
April 21, 2011

The Commission has received the following applications:

1. Byrnes Communications Inc.
Woodstock, Ontario

Application to delete the condition of licence related to Canadian Talent Development set out in the broadcasting licence for the commercial English-language radio station CIHR-FM Woodstock.

2. Byrnes Communications Inc.
Woodstock, Ontario

Application to change the authorized contours for the commercial English-language radio station CIHR-FM Woodstock.

3. CIAM Media & Radio Broadcasting Association
Three Hills, Alberta

Application to amend the broadcasting licence for the English-language Type B community radio station CIAM-FM Fort Vermilion, in order to add an FM transmitter in Three Hills.

4. Golden West Broadcasting Ltd.
Airdrie, Alberta

Application to amend the broadcasting licence for the commercial English-language radio station CFIT-FM Airdrie.

5. CIAM Media & Radio Broadcasting Association
Prespatou, British Columbia

Application to amend the broadcasting licence for the English-language Type B community radio station CIAM-FM Fort Vermilion, in order to add an FM transmitter in Prespatou.

6. CIAM Media & Radio Broadcasting Association
Dawson Creek, British Columbia

Application to amend the broadcasting licence for the English-language Type B community radio station CIAM-FM Fort Vermilion, in order to add an FM transmitter in Dawson Creek.

March 17, 2011

[13-1-o]

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

AVIS DE CONSULTATION 2011-190

Avis de demandes reçues

Plusieurs collectivités
Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 21 avril 2011

Le Conseil a été saisi des demandes suivantes :

1. Byrnes Communications Inc.
Woodstock (Ontario)

Demande en vue de supprimer la condition de licence relative à la promotion des artistes canadiens énoncée dans la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de langue anglaise CIHR-FM Woodstock.

2. Byrnes Communications Inc.
Woodstock (Ontario)

Demande en vue de modifier le périmètre de rayonnement autorisé de la station de radio commerciale de langue anglaise CIHR-FM Woodstock.

3. CIAM Media & Radio Broadcasting Association
Three Hills (Alberta)

Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio communautaire de type B de langue anglaise, CIAM-FM Fort Vermilion afin d'ajouter un émetteur FM à Three Hills.

4. Golden West Broadcasting Ltd.
Airdrie (Alberta)

Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de langue anglaise CFIT-FM Airdrie.

5. CIAM Media & Radio Broadcasting Association
Prespatou (Colombie-Britannique)

Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio communautaire de type B de langue anglaise, CIAM-FM Fort Vermilion afin d'ajouter un émetteur FM à Prespatou.

6. CIAM Media & Radio Broadcasting Association
Dawson Creek (Colombie-Britannique)

Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio communautaire de type B de langue anglaise, CIAM-FM Fort Vermilion afin d'ajouter un émetteur FM à Dawson Creek.

Le 17 mars 2011

[13-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

REGULATORY POLICY 2011-184

Over-the-air television service in Whitehorse, Yellowknife and Iqaluit

The Commission revises the list of mandatory markets for conversion to digital television set out in Broadcasting Regulatory Policy 2010-167.

March 14, 2011

[13-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

REGULATORY POLICY 2011-191

The customer transfer process and related competitive issues

In the regulatory policy, the Commission sets out measures that will simplify the process when customers wish to change the provider from which they receive telecommunications and/or broadcasting services. Under these measures, a new service provider that the customer has selected will be able to cancel service from the current provider on the customer's behalf. Customers may still cancel service on their own, if they prefer, and receive offers made by the current service provider.

Further, the Commission finds that changes to existing rules governing inside wire, quality of service standards, access agreements, and the use of local availabilities in the broadcasting distribution market are not warranted.

March 18, 2011

[13-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

REGULATORY POLICY 2011-198

Regulations for the digital television transition

The Commission announces the *Conversion from Analog to Digital Television Regulations* (the Conversion Regulations) appended to this policy. These Regulations require licensed television broadcasters that operate stations, including rebroadcasting transmitters, in certain markets and/or on channels 52 to 69 to broadcast public service announcements (PSAs) relating to the conversion to digital television on August 31, 2011. The Commission notes that the Conversion Regulations inadvertently refer to April 1, 2011, as the date on which the licensees' obligations under sections 3 and 4 begin. Today's release is meant to provide early notice of the Conversion Regulations as they will read once the appropriate corrections are made. In order to correct the date so that it reads May 1, 2011, the Commission publishes herein-after in the *Canada Gazette* the amending Regulations.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

POLITIQUE RÉGLEMENTAIRE 2011-184

Service de télévision en direct à Whitehorse, Yellowknife et Iqaluit

Le Conseil modifie la liste des marchés à conversion au mode numérique obligatoire énoncée dans la politique réglementaire de radiodiffusion 2010-167.

Le 14 mars 2011

[13-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

POLITIQUE RÉGLEMENTAIRE 2011-191

Le processus de transfert de clients et autres questions connexes relatives à la concurrence

Dans la politique réglementaire, le Conseil énonce des mesures qui simplifieront le processus à suivre lorsque des consommateurs souhaitent changer de fournisseur de services de télécommunication ou de radiodiffusion. Ces mesures permettront au nouveau fournisseur de services choisi par le client de résilier au nom de ce dernier les services qu'il reçoit de son fournisseur actuel. Le client pourra tout de même résilier lui-même ses services, s'il le préfère, et pourra continuer de recevoir des offres du fournisseur de services actuel.

De plus, le Conseil estime inutile de modifier les règles existantes sur le câblage intérieur, les normes de qualité de service, les ententes sur l'accès et l'utilisation des disponibilités locales dans le marché de la distribution de radiodiffusion.

Le 18 mars 2011

[13-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

POLITIQUE RÉGLEMENTAIRE 2011-198

Règlement relativement à la transition à la télévision numérique

Le Conseil annonce le *Règlement sur la conversion de la télévision du mode analogique au mode numérique* (le Règlement sur la conversion), annexé à la présente politique. Ce règlement exige que les télédiffuseurs autorisés qui exploitent des stations, y compris des réémetteurs, dans certains marchés ou sur les canaux 52 à 69, diffusent des messages d'intérêt public (MIP) à l'égard de la transition à la télévision numérique qui aura lieu le 31 août 2011. Le Conseil note que le Règlement sur la conversion renvoie par erreur au 1^{er} avril comme étant la date à laquelle débutent les obligations des titulaires, en vertu des articles 3 et 4. La publication d'aujourd'hui vise à fournir un préavis du Règlement sur la conversion tel qu'il se lira une fois les corrections appropriées apportées. Afin de modifier la date afin qu'elle se lise comme étant le 1^{er} mai 2011, le Conseil publie ci-après dans la *Gazette du Canada* le règlement correctif.

CONVERSION FROM ANALOG TO DIGITAL TELEVISION REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations.
- “broadcast day,” in respect of a licensee, means the period of up to 18 consecutive hours, beginning each day not earlier than six o’clock in the morning and ending not later than one o’clock in the morning of the following day, as selected by the licensee. (*journée de radiodiffusion*)
- “licensed” means licensed by the Commission under paragraph 9(1)(b) of the *Broadcasting Act*. (*autorisé*)
- “licensee” means a station operator or network operator who is authorized to operate an analog transmitter with a power greater than 50 watts on the VHF band or greater than 500 watts on the UHF band. (*titulaire*)
- “network operator” means a person who is licensed to operate a television network. (*exploitant de réseau*)
- “programming” means anything that is broadcast but does not include visual images, whether or not combined with sounds, that consist predominantly of alphanumeric text. (*programmation*)
- “station” means a television programming undertaking that transmits sounds and images or a broadcasting transmitting undertaking that transmits sounds and images but does not include a broadcasting undertaking that only rebroadcasts the radio-communications of another licensed broadcasting undertaking. (*station*)
- “station operator” means a person who is licensed to operate a station. (*exploitant de station*)

APPLICATION

2. These Regulations apply to every licensee
- (a) that operates in markets that have populations of 300,000 persons or more;
 - (a.1) that operates in markets that include the national capital or a provincial capital;
 - (b) that operates in markets that are served by more than one television station; or
 - (c) whose programming is broadcast on channels 52 to 69 in any market.

PUBLIC SERVICE ANNOUNCEMENTS

3. (1) Except as otherwise provided under a licensee’s condition of licence, every licensee must, beginning no later than May 1, 2011, broadcast a public service announcement at least six times per broadcast day, increasing to eight times per broadcast day beginning on August 1, 2011 or one month before the licensee ceases to broadcast in analog or changes channel, whichever is sooner.
- (2) At least 25% of the required announcements per broadcast day must be broadcast between 7:00 p.m. and 11:00 p.m.
 - (3) The broadcast announcements must
 - (a) have a duration of at least 30 consecutive seconds;
 - (b) contain the information set out in the schedule; and
 - (c) be closed captioned and contain audio description of on-screen information.
 - (4) A licensee may use a crawl to fulfil up to 25% of their obligations under this section.

RÈGLEMENT SUR LA CONVERSION DE LA TÉLÉVISION DU MODE ANALOGIQUE AU MODE NUMÉRIQUE

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.
- « autorisé » Se dit de quiconque s’est vu attribuer une licence par le Conseil en vertu de l’alinéa 9(1)b) de la *Loi sur la radiodiffusion*. (*licensed*)
- « exploitant de réseau » Personne autorisée à exploiter un réseau de télévision. (*network operator*)
- « exploitant de station » Personne autorisée à exploiter une station. (*station operator*)
- « journée de radiodiffusion » Période choisie par le titulaire, qui comprend un maximum de 18 heures consécutives commençant chaque jour au plus tôt à 6 h et se terminant au plus tard à 1 h le lendemain matin. (*broadcast day*)
- « programmation » Tout ce qui est diffusé, à l’exception des images, muettes ou non, consistant essentiellement en des lettres ou des chiffres. (*programming*)
- « station » Entreprise de programmation (télévision) qui émet des sons et des images ou entreprise d’émission de radiodiffusion qui émet des sons et des images, à l’exclusion de l’entreprise de radiodiffusion qui se borne à réémettre les radiocommunications d’une autre entreprise de radiodiffusion autorisée. (*station*)
- « titulaire » Exploitant de station ou exploitant de réseau autorisé à exploiter un émetteur analogique dont la puissance d’émission est de plus de 50 watts sur la bande VHF ou de plus de 500 watts sur la bande UHF. (*licensee*)

APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique à tout titulaire :
- a) qui exploite son entreprise dans les marchés comptant 300 000 habitants ou plus;
 - a.1) qui exploite son entreprise dans des marchés qui comprennent la Capitale nationale ou une capitale provinciale
 - b) qui exploite son entreprise dans les marchés desservis par plus d’une station de télévision;
 - c) dont la programmation est diffusée sur les canaux 52 à 69, peu importe le marché.

MESSAGE D’INTÉRÊT PUBLIC

3. (1) Sauf condition contraire prévue à sa licence, le titulaire diffuse, au plus tard à compter du 1^{er} mai 2011, un message d’intérêt public au moins six fois par journée de radiodiffusion et, à compter du 1^{er} août 2011 ou, si elle est antérieure, de la date qui précède d’un mois la cessation de diffusion en mode analogique ou du changement de canal au moins, huit fois par journée de radiodiffusion.
- (2) Au moins 25 % des messages requis par journée de radiodiffusion sont diffusés entre 19 h et 23 h.
 - (3) Le message diffusé satisfait aux exigences suivantes :
 - a) il est d’une durée d’au moins trente secondes consécutives;
 - b) il contient les renseignements visés à l’annexe;
 - c) il est sous-titré et comporte une description sonore de l’information à l’écran.
 - (4) Le titulaire peut se servir de messages défilant à l’écran afin de combler jusqu’à 25 % des obligations prévues au présent article.

(5) A crawl must not be used during the broadcast of programming that contains audio description of on-screen information or described video.

OTHER MEANS OF INFORMATION

4. Except as otherwise provided under a licensee's condition of licence, every licensee must, beginning no later than May 1, 2011, post and keep posted on their website

- (a) the information regarding the conversion that is set out in the schedule;
- (b) a description of the steps that an over-the-air viewer may need to take to continue receiving and viewing the station's over-the-air programming after the conversion;
- (c) the channel on which the station will broadcast after the conversion;
- (d) as soon as they are known, the date and time that the station will cease broadcasting in analog;
- (e) as soon as they are known, the date and time that the station will begin or began broadcasting on the post-conversion channel referred to in paragraph (c); and
- (f) if applicable, a description of the discrete geographic areas where a loss of service is likely to occur.

CESSATION OF OBLIGATION

5. A licensee's obligation to broadcast and post public service announcements ceases when the licensee completes their conversion and shuts off their analog transmitter.

COMING INTO FORCE

6. These Regulations come into force on April 1, 2011.

SCHEDULE

(Paragraphs 3(3)(b) and 4(a))

PUBLIC SERVICE ANNOUNCEMENTS

A public service announcement must contain the following information:

- (a) a statement to the effect that the Canadian television system is in the process of converting its over-the-air transmitters from analog to digital;
- (b) if applicable, a statement to the effect that some viewers may experience a loss of service following the conversion;
- (c) a statement to the effect that only those viewers who receive the signal directly over the air may be impacted by the conversion;
- (d) a statement to the effect that an over-the-air viewer may need to take steps to continue receiving and viewing the station's over-the-air programming after the conversion and an indication of where further information on those steps can be found; and
- (e) the licensee's contact information and website address.

Follow-up to Broadcasting Regulatory Policy CRTC 2011-198

As indicated in Broadcasting Regulatory Policy CRTC 2011-198, the Commission calls for comments on the *Regulations Amending the Conversion from Analog to Digital Television Regulations* to

(5) Les messages défilants ne peuvent être utilisés pendant la diffusion de programmation comportant une description sonore de l'information à l'écran ou une vidéodescription.

AUTRES MOYENS D'INFORMATION

4. Sauf condition contraire prévue à sa licence, le titulaire affiche - et garde affichés - sur son site web, au plus tard à compter du 1^{er} mai 2011, les renseignements suivants :

- a) ceux relatifs à la conversion qui sont prévus à l'annexe;
- b) une description des démarches qu'un téléspectateur en direct pourrait devoir entreprendre afin de continuer de recevoir et de voir la programmation en direct de la station après la conversion;
- c) le canal sur lequel la station diffusera sa programmation après la conversion;
- d) dès qu'elles sont connues, les date et heure auxquelles la station cessera de diffuser en mode analogique;
- e) dès qu'elles sont connues, les date et heure auxquelles la station commencera ou a commencé à diffuser en mode numérique sur le canal visé à l'alinéa c);
- f) le cas échéant, une description des différentes zones géographiques dans lesquelles la perte de service risque de survenir.

CESSATION DE L'OBLIGATION

5. L'obligation de diffuser et d'afficher les messages d'intérêt public cesse dès que le titulaire mène à terme la conversion et met son émetteur analogique hors de service.

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2011.

ANNEXE

(alinéas 3(3)(b) et 4a))

MESSAGE D'INTÉRÊT PUBLIC

Le message d'intérêt public contient les renseignements suivants :

- a) une déclaration selon laquelle le système télévisuel canadien est en voie de convertir ses émetteurs en direct du mode analogique au mode numérique;
- b) le cas échéant, une déclaration selon laquelle il pourrait résulter de la conversion une perte de service pour certains téléspectateurs;
- c) une déclaration selon laquelle seul le téléspectateur qui reçoit le signal en direct risque d'être touché par la conversion;
- d) une déclaration selon laquelle le téléspectateur en direct pourrait devoir entreprendre des démarches afin de continuer de recevoir et de voir la programmation en direct de la station après la conversion et une indication de l'endroit où il est possible de trouver les renseignements relatifs à ces démarches;
- e) les coordonnées du titulaire ainsi que l'adresse de son site web.

Suivi à la politique réglementaire de radiodiffusion CRTC 2011-198

Tel qu'est indiqué dans la politique réglementaire de radiodiffusion CRTC 2011-198, le Conseil sollicite des observations sur le *Règlement modifiant le Règlement sur la conversion de la*

revise the date on which the licensees' obligations under sections 3 and 4 begin so that it reads May 1, 2011. The amendment also corrects the application section so that the obligations apply to all licensees who operate in markets that include the national capital or a provincial capital. The deadline for comments is March 29, 2011.

télévision du mode analogique au mode numérique afin que la date à laquelle débutent les obligations des titulaires en vertu des articles 3 et 4 soit révisée et fixée au 1^{er} mai 2011. Cette modification corrige également la section d'application de sorte qu'elle s'applique aux titulaires qui exploitent une entreprise dans les marchés comprenant le marché de la capitale nationale ou une capitale provinciale. Les observations doivent être reçues au plus tard le 29 mars 2011.

REGULATIONS AMENDING THE CONVERSION FROM ANALOG TO DIGITAL TELEVISION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Section 2 of the *Conversion from Analog to Digital Television Regulations*¹ is amended by adding the following after paragraph (a):

(a.1) that operates in markets that include the national capital or a provincial capital;

2. Subsection 3(1) of the Regulations is amended by replacing "April 1, 2011" with "May 1, 2011".

3. The portion of section 4 of the Regulations before paragraph (a) is amended by replacing "April 1, 2011" with "May 1, 2011".

COMING INTO FORCE

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

March 18, 2011

[13-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

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

2011-183

March 14, 2011

1760791 Ontario Inc.
Mississauga, Ontario

Approved — Application to amend the broadcasting licence for the commercial ethnic radio station CINA Mississauga.

2011-121-1

March 15, 2011

Astral Media Radio Inc.
Québec and Sherbrooke, Québec

Correction — The Commission corrects *CITF-FM Québec, CITÉ-FM-1 Sherbrooke and its transmitter CITÉ-FM-2 Sherbrooke — Licence amendments and renewals*, Broadcasting Decision CRTC 2011-121, February 23, 2011, by replacing paragraph 10 of that decision.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA CONVERSION DE LA TÉLÉVISION DU MODE ANALOGIQUE AU MODE NUMÉRIQUE

MODIFICATIONS

1. L'article 2 du *Règlement sur la conversion de la télévision du mode analogique au mode numérique*¹ est modifié par adjonction, après l'alinéa a), de ce qui suit :

a.1) qui exploite son entreprise dans les marchés comprenant la capitale nationale ou une capitale provinciale;

2. Au paragraphe 3(1) du même règlement, « 1^{er} avril 2011 » est remplacé par « 1^{er} mai 2011 ».

3. Dans le passage de l'article 4 du même règlement précédant l'alinéa a), « 1^{er} avril 2011 » est remplacé par « 1^{er} mai 2011 ».

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

Le 18 mars 2011

[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.

2011-183

Le 14 mars 2011

1760791 Ontario Inc.
Mississauga (Ontario)

Approuvé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale à caractère ethnique CINA Mississauga.

2011-121-1

Le 15 mars 2011

Astral Media Radio inc.
Québec et Sherbrooke (Québec)

Correction — Le Conseil corrige *CITF-FM Québec, CITÉ-FM-1 Sherbrooke et son émetteur CITÉ-FM-2 Sherbrooke — Modification de licences et renouvellements*, décision de radiodiffusion CRTC 2011-121, 23 février 2011, en remplaçant le paragraphe 10 de cette décision.

¹ SOR/2011-65

¹ DORS/2011-65

2011-150-1

March 15, 2011

Rogers Broadcasting Limited
Edmonton and Fort McMurray, Alberta

Correction — The Commission corrects *CHDI-FM Edmonton and CJOK-FM Fort McMurray and its transmitter CJOK-FM-1 Tar Island — Licence renewals*, Broadcasting Decision CRTC 2011-150, March 4, 2011, by deleting the references to CJOK-FM-1 Tar Island found in that decision, as well as in Appendix 2 to that decision.

2011-197

March 18, 2011

Various radio programming undertakings
Across Canada

Renewed — Broadcasting licences for the radio stations set out in the appendix to the decision, from April 1, 2011, to August 31, 2011, subject to the terms and conditions in effect under the current licences.

[13-1-o]

NATIONAL ENERGY BOARD

APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES

BP Canada Energy Company

By an application dated March 17, 2011, BP Canada Energy Company (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 MWh of combined firm and interruptible energy annually for a period of 10 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 BP Canada Energy Company, 240 4th Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 2H8, Attention: Peter Exall, 403-233-1252 (telephone), and provide a copy of the application to any person who requests one. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board’s library, at 444 Seventh Avenue SW, Room 1002, Calgary, Alberta T2P 0X8, or online at www.neb-one.gc.ca.

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 (fax), and served on the Applicant by April 23, 2011.

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

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

2011-150-1

Le 15 mars 2011

Rogers Broadcasting Limited
Edmonton et Fort McMurray (Alberta)

Correction — Le Conseil corrige *CHDI-FM Edmonton et CJOK-FM Fort McMurray et son émetteur CJOK-FM-1 Tar Island — Renouvellements de licence*, décision de radiodiffusion CRTC 2011-150, 4 mars 2011, en supprimant les références à CJOK-FM-1 Tar Island que l’on retrouve dans cette décision ainsi qu’à l’annexe 2 de cette décision.

2011-197

Le 18 mars 2011

Diverses entreprises de programmation de radio
L’ensemble du Canada

Renouvelé — Licences de radiodiffusion des stations de radio énoncées à l’annexe de la décision, du 1^{er} avril 2011 au 31 août 2011, selon les mêmes modalités et conditions de licence que celles en vigueur dans les licences actuelles.

[13-1-o]

OFFICE NATIONAL DE L’ÉNERGIE

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

BP Canada Energy Company

BP Canada Energy Company (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 17 mars 2011 en vue d’obtenir l’autorisation d’exporter jusqu’à un total combiné de 200 000 MWh par année d’énergie garantie et interruptible pendant une période de 10 ans.

L’Office souhaite obtenir les commentaires des parties intéressées sur cette demande avant de délivrer un permis ou de recommander au gouverneur en conseil la tenue d’une audience publique. 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 des copies de la demande, aux fins d’examen public pendant les heures normales d’ouverture, à ses bureaux situés à l’adresse suivante : BP Canada Energy Company, 240 4th Avenue SW, Calgary (Alberta) T2P 2H8, à l’attention de : Peter Exall, 403-233-1252 (téléphone), et en fournir une copie à quiconque en fait la demande. Il est également possible de consulter une copie de la demande, pendant les heures normales d’ouverture, à la bibliothèque de l’Office, située au 444 Seventh Avenue SW, Pièce 1002, Calgary (Alberta) T2P 0X8, ou en ligne à l’adresse www.neb-one.gc.ca.

2. Les parties qui désirent déposer un mémoire doivent le faire auprès de la Secrétaire, Office national de l’énergie, 444 Seventh Avenue SW, Calgary (Alberta) T2P 0X8, 403-292-5503 (télécopieur), et le signifier au demandeur, au plus tard le 23 avril 2011.

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) whether the Applicant has

(i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and

(ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favourable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this notice of application and directions on procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission by May 8, 2011.

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

ANNE-MARIE ERICKSON
Secretary

[13-1-o]

NATIONAL ENERGY BOARD

APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES

Dynasty Power Inc.

By an application dated March 26, 2011, Dynasty Power 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 8 760 000 MWh of combined firm and interruptible energy annually for a period of 10 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 77 Cresthaven View SW, Calgary, Alberta T3B 5Y2, 403-630-3366 (telephone), and provide a copy of the application to any person who requests one. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board's library, at 444 Seventh Avenue SW, Room 1002, Calgary, Alberta T2P 0X8, or online at www.neb-one.gc.ca.

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 (fax), and served on the Applicant by April 25, 2011.

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

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

c) si le demandeur :

(i) a informé quiconque s'est montré intéressé par l'achat d'électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,

(ii) a donné la possibilité d'acheter de l'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées dans la demande à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l'intention d'acheter de l'électricité pour consommation au Canada.

4. Si le demandeur souhaite répondre aux 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 de la secrétaire de l'Office et en signifier une copie à la partie qui a déposé le mémoire, au plus tard le 8 mai 2011.

5. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l'examen mené par l'Office, veuillez communiquer avec la secrétaire de l'Office, par téléphone au 403-299-2714 ou par télécopieur au 403-292-5503.

La secrétaire
ANNE-MARIE ERICKSON

[13-1-o]

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

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

Dynasty Power Inc.

Dynasty Power 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 26 mars 2011 en vue d'obtenir l'autorisation d'exporter jusqu'à un total combiné de 8 760 000 MWh par année d'énergie garantie et interruptible pendant une période de 10 ans.

L'Office souhaite obtenir les commentaires des parties intéressées sur cette demande avant de délivrer un permis ou de recommander au gouverneur en conseil la tenue d'une audience publique. 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 des copies de la demande, aux fins d'examen public pendant les heures normales d'ouverture, à ses bureaux situés au 77 Cresthaven View SW, Calgary (Alberta) T3B 5Y2, 403-630-3366 (téléphone), et en fournir une copie à quiconque en fait la demande. Il est également possible de consulter une copie de la demande, pendant les heures normales d'ouverture, à la bibliothèque de l'Office, située au 444 Seventh Avenue SW, Pièce 1002, Calgary (Alberta) T2P 0X8, ou en ligne à l'adresse www.neb-one.gc.ca.

2. Les parties qui désirent déposer un mémoire doivent le faire auprès de la Secrétaire, Office national de l'énergie, 444 Seventh Avenue SW, Calgary (Alberta) T2P 0X8, 403-292-5503 (télécopieur), et le signifier au demandeur, au plus tard le 25 avril 2011.

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) whether the Applicant has

- (i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and
- (ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favourable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this notice of application and directions on procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission by May 10, 2011.

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

ANNE-MARIE ERICKSON
Secretary

[13-1-o]

c) si le demandeur :

- (i) a informé quiconque s'est montré intéressé par l'achat d'électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,
- (ii) a donné la possibilité d'acheter de l'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées dans la demande à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l'intention d'acheter de l'électricité pour consommation au Canada.

4. Si le demandeur souhaite répondre aux 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 de la secrétaire de l'Office et en signifier une copie à la partie qui a déposé le mémoire, au plus tard le 10 mai 2011.

5. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l'examen mené par l'Office, veuillez communiquer avec la secrétaire de l'Office, par téléphone au 403-299-2714 ou par télécopieur au 403-292-5503.

La secrétaire
ANNE-MARIE ERICKSON

[13-1-o]

PARKS CANADA AGENCY

SPECIES AT RISK ACT

Description of critical habitat of Eastern Prickly Pear Cactus in Point Pelee National Park of Canada

Eastern Prickly Pear Cactus (*Opuntia humifusa*) is a species listed on Schedule 1 to the *Species at Risk Act* as endangered. Critical habitat for Eastern Prickly Pear Cactus is identified within the final Recovery Strategy for the Eastern Prickly Pear Cactus (*Opuntia humifusa*) in Canada.

Notice is hereby given that, pursuant to subsection 58(2) of the *Species at Risk Act*, critical habitat of Eastern Prickly Pear Cactus in Point Pelee National Park of Canada, as identified on the National Topographic System (NTS) Map 40G/15 (Edition 7, printed 2001), is described as three primary successional Lake Erie Sand Spit Savanna vegetation types, according to the Ecological Land Classification (ELC), in which the cactus is currently found. These types are (1) *Little Bluestem-Switchgrass-Beachgrass Open Graminoid Sand Dunes*, (2) *Hoptree Shrub Sand Dunes*, and (3) *Red Cedar Treed Sand Dunes*. The remaining parts of the species' critical habitat within Point Pelee National Park of Canada are identified as a circle with a radius of 25 m from the centre point of each of the following two groups of Eastern Prickly Pear Cactus microsites (one or more groups of cacti less than 1.0 m from other groups): (1) those found in secondary ELC vegetation types that are degraded Lake Erie Sand Spit Savannas, and (2) those found in sites that have succeeded beyond optimal conditions for the species, such that the cactus is considered to be a relict of past conditions.

Existing anthropogenic features, including, but not limited to, parking lots, roads, trails, footpaths, cemeteries and septic fields, are excluded from the species' critical habitat. Areas where all Eastern Prickly Pear Cactus microsites have been planted or transplanted, where records remain unverified or where its location or origin is uncertain, are not considered critical habitat. Two

AGENCE PARCS CANADA

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Description de l'habitat essentiel de l'oponce de l'Est dans le parc national de la Pointe-Pelée du Canada

L'oponce de l'Est (*Opuntia humifusa*) est une espèce inscrite à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* à titre d'espèce en voie de disparition. L'habitat essentiel de l'oponce de l'Est est décrit dans la version définitive du Programme de rétablissement de l'oponce de l'Est (*Opuntia humifusa*) au Canada.

Avis est donné, conformément au paragraphe 58(2) de la *Loi sur les espèces en péril*, qu'une partie de l'habitat essentiel de l'oponce de l'Est dans le parc national de la Pointe-Pelée du Canada, comme l'indique la carte 40G/15 (7^e édition, impression 2001) du Système national de référence cartographique (SNRC), est constituée des trois communautés végétales de succession primaire des savanes des flèches de sable du lac Érié, selon la classification écologique des terres (CET), où pousse actuellement l'oponce de l'Est. Il s'agit des communautés végétales suivantes : 1) *herbaciaies dunaires à graminoides, type à barbon à balais, à panic raide et à amphilobe à ligule courte*, 2) *arbustives dunaires à ptéléa trifolié* et 3) *arborales dunaires à genévrier de Virginie*. Les autres parcelles de l'habitat essentiel de l'espèce dans le parc national de la Pointe-Pelée du Canada sont définies par un cercle ayant un rayon de 25 m à partir du centre de chacun des deux microsites d'oponces de l'Est suivants (un ou plusieurs groupes d'oponces situés à moins d'un mètre d'un autre groupe) : 1) ceux se trouvant dans les communautés végétales de succession secondaire de la CET qui sont des savanes des flèches de sable du lac Érié dégradées et 2) ceux se trouvant dans les sites où l'espèce s'est maintenue en présence de conditions de croissance suboptimales, de sorte que l'oponce est considéré comme une relique.

Les éléments anthropiques existants, tels que stationnements, routes, sentiers, allées piétonnières, cimetières et champs d'épuration, entre autres, sont exclus de l'habitat essentiel. Les microsites où l'oponce de l'Est a été planté ou transplanté, les sites non validés et les sites dont l'emplacement exact ou l'origine est incertain ne constituent pas un habitat essentiel. Dans le parc national de la

areas within Point Pelee National Park of Canada currently fit within this category. Complete geographical descriptions of these two areas are housed at Point Pelee National Park of Canada.

Precise geographic locations for Eastern Prickly Pear Cactus critical habitat are not presented here to protect the species from the threat of collection. Further details regarding Eastern Prickly Pear Cactus critical habitat can be found at the Species at Risk Public Registry Web site.

March 11, 2011

GEOFFREY HANCOCK
*Superintendent
Southwestern Ontario Field Unit*

[13-1-o]

Pointe-Pelée du Canada, deux sites appartiennent à cette catégorie. Une description détaillée de l'emplacement de ces deux sites est conservée au parc national de la Pointe-Pelée du Canada.

L'emplacement géographique précis de l'habitat essentiel de l'oponce de l'Est n'est pas décrit dans le présent avis afin de protéger l'espèce contre les risques de cueillette. Pour plus de détails sur l'habitat essentiel de l'oponce de l'Est, consultez le site Web du Registre public des espèces en péril.

Le 11 mars 2011

*Le directeur
Unité de gestion du Sud-Ouest de l'Ontario*
GEOFFREY HANCOCK

[13-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**CANADIAN STOCK TRANSFER & TRUST COMPANY****APPLICATION TO ESTABLISH A TRUST COMPANY**

Notice is hereby given that Pacific Equity Partners Fund IV GP (Jersey) Limited, a Jersey entity, Pacific Equity Partners Fund IV, L.P., a Delaware entity, Armor Acquisition LLC, a Delaware entity, Canadian Stock Transfer Holdings LLC, a Delaware entity, and Canadian Stock Transfer Company Inc., a Canadian entity, intend to file with the Superintendent of Financial Institutions, on or after April 16, 2011, an application for the Minister of Finance to issue letters patent incorporating a trust company under the name Canadian Stock Transfer & Trust Company, in English, and Société de fiducie et de transfert d'actions canadienne, in French, to carry on the business of a trust company in Canada. Its head office will be located in the city of Toronto, Ontario.

Any person who objects to the proposed incorporation may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before May 16, 2011.

March 26, 2011

OSLER, HOSKIN & HARCOURT LLP

Note: The publication of this Notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued to incorporate the company. The granting of the letters patent will be dependent upon the normal *Trust and Loan Companies Act* application review process and the discretion of the Minister of Finance.

[13-4-o]

CHIROPRACTIC WITHOUT BORDERS CANADA**RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that Chiropractic Without Borders Canada has changed the location of its head office to the city of Montréal, province of Quebec.

March 13, 2011

CHRISTIAN GENEST-BOUDREAU

President

[13-1-o]

COLD OCEAN SALMON INC.**PLANS DEPOSITED**

Cold Ocean Salmon Inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities 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, Cold Ocean Salmon Inc. has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

AVIS DIVERS**SOCIÉTÉ DE FIDUCIE ET DE TRANSFERT D' ACTIONS CANADIENNE****DEMANDE DE CONSTITUTION D'UNE SOCIÉTÉ DE FIDUCIE**

Avis est par les présentes donné que Pacific Equity Partners Fund IV GP (Jersey) Limited, entité constituée à Jersey, Pacific Equity Partners Fund IV, L.P., entité constituée au Delaware, Armor Acquisition LLC, entité constituée au Delaware, Canadian Stock Transfer Holdings LLC, entité constituée au Delaware, et Société canadienne de transfert d'actions Inc., entité constituée au Canada, ont l'intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières, au plus tôt le 16 avril 2011, une demande pour que le ministre des Finances délivre des lettres patentes en vue de constituer une société de fiducie sous la dénomination Société de fiducie et de transfert d'actions canadienne, en français, et Canadian Stock Transfer & Trust Company, en anglais, pour qu'elle exerce les activités d'une société de fiducie au Canada. Son siège sera situé à Toronto, en Ontario.

Quiconque s'oppose au projet de constitution peut notifier par écrit son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 16 mai 2011.

Le 26 mars 2011

OSLER, HOSKIN & HARCOURT S.E.N.C.R.L./s.r.l.

Nota : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une attestation de la délivrance de lettres patentes visant à constituer la société. La délivrance des lettres patentes sera tributaire du processus normal d'examen des demandes prévu par la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* et de la décision du ministre des Finances.

[13-4-o]

CHIROPRACTIQUE SANS FRONTIÈRES CANADA**CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que Chiropratique Sans Frontières Canada a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Montréal, province de Québec.

Le 13 mars 2011

Le président

CHRISTIAN GENEST-BOUDREAU

[13-1-o]

COLD OCEAN SALMON INC.**DÉPÔT DE PLANS**

La société Cold Ocean Salmon Inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, 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 Cold Ocean Salmon Inc. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé

and in the town offices of the federal electoral district of Random—Burin—St. George's, at Belleoram and Rencontre East, in Fortune Bay, Newfoundland and Labrador, under deposit Nos. 8200-2004-700153/8200-04-1099, 8200-2005-700136/8200-05-1111, and 8200-005-700153/8200-05-1130, a description of the site and plans for the proposed aquaculture sites in Belle Harbour mouth west, Doctors Harbour, and Belle Island East, in Belle Bay, in Fortune Bay, Newfoundland and Labrador.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1300, John Cabot Building, 10 Barter's Hill, St. John's, Newfoundland and Labrador A1C 6H8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

St. Stephen, March 3, 2011

ROBERT H. SWEENEY

[13-1-o]

après du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et aux bureaux d'administration municipale de la circonscription électorale fédérale de Random—Burin—St. George's, à Belleoram et Rencontre East, dans la baie Fortune (Terre-Neuve-et-Labrador) sous les numéros de dépôt 8200-2004-700153/8200-04-1099, 8200-2005-700136/8200-05-1111 et 8200-005-700153/8200-05-1130, une description de l'emplacement et les plans de sites aquacoles que l'on propose de construire à l'embouchure ouest du havre Belle, au havre Doctors et à l'est de l'île Belle, dans la baie Belle, dans la baie Fortune (Terre-Neuve-et-Labrador).

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Gestionnaire, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1300, Immeuble John Cabot, 10 Barter's Hill, St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) A1C 6H8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

St. Stephen, le 3 mars 2011

ROBERT H. SWEENEY

[13-1]

CWB GROUP — INDUSTRY SERVICES

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that CWB GROUP — INDUSTRY SERVICES has changed the location of its head office to the town of Milton, province of Ontario.

March 15, 2011

DOUGLAS R. LUCIANI
President

[13-1-o]

GROUPE CWB — SERVICES À L'INDUSTRIE

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que le GROUPE CWB — SERVICES À L'INDUSTRIE a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Milton, province d'Ontario.

Le 15 mars 2011

Le président
DOUGLAS R. LUCIANI

[13-1-o]

THE DOMINION ATLANTIC RAILWAY COMPANY

ANNUAL MEETING

The annual meeting of the shareholders of The Dominion Atlantic Railway Company will be held in the Yale Room, Suite 920, 401 9th Avenue SW, Calgary, Alberta, on Tuesday, April 12, 2011, at 9:30 a.m., for presentation of the financial statements, the election of directors, and for the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, February 22, 2011

By order of the Board
M. H. LEONG
Secretary

[11-4-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 Yale, Bureau 920, 401 9th Avenue SW, Calgary (Alberta), le mardi 12 avril 2011, à 9 h 30, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 22 février 2011

Par ordre du conseil
Le secrétaire
M. H. LEONG

[11-4-o]

ESSENTIAL GRACE FOUNDATION**SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that ESSENTIAL GRACE FOUNDATION intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

March 8, 2011

R. NEGUS
Director

[13-1-o]

FIRST ALLMERICA FINANCIAL LIFE INSURANCE COMPANY**RELEASE OF ASSETS**

Pursuant to Canada's *Insurance Companies Act* (the "Act"), notice is hereby given that First Allmerica Financial Life Insurance Company intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada), on or after April 25, 2011, for the release of the assets that it maintains in Canada in accordance with the Act.

Any policyholder or creditor in respect of First Allmerica Financial Life Insurance Company's insurance business in Canada opposing that release must file notice of such opposition with the Office of the Superintendent of Financial Institutions, Legislation and Approvals Division, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before April 25, 2011.

The publication of this notice should not be construed as evidence that assets will be released. The approval for the release of assets will be dependent upon the normal Act application review and the discretion of the Superintendent of Financial Institutions (Canada).

Toronto, March 12, 2011

FIRST ALLMERICA FINANCIAL
LIFE INSURANCE COMPANY

J. BRIAN REEVE
Chief Agent in Canada

[11-4-o]

MICHAEL O'BRIAN FOUNDATION**SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that MICHAEL O'BRIAN FOUNDATION intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

March 3, 2011

MICHAEL O'BRIAN
President

[13-1-o]

ESSENTIAL GRACE FOUNDATION**ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que ESSENTIAL GRACE FOUNDATION demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 8 mars 2011

Le directeur
R. NEGUS

[13-1-o]

FIRST ALLMERICA FINANCIAL LIFE INSURANCE COMPANY**LIBÉRATION D'ACTIF**

Conformément à la *Loi sur les sociétés d'assurances* du Canada (la « Loi »), avis est par les présentes donné que First Allmerica Financial Life Insurance Company entend soumettre une demande au surintendant des institutions financières (Canada), le 25 avril 2011 ou après cette date, relativement à la libération de son actif au Canada.

Tout titulaire d'une police d'assurance émise par First Allmerica Financial Life Insurance Company ou créancier concernant ses affaires d'assurance au Canada qui s'oppose à la libération de l'actif doit déposer son avis d'opposition à cette libération auprès du Bureau du surintendant des institutions financières, Division de la législation et des approbations, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 25 avril 2011.

La publication de cet avis ne devrait pas être interprétée comme preuve que les actifs seront libérés. L'approbation de la libération des actifs sera soumise au processus normal de révision des demandes en vertu de la Loi et sera à la discrétion du surintendant des institutions financières (Canada).

Toronto, le 12 mars 2011

FIRST ALLMERICA FINANCIAL
LIFE INSURANCE COMPANY

L'agent principal pour le Canada
J. BRIAN REEVE

[11-4-o]

MICHAEL O'BRIAN FOUNDATION**ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que MICHAEL O'BRIAN FOUNDATION demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 3 mars 2011

Le président
MICHAEL O'BRIAN

[13-1-o]

NATIONAL COUNCIL OF CANADIAN TAMILS

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that National Council of Canadian Tamils has changed the location of its head office to the city of Toronto, province of Ontario.

March 11, 2011

MOHAN RAMAKRISHNAN

President

[13-1-o]

CONSEIL NATIONAL DE TAMOULS CANADIENS

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que Conseil National de Tamouls Canadiens a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Toronto, province d'Ontario.

Le 11 mars 2011

Le président

MOHAN RAMAKRISHNAN

[13-1-o]

PHYSIOTHERAPY FOUNDATION OF CANADA

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that the Physiotherapy Foundation of Canada has changed the location of its head office to 955 Green Valley Crescent, Suite 270, Ottawa, Ontario K2C 3V4.

March 17, 2011

CHANTAL DOMPIERRE

Executive Director

[13-1-o]

FONDATION DE PHYSIOTHÉRAPIE DU CANADA

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que la Fondation de physiothérapie du Canada a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé au 955, croissant Green Valley, bureau 270, Ottawa (Ontario) K2C 3V4.

Le 17 mars 2011

La directrice générale

CHANTAL DOMPIERRE

[13-1-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Great Lakes Pilotage Authority		Administration de pilotage des Grands Lacs	
Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations.....	1114	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs.....	1114
Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Regulations.....	1129	Règlement modifiant le Règlement de pilotage des Grands Lacs.....	1129
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Airport Zoning Regulations Respecting Nine Airports in the Nunavut Territory [RIAS]	1144	Règlements de zonage d'aéroports concernant neuf aéroports du Nunavut [RÉIR].....	1144
Cape Dorset Airport Zoning Regulations	1147	Règlement de zonage de l'aéroport de Cape Dorset....	1147
Clyde River Airport Zoning Regulations.....	1152	Règlement de zonage de l'aéroport de Clyde River....	1152
Iqaluit Airport Zoning Regulations.....	1157	Règlement de zonage de l'aéroport d'Iqaluit.....	1157
Kimmirut Airport Zoning Regulations	1163	Règlement de zonage de l'aéroport de Kimmirut	1163
Kugaaruk Airport Zoning Regulations	1168	Règlement de zonage de l'aéroport de Kugaaruk	1168
Pangnirtung Airport Zoning Regulations	1173	Règlement de zonage de l'aéroport de Pangnirtung	1173
Pond Inlet Airport Zoning Regulations	1178	Règlement de zonage de l'aéroport de Pond Inlet	1178
Qikiqtarjuaq Airport Zoning Regulations.....	1183	Règlement de zonage de l'aéroport de Qikiqtarjuaq....	1183
Sanikiluaq Airport Zoning Regulations.....	1188	Règlement de zonage de l'aéroport de Sanikiluaq.....	1188

Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Great Lakes Pilotage Authority

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilottage des Grands Lacs

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage des Grands Lacs

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: The Great Lakes Pilotage Authority (the Authority), a Crown corporation listed in Schedule III to the *Financial Administration Act*, is required by the *Pilotage Act* (the Act) to set tariffs at a level that allows it to operate on a self-sustaining financial basis. Currently, the Authority has an accumulated deficit of \$3.5 million. In its Special Examination Report of April 2008, the Office of the Auditor General required the Authority to take measures to be financially self-sufficient and eliminate its accumulated deficit within the next four years. The Authority has taken many steps since 2008 to control costs and increase revenues. However, costs will increase in 2011 due to labour agreements previously negotiated with clerical and pilot employees, and a further tariff amendment is necessary to ensure that the Authority returns to financial self-sufficiency. The Authority needs to amend the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations* (the Regulations) to ensure that the revenue it receives is sufficient to cover its costs of providing the pilotage services for its clients.

Description: The following proposed amendments would assist in reducing the Authority's accumulated deficit by increasing revenues:

- 3% tariff increase in all districts;
- a 3% decrease of the temporary tariff surcharge from 15% in 2010 to 12% in 2011;
- the repeal of classes of ships, Classes 5 and 6, within the Great Lakes region.

Cost-benefit statement: The cost-benefit analysis (CBA) conducted for these three proposed amendments indicates that the net present benefit to the Authority and the marine transportation industry is over \$12.5 million over a 10-year period. The full CBA is available at www.glpa-apgl.com/reports_e.asp.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration), une société d'État indiquée à l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, est tenue, par la *Loi sur le pilotage*, de fixer ses tarifs à un niveau qui lui permet d'assurer son autonomie financière. À l'heure actuelle, l'Administration a cumulé un déficit de 3,5 millions de dollars. Dans son rapport d'examen spécial d'avril 2008, le Bureau du vérificateur général a intimé l'ordre à l'Administration de prendre des mesures adaptées en vue d'assurer son autonomie financière et d'éliminer son déficit au cours des quatre prochaines années. L'Administration a pris de nombreuses mesures depuis 2008 afin de contrôler ses coûts et d'accroître ses revenus. Cependant, ses coûts augmenteront en 2011 en raison des conventions collectives négociées avec les pilotes et le personnel administratif, et il faudra apporter d'autres modifications aux tarifs afin d'assurer que l'Administration revienne à l'autonomie financière. L'Administration doit donc modifier le *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs* (le Règlement) pour veiller à ce que les recettes qu'elle touche suffisent à couvrir les coûts qu'elle supporte pour fournir des services de pilotage à ses clients.

Description : Les modifications suivantes, qui sont proposées et qui visent une hausse des recettes, aideront l'Administration à réduire son déficit accumulé :

- une hausse de 3 % des tarifs dans toutes les circonscriptions;
- une diminution de 3 % du droit supplémentaire temporaire qui était de 15 % en 2010 pour le ramener à 12 % en 2011;
- l'abrogation des catégories de navires 5 et 6 dans la région des Grands Lacs.

Énoncé des coûts et avantages : L'analyse coûts-avantages réalisée relativement aux trois modifications proposées indique que l'avantage net actuel pour l'Administration et l'industrie du transport maritime est de plus de 12,5 millions de dollars sur une période de 10 ans. Il est possible de consulter le texte intégral de l'analyse coûts-avantages à l'adresse suivante : www.glpa-apgl.com/reports_f.asp.

These proposed amendments are also beneficial in that they would allow the Authority to continue to provide its stakeholders with a safe, efficient and timely pilotage service that ensures protection of the public, its health, environmental and social concerns while taking into account weather conditions, currents, traffic conditions, protection of recreational boating, and tourism interests.

Business and consumer impacts: The proposed amendments would increase the costs to the shipping industry and have no observable impact on the Canadian consumer. This proposal would not increase the administrative burden on stakeholders.

Domestic and international coordination and cooperation: These proposed amendments are not inconsistent, nor do they interfere with the action(s) planned by other government departments/agencies or another level of government. The Authority and its counterpart in the United States consult on a regular basis to coordinate on the delivery of pilotage services and rates within the Great Lakes and no issues have been raised as a result of these proposed amendments.

Les modifications proposées sont également bénéfiques en ce sens qu'elles permettent à l'Administration de continuer à fournir à ses intervenants des services de pilotage sécuritaires, efficaces et en temps opportun qui contribuent à la protection du public et à sa santé, apaisent les préoccupations d'ordre environnemental et social tout en tenant compte des conditions météorologiques, des courants, des conditions de trafic maritime, de la protection des plaisanciers et des pêcheurs, et des intérêts touristiques.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Les modifications proposées augmentent les coûts assumés par l'industrie du transport maritime et aucune incidence observable sur les consommateurs canadiens. On s'attend à ce que les modifications proposées n'aient aucune incidence sur le fardeau administratif des intervenants.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Les modifications proposées ne vont pas à l'encontre des mesures prévues par les autres ministères et organismes ou d'autres ordres de gouvernement, pas plus qu'elles n'y font obstacle. L'Administration et son homologue des États-Unis se consultent régulièrement pour coordonner la prestation des services de pilotage et les tarifs dans les Grands Lacs et aucune question n'a été soulevée relativement aux modifications proposées.

Issue

The Great Lakes Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in the province of Quebec, south of the northern entrance of Saint-Lambert Lock and in and around the provinces of Ontario and Manitoba. The *Pilotage Act* requires that the Authority set tariffs at a level that permits it to operate on a self-sustaining financial basis. In addition, the Office of the Auditor General, in its Special Examination Report of April 2008, directed the Authority to take appropriate measures to become financially self-sufficient and to eliminate its accumulated deficit within the next four years.

During the latter months of 2008 and early 2009, there was a significant decline in shipping traffic levels due to the worldwide economic recession. In those years, the Authority's traffic decreased by 42%. The 2009 traffic was the lowest traffic in the Authority's history. As the North American economy recovered, the traffic trend was reversed in 2010 as traffic increased by 36% from 2009 and the forecasted traffic for 2011 is expected to be the same as 2010 or even better. The increase in traffic in 2010 and other factors contributed in generating increased revenues for the Authority from the collection of pilotage charges. This has resulted in the Authority having an operating surplus of over \$2.0 million in 2010, thus reducing its accumulated deficit to \$3.5 million at December 31, 2010. The Authority is planning on eliminating its accumulated deficit in the next four years.

Contributing factors for the Authority having a financial surplus in 2010 include

- an increase in pilotage assignments of 36% from 2009;
- a 15% temporary tariff surcharge on all pilotage charges during the period from August 17, 2009, to December 31, 2010;
- steps taken in 2009 to reduce operating costs by reducing the number of pilots through early retirement, deferring staff and management professional development courses and reducing travel and maintenance costs;

Question

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) est chargée d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes de la province de Québec, au sud de l'entrée nord de l'écluse de Saint-Lambert et dans les eaux intérieures et périphériques des provinces d'Ontario et du Manitoba. La *Loi sur le pilotage* stipule que l'Administration doit fixer ses tarifs à un niveau qui lui permet d'assurer son autonomie financière. De plus, le Bureau du vérificateur général, dans son rapport d'examen spécial d'avril 2008, a intimé l'ordre à l'Administration de prendre des mesures en vue d'assurer son autonomie financière et d'éliminer son déficit au cours des quatre prochaines années.

Au cours des derniers mois de 2008 et des premiers mois de 2009, il y a eu un important recul du trafic maritime attribuable à la récession économique mondiale. Ainsi, le trafic assumé par l'Administration a diminué de 42 % durant cette période. L'Administration a enregistré le trafic le plus bas de toute son histoire en 2009. À mesure que la reprise de l'économie nord-américaine s'est fait sentir, la tendance au chapitre du trafic s'est renversée de sorte qu'en 2010 le trafic a augmenté de 36 % par rapport à 2009. On s'attend à ce que le trafic prévu pour 2011 soit d'un niveau équivalent à celui connu en 2010 ou même supérieur. L'augmentation du trafic en 2010 et d'autres facteurs ont contribué à une augmentation des recettes de l'Administration résultant de la perception des droits de pilotage; il en a résulté que l'Administration a enregistré un excédent d'exploitation de plus de 2 millions de dollars en 2010, ce qui lui a permis de réduire son déficit cumulé pour l'amener à 3,5 millions de dollars au 31 décembre 2010. L'Administration prévoit éliminer son déficit cumulé d'ici les quatre prochaines années.

Voici certains des facteurs qui ont contribué au surplus financier de l'Administration en 2010 :

- une augmentation des affectations de pilotage de l'ordre de 36 % par rapport à 2009;
- un droit supplémentaire temporaire de 15 % lié à tous les droits de pilotage durant la période allant du 17 août 2009 au 31 décembre 2010;
- les mesures prises en 2009 pour réduire ses charges d'exploitation en réduisant le nombre de pilotes par des départs

- tariff increases implemented in November 2010; and
- the introduction of Classes 5 and 6 for larger ships in November 2010.

The Authority has taken many steps since 2008 to control costs and increase revenues. However, costs will increase in 2011 due to labour agreements previously negotiated with clerical and pilot employees, and a further tariff amendment is necessary to help ensure that the Authority operates on a self-sustaining financial basis and reduces its accumulated deficit.

Objectives

The objective of the proposed amendments to the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations* (the Regulations) is to allow the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. The proposed amendments are intended to help ensure that the Authority realizes for 2011 an operating surplus and positive cash-flow that would fully cover the costs of pilotage services to its clients and provide sufficient funding to reduce its accumulated deficit of \$3.5 million while continuing to provide a safe and efficient pilotage service in accordance with the *Pilotage Act*.

Description

The Authority is proposing

- a 3 % general tariff increase in all of the Authority pilotage districts;
- a 3 % decrease in the temporary tariff surcharge from 15 % in 2010 to 12 % in 2011;
- to amend the Table immediately following subsection 3(2) of the Regulations to repeal Classes 5 and 6 categories for larger ships for the Great Lakes region as introduced in the 2010 tariff initiative; and
- minor editorial improvements and corrections.

Regulatory and non-regulatory options considered

The retention of the existing tariff rates was considered as a possible option. The Authority, however, rejected this status quo position since it had an accumulated deficit of \$3.5 million at the end of 2010 and must take measures to ensure its financial self-sufficiency and reduce its accumulated deficit. The proposed increase of tariff rates is necessary to reflect the actual costs for the various pilotage services provided to the industry. Also, in accordance with the Special Examination Report of April 2008, the Authority is required to be financially self-sufficient and eliminate its deficit within four years.

A second option is to have further reductions in operating costs. However, this option is not deemed to be an alternative since it could reduce the quality of service provided. Approximately 85 % of the Authority's annual revenues are used to pay for pilot salaries, benefits, travel, pilot boat and other operational related expenses. The remaining margin covers administrative overhead expenses. The Authority has maintained its administrative expenses at the lowest possible level, in the range of 7 % of annual revenues.

anticipés à la retraite, en remettant à plus tard les cours de perfectionnement professionnel des employés et des cadres et en réduisant les coûts associés aux voyages et aux travaux d'entretien;

- les augmentations de tarifs mises en œuvre en novembre 2010;
- l'instauration des catégories 5 et 6 pour les navires de plus forte jauge en novembre 2010.

L'Administration a pris de nombreuses mesures depuis 2008 afin de contrôler ses coûts et d'accroître ses revenus. Cependant, ses coûts augmenteront en 2011 en raison des conventions collectives négociées avec les pilotes et le personnel administratif, et il faudra apporter d'autres modifications aux tarifs afin d'assurer que l'Administration revienne à l'autonomie financière et réduise le déficit accumulé.

Objectifs

Les modifications que l'on propose d'apporter au *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs* (le Règlement) ont pour objectif de permettre à l'Administration de parvenir à l'autonomie financière. Les modifications proposées visent à permettre à l'Administration de réaliser en 2011 un excédent d'exploitation et d'enregistrer des mouvements de trésorerie positifs qui couvriront entièrement les coûts des services de pilotage fournis à ses clients et qui assureront un financement suffisant pour réduire son déficit accumulé de 3,5 millions de dollars tout en lui permettant de continuer à offrir des services de pilotage sécuritaires et efficaces conformément à la *Loi sur le pilotage*.

Description

L'Administration propose ce qui suit :

- une augmentation globale de 3 % des tarifs dans toutes les circonscriptions de pilotage de l'Administration;
- une diminution de 3 % du droit supplémentaire temporaire qui était de 15 % en 2010 pour le ramener à 12 % en 2011;
- la modification du tableau suivant immédiatement le paragraphe 3(2) du Règlement de manière à abroger les catégories 5 et 6 pour les navires de plus forte jauge dans la région des Grands Lacs tel qu'il a été instauré dans l'initiative tarifaire de 2010;
- quelques corrections et améliorations rédactionnelles mineures.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Le maintien des droits tarifaires actuels était une option envisageable. Toutefois, l'Administration a rejeté cette option du statu quo, car elle avait cumulé un déficit de trésorerie de 3,5 millions de dollars à la fin de 2010 et elle doit prendre des mesures pour assurer son autonomie financière et réduire son déficit accumulé. L'augmentation des droits tarifaires proposée est nécessaire pour tenir compte des coûts réels des divers services de pilotage fournis à l'industrie. En outre, en vertu du rapport d'examen spécial d'avril 2008 réalisé par le Bureau du vérificateur général, l'Administration est tenue d'assurer son autonomie financière et d'éliminer son déficit d'ici les quatre prochaines années.

Une deuxième option consiste à réduire encore davantage les charges d'exploitation. Cependant, cette option n'est pas considérée comme une solution viable puisque cela pourrait réduire la qualité des services offerts. Environ 85 % des recettes annuelles de l'Administration servent à payer les salaires, les avantages sociaux et les frais de déplacement des pilotes de même que les frais associés aux bateaux pilote et les autres dépenses opérationnelles connexes. Le solde sert à couvrir les frais généraux administratifs. L'Administration a maintenu ses dépenses administratives à leur plus faible niveau possible, soit 7 % des recettes annuelles.

The third and recommended option considered is to adjust revenues by implementing an overall tariff increase, a decrease in the temporary tariff surcharge and the repeal of Classes 5 and 6 introduced in 2010. These amendments would help enable the Authority to provide a safe and efficient pilotage service in accordance with the *Pilotage Act*, operate on a self-sustaining financial basis and reduce its current accumulated deficit.

Benefits and costs

During the development of these regulatory proposals, a CBA was conducted on behalf of the Authority addressing the three major proposed amendments. The CBA indicates that the net present benefit to the Authority and the marine transportation industry is over \$12.5 million over a 10-year period.

It is estimated that the cost to the marine transportation industry would increase by a present value of \$2.7 million over 10 years, representing additional fees for pilotage services. However, since this proposal would allow the Authority to maintain service levels rather than reducing pilot numbers in the short term, the shipping industry would experience a benefit in the form of reduced wait times for pilotage services. This benefit has been estimated at a present value of \$15.3 million over 10 years, more than outweighing the cost of increased tariffs.

In addition, it is anticipated that this tariff amendment would provide the Authority with a positive cash flow of approximately \$13,000 in 2011.

The revenue generated from the proposed amendments would be beneficial in that it would enhance the Authority's ability to operate on a self-sustaining financial basis that is both fair and reasonable, while reducing its accumulated deficit in accordance with the Special Examination Report of April 2008. These proposed amendments would also be beneficial in that the Authority could continue to provide a safe and efficient pilotage service in accordance with the requirements of the *Pilotage Act*.

For an average-sized ship transiting the Seaway between Montréal and Thunder Bay, the current pilotage charge in 2010 was \$43,500 for a one-way trip. Should these proposed amendments be approved, the pilotage charge in 2011 would be the same for a one-way trip (\$43,500; approximately \$2 a ton). For a round trip, the above charges are doubled. In future years, this tariff amount would decrease as the temporary surcharge currently in effect expires on December 31, 2011.

There are presently fewer than 20 companies operating foreign-flag ships within the Great Lakes that must employ Authority pilots. For a foreign-flag ship transiting these waters, its pilotage costs represent approximately 3.5% of its total operating costs. With the adjustment in pilotage costs attributed to these three proposed amendments, it is estimated that its total pilotage costs would remain at approximately 3.5% of the ship's total operating costs.

In certain districts within the Authority's jurisdiction, pilotage is shared equally between Canadian and U.S. pilots on a rotational basis. The Authority and its U.S. counterpart regularly exchange information concerning pilotage rates. In 2011, the U.S. pilotage authority intends to increase its tariff rates by an overall 3.5% and when this occurs, the U.S. rates would be the same as

La troisième option envisagée, qui est celle recommandée, consiste à majorer les recettes en décrétant une hausse de tarif générale, en réduisant le droit supplémentaire temporaire et en abrogeant les catégories 5 et 6 instaurées en 2010. Ces modifications proposées permettraient à l'Administration de fournir un service de pilotage sécuritaire et efficace conformément à la *Loi sur le pilotage*, de poursuivre ses activités en maintenant son autonomie financière et de réduire son déficit actuel.

Avantages et coûts

Durant l'élaboration de ces propositions, on a procédé à une analyse coûts-avantages au nom de l'Administration qui portait sur les trois principales modifications proposées qui se rattachent à ce projet de règlement. L'analyse coûts-avantages réalisée pour les trois modifications proposées indique que l'avantage net actuel pour l'Administration et l'industrie du transport maritime serait de 12,5 millions de dollars sur une période de 10 ans.

On a estimé que le coût additionnel que devrait assumer l'industrie du transport maritime représenterait une augmentation de 2,7 millions de dollars (valeur actualisée) sur 10 ans, soit les droits additionnels liés aux services de pilotage. Cependant, puisque cette proposition permettrait à l'Administration de maintenir les niveaux de service au lieu de réduire le nombre de pilotes à court terme, cela représenterait un avantage net pour l'industrie du transport maritime car cela réduirait les délais d'attente pour les services de pilotage. On a évalué que cet avantage serait d'une valeur actualisée de 15,3 millions de dollars sur 10 ans, ce qui dépasserait le coût de l'augmentation des tarifs.

On prévoit que ces modifications proposées de tarif fourniraient à l'Administration des mouvements de trésorerie positifs correspondant environ à 13 000 \$ en 2011.

Les recettes générées en vertu des modifications proposées sont également bénéfiques dans la mesure où elles permettront à l'Administration de poursuivre ses activités tout en maintenant son autonomie financière, ce qui est équitable et raisonnable, et de réduire son déficit conformément au rapport d'examen spécial d'avril 2008. Les modifications proposées seront également bénéfiques en ce sens que l'Administration pourra continuer à fournir des services de pilotage sûrs et efficaces conformément aux prescriptions de la *Loi sur le pilotage*.

Pour un bâtiment de taille moyenne qui emprunte la Voie maritime entre Montréal et Thunder Bay, les droits de pilotage étaient de 43 500 \$ en 2010 pour un voyage aller simple. Si les modifications proposées sont approuvées, les droits de pilotage en 2011 seraient les mêmes, c'est-à-dire 43 500 \$ pour un aller simple ou environ 2 \$ la tonne. Dans le cas d'un aller-retour, les droits précités seraient multipliés par deux. Au cours des années à venir, le montant de ces droits diminuera du fait que le droit supplémentaire temporaire actuellement en vigueur viendra à expiration le 31 décembre 2011.

On dénombre actuellement moins de 20 compagnies qui exploitent des navires battant pavillon étranger dans les Grands Lacs et qui doivent recourir aux pilotes de l'Administration. Pour un bâtiment battant pavillon étranger naviguant dans ces eaux, les coûts de pilotage représentent environ 3,5 % des charges totales d'exploitation. En prenant en considération les ajustements aux coûts de pilotage attribuables aux trois modifications proposées, on estime que les coûts totaux de pilotage représenteront environ 3,5 % du montant total des coûts d'exploitation du bâtiment.

Dans certaines circonscriptions relevant de la compétence de l'Administration, le pilotage est partagé à parts égales entre les pilotes canadiens et américains par rotation. L'Administration et son homologue américain échangent régulièrement des renseignements sur les droits de pilotage. En 2011, l'administration de pilotage des États-Unis a l'intention de hausser globalement ses

those in Canada, based on parity of the dollar. When the three proposed amendments come into effect, however, the Authority's rates would be temporarily higher than the U.S. rates. Although this would provide the U.S. pilotage authority with a temporary financial competitive advantage, the impact on international competitiveness is negated by operational principles since pilotage services are shared equally between both countries on a rotational basis.

Treatment of risk and uncertainty

The conclusions of the CBA are subject to cautious interpretation, as reasonable assumptions had to be made in order to depict the Authority's financial future over the next 10 years. The analysis makes the assumption that the yearly number of assignments undertaken by the Authority is to grow according to the forecasted growth rates for the 2011–2014 period (3.5%) and to remain constant after 2014. Further, an assumption was made that the Authority will be able to manage its accumulated deficit in the same fashion it was able to manage it over the last five years. Accordingly, the interest rates used in order to assess avoided interest charges are based on an average of the 2006–2010 rates observable.

Aggregated costs and benefits, as well as a list of potential qualitative impacts for these proposed amendments can be found in the following cost-benefit statement.

Costs, benefits and distribution		2011	2012	...	2020	Total (Present Value)	Annual Average
A. Quantified impacts in 2011 \$							
Benefit — Increased revenue for GLPA	Great Lakes Pilotage Authority	13,000	—	...	—	12,000	2,000
Benefit — Fewer pilotage-related delays for shippers	Maritime transport industry	—	806,000	...	7,227,000	15,288,000	2,278,000
Costs — Increased tariffs paid by shippers	Maritime transport industry	(13,000)	(478,000)	...	(437,000)	(2,739,000)	(408,000)
Net benefits						12,561,000	
B. Quantified impacts in non-\$ — Risk assessment, e.g. mortality, morbidity							
Positive impacts	N/A						
Negative impacts	N/A						
C. Qualitative impacts							
Canadian population — Safe, efficient and timely pilotage services in districts operated by GLPA in the future.							
Canadian importers and exporters — Since the elasticity of the demand curve for maritime transportation is likely to be low according to the existing literature, there is a possibility that the incremental costs borne by the shipping industry may be passed on to Canadian importers in the case of incoming cargo. Additionally, Canadian exporters may face marginally decreased demand for their goods due to the possible increase of transportation costs, in the case of outgoing cargo.							

Vous trouverez ci-après un tableau des coûts et avantages globaux ainsi qu'une liste des incidences qualitatives éventuelles des modifications proposées dans l'énoncé des coûts et des avantages.

Coûts, avantages et répartition		2011	2012	...	2020	Total (valeur actualisée)	Moyenne annuelle
A. Incidences quantifiées en 2011 (en dollars)							
Avantage — Hausse des recettes pour l'Administration	Administration de pilotage des Grands Lacs	13 000	—	...	—	12 000	2 000
Avantage — Moins de retards liés au pilotage pour les transporteurs maritimes	Industrie du transport maritime	—	806 000	...	7 227 000	15 288 000	2 278 000
Coûts — Hausse des droits payés par les transporteurs maritimes	Industrie du transport maritime	(13 000)	(478 000)	...	(437 000)	(2 739 000)	(408 000)
Avantages nets						12 561 000	

droits de pilotage de 3,5 % et à compter de l'entrée en vigueur de ces droits, les barèmes de droits des États-Unis seront les mêmes que ceux du Canada, compte tenu de la parité du dollar. Cependant, lorsque les trois modifications proposées entreront en vigueur, les droits de l'Administration seront temporairement plus élevés que les droits des États-Unis. Même si cette mesure conférerait à l'administration de pilotage américaine un avantage concurrentiel financier provisoire, l'impact sur la compétitivité internationale sera neutralisé par des principes opérationnels étant donné que les services de pilotage sont partagés à parts égales entre les deux pays en fonction d'un mécanisme de rotation.

Traitement des risques et de l'incertitude

Les conclusions de l'analyse coûts-avantages doivent être interprétées avec circonspection, car il a fallu formuler des hypothèses raisonnables pour peindre l'avenir financier de l'Administration au cours des 10 prochaines années. L'analyse part de l'hypothèse que le nombre annuel d'affectations de pilotage assumées par l'Administration devrait augmenter conformément au taux de croissance prévu pour la période 2011 à 2014 (3,5 %) et devrait demeurer constant après 2014. De plus, on est parti de l'hypothèse que l'Administration serait en mesure de gérer son déficit cumulé de la même manière qu'elle a réussi à le faire au cours des cinq dernières années. Par conséquent, les taux d'intérêt dont on s'est servi pour évaluer les frais d'intérêt évités reposent sur la moyenne observable des taux de 2006 à 2010.

Coûts, avantages et répartition		2011	2012	...	2020	Total (valeur actualisée)	Moyenne annuelle
B. Incidences mesurées autrement qu'en dollars — Évaluation des risques, par exemple mortalité, morbidité							
Incidences positives	s.o.						
Incidences négatives	s.o.						
C. Incidences qualitatives							
Population canadienne — Des services de pilotage sûrs, efficaces et en temps opportun dans les circonscriptions exploitées par l'Administration à l'avenir.							
Importateurs et exportateurs canadiens — Étant donné que l'élasticité de la courbe de la demande de transport maritime a des chances d'être faible si l'on en croit la documentation existante, il est possible que les coûts supplémentaires à la charge de l'industrie maritime se répercutent sur les importateurs canadiens dans le cas des marchandises d'arrivée. De plus, il se peut que les exportateurs canadiens enregistrent une demande légèrement plus faible de leurs produits en raison de la hausse possible des frais de transport, dans le cas des marchandises de départ.							

The full CBA is available at www.glpa-apgl.com/reports_e.asp.

Vous pouvez consulter l'analyse coûts-avantages intégralement à l'adresse suivante : www.glpa-apgl.com/reports_f.asp.

Rationale

In addressing its current accumulated deficit, the Authority evaluated the impact of a tariff increase, the continuance of the temporary tariff surcharge and the marine industry's objection to the introduction in 2010 of Classes 5 and 6 for larger ships. This had to be done in a way that will enable the Authority to provide a safe and efficient pilotage service in accordance with the *Pilotage Act*, operate on a self-sustaining financial basis and reduce its current accumulated deficit. In order to perform this evaluation, the following facts or occurrences were reviewed:

- during the latter months of 2008 and early 2009, there was a significant decline in shipping traffic levels due to the worldwide economic recession. In those years, the Authority's traffic decreased by 42%. The 2009 traffic was the lowest traffic in the Authority's history;
- due to the unprecedented traffic decrease and facing a major financial loss for the operating year 2009, the Authority decided in June 2009 to cut operating costs by reducing pilot numbers and operational and administrative costs, adjusting the temporary tariff surcharge and requesting approval from the Minister of Finance for an increased line of credit in order to finance its operations;
- the Authority's operating loss for 2009 was \$1,865,000; and
- the Authority's accumulated deficit at December 31, 2009, was \$5,500,000.

2010 tariff initiative

- a 1.5% overall tariff increase except within the Port of Churchill and the Lake Ontario District;
- a 15% tariff increase for the Lake Ontario District;
- a 30% tariff increase for the Port of Churchill;
- the introduction of two additional classes of ships, Classes 5 and 6;
- the Authority had forecasted a traffic increase of 5% for 2010 and an operating surplus of \$47,000;
- the Authority published its 2010 tariff proposal in the *Canada Gazette*, Part I, on May 1, 2010, followed by a 30-day comment period;
- in late May 2010, the Shipping Federation of Canada (the Federation) [they represent 85% of the Authority's customers] filed an objection to the Canadian Transportation Agency (the Agency);
- during the period of June to November 2010, the Agency did its investigation and in early November rendered its decision

Justification

Pour tenter de réduire son déficit actuel, l'Administration a évalué l'incidence d'une hausse des droits, le maintien du droit supplémentaire temporaire et l'opposition de l'industrie maritime à l'instauration des catégories 5 et 6 pour les navires de plus forte jauge en 2010. Cela devait être fait de manière à permettre à l'Administration de fournir un service de pilotage sécuritaire et efficace conformément à la *Loi sur le pilotage*, d'assurer son autonomie financière et de réduire son déficit actuel. Pour réaliser cette évaluation, les faits ou événements suivants ont été examinés :

- Au cours des derniers mois de 2008 et des premiers mois de 2009, il y a eu un important recul du trafic maritime attribuable à la récession économique mondiale. Durant cette période, le trafic de l'Administration a diminué de 42 %. L'Administration a d'ailleurs enregistré le trafic le plus bas de toute son histoire en 2009.
- En raison d'une diminution sans précédent du trafic et en raison d'une importante perte financière pour l'année d'exploitation 2009, l'Administration a décidé en juin 2009 de réduire ses coûts d'exploitation en réduisant le nombre de pilotes, en réduisant ses coûts opérationnels et administratifs, en modifiant le droit supplémentaire temporaire et en demandant au ministre des Finances d'augmenter sa marge de crédit afin de financer ses activités.
- Le déficit d'exploitation de l'Administration en 2009 était de 1 865 000 \$.
- Le déficit cumulé de l'Administration au 31 décembre 2009 était de 5 500 000 \$.

Initiative tarifaire de 2010

- une hausse globale des droits de 1,5 %, sauf dans le port de Churchill et la circonscription du lac Ontario;
- une hausse de 15 % des droits dans la circonscription du lac Ontario;
- une hausse de 30 % des droits dans le port de Churchill;
- l'instauration de deux catégories additionnelles de navires, soit les catégories 5 et 6;
- l'Administration a prévu une hausse de trafic de l'ordre de 5 % en 2010 et un excédent d'exploitation de 47 000 \$;
- l'Administration a publié sa proposition tarifaire de 2010 dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 1^{er} mai 2010, publication qui a été suivie d'une période de commentaires de 30 jours;
- à la fin de mai 2010, la Fédération maritime du Canada (la Fédération) [les membres de la Fédération représentent 85 % des clients de l'Administration] a déposé un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada (l'Office);

to hold a public hearing to be held in late January 2011 with a final decision expected to be issued in April 2011. During this period, the Authority could not publish its 2011 tariff proposal causing its forecast for 2011 revenues to decrease by 15 % as the temporary tariff surcharge of 15 % introduced in 2009 was set to expire on December 31, 2010;

- by November 2010, the Authority was experiencing a major increase in shipping traffic for the year. Traffic had increased by 33 % from 2009. The Authority had forecasted a traffic increase of 5 % in the 2010–2014 Corporate Plan and a small surplus of \$47,000. The revised forecast prepared in November 2010 based on the increased traffic would result in an anticipated operating surplus of \$1,400,000 for the year;
- in late November, the Authority's management and the Federation did reach an agreement that permitted the Federation to withdraw its objection and the Authority to keep all revenues collected in 2010 as a result from the 2010 tariff initiative. The agreement also included the Federation's support for the Authority's 2011 tariff proposal which would see an overall tariff increase of 3 %, the reduction of the temporary tariff surcharge from 15 % in 2010 to 12 % in 2011 and the repeal of classes of ships 5 and 6 introduced as part of the 2010 initiative. This agreement would permit the Authority to generate an operating surplus in 2011 and significantly reduce its accumulated deficit;
- the Authority's actual traffic in 2010 increased by 36 % from 2009. This resulted in an operating surplus for the year of over \$2.0 million and a reduction of its accumulated deficit to \$3.5 million; and
- the Authority's forecast traffic for 2011 is the same as 2010 or even better. This will result in a forecasted operating surplus of \$1.0 million and a further reduction of its accumulated deficit to \$2.5 million.

Considering the figures presented in the CBA, it is apparent the benefits to the Authority and the marine industry are positive. This tariff amendment would ensure that its ships would continue to receive a safe, efficient and timely pilotage service that would protect the public, environmental and social concerns, both now and in future years.

With respect to international cooperation and coordination, it should be noted that the Authority regularly exchanges information concerning pilotage rates and other matters with its U.S. pilotage counterpart since pilotage is shared on an equal basis in certain districts within the Authority's jurisdiction.

The proposed tariff amendment is consistent with the directive from the Treasury Board and the Auditor General as contained in its Special Examination Report of April 2008. This requires the Authority to take appropriate measures to become financially self-sufficient and eliminate its deficit within the next four years.

- durant la période allant de juin à novembre 2010, l'Office a mené son enquête et a rendu sa décision de tenir des audiences publiques vers la fin de janvier 2011 en se donnant comme objectif de rendre une décision finale en avril 2011. Durant cette période, l'Administration ne pourrait publier sa proposition tarifaire pour 2011, de sorte que ses prévisions de recettes pour 2011 diminueraient de 15 % étant donné que le droit supplémentaire temporaire de 15 % instauré en 2009 était censé venir à expiration le 31 décembre 2010;
- en date de novembre 2010, l'Administration avait enregistré une hausse considérable du trafic maritime. Le trafic avait connu une hausse de 33 % par rapport à 2009. L'Administration avait prévu une hausse de trafic de 5 % dans son plan d'entreprise 2010-2014 et un excédent de 47 000 \$. Les prévisions révisées établies en novembre 2010 en fonction de la hausse du trafic amèneraient un excédent d'exploitation anticipé de 1 400 000 \$ pour l'année;
- à la fin de novembre, les dirigeants de l'Administration et la Fédération ont conclu un accord qui a permis à la Fédération de retirer son avis d'opposition et à l'Administration de conserver toutes les recettes perçues en 2010 à la suite de l'initiative tarifaire de 2010. L'accord comprenait également l'appui de la Fédération à la proposition tarifaire de l'Administration pour 2011, proposition en vertu de laquelle il y aurait une augmentation globale de 3 % des droits, une réduction du droit supplémentaire temporaire qui, du 15 % qu'il était en 2010, passerait à 12 % en 2011 et l'abrogation des catégories 5 et 6 de navires instaurées dans le cadre de l'initiative 2010. Cet accord permettrait à l'Administration de générer un excédent d'exploitation en 2011 et de réduire considérablement son déficit;
- en réalité, le trafic traité par l'Administration en 2010 a augmenté de 36 % par rapport à 2009. Cela a amené un excédent d'exploitation pour 2010 de plus de 2 millions de dollars, ce qui a permis de réduire son déficit accumulé à 3,5 millions de dollars;
- le trafic prévu pour l'Administration en 2011 devrait être le même qu'en 2010 ou pourrait même atteindre un seuil supérieur. Cela devrait permettre à l'Administration d'avoir un excédent d'exploitation de un million de dollars et de ramener son déficit à 2,5 millions de dollars.

Compte tenu des données présentées dans l'analyse coûts-avantages, il semble apparent que la situation soit avantageuse tant pour l'Administration que pour l'industrie maritime. Cette modification tarifaire garantirait que les navires continuent de bénéficier de services de pilotage sûrs, efficaces et en temps opportun qui assureront la protection du public, apaiseront les préoccupations d'ordre environnemental et social, maintenant et pour les années à venir.

Pour ce qui est de la coopération et de la coordination internationales, il faut signaler que l'Administration échange régulièrement des renseignements sur les droits de pilotage et d'autres questions avec son homologue américain, étant donné que le pilotage est une activité partagée à parts égales dans certaines circonscriptions relevant du champ de compétence de l'Administration.

La modification tarifaire proposée est conforme à la directive du Conseil du Trésor et à la recommandation du vérificateur général énoncée dans son rapport d'examen spécial d'avril 2008. L'Administration devra donc prendre les mesures appropriées pour assurer son autonomie financière et éliminer son déficit d'ici les quatre prochaines années.

Strategic environmental analysis

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals* of 1999 and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment, a strategic environmental assessment of these amendments was conducted in the form of a preliminary scan. The strategic environmental assessment concluded that the proposed amendments are not likely to have important environmental effects.

Consultation

The Authority's major stakeholder is the Shipping Federation of Canada (the Federation), which represents the owners/operators of foreign-flag ships that operate within the Great Lakes system and are required to utilize the services of Authority pilots while transiting these waters. These foreign-flag ships represent 85% of the Authority's business and the remaining 15% pertains to the Canadian domestic fleet represented by the Canadian Ship-owners' Association (the Association). The Association represents approximately 70 Canadian-flag ships and most of these ships do not utilize the services of Authority pilots. Approximately 10 ships within the domestic fleet, however, are Canadian tankers that employ the services of a pilot when transiting certain districts within the Authority's jurisdiction or when the ship/cargo charterers require the ship to utilize the services of a pilot.

The Authority met with representatives from the Federation on November 22, 2010, and on February 10, 2011, with the Association on January 7, 2011, and with the various port authorities and key stakeholders on January 20, 2011, to discuss current and future traffic levels within the Great Lakes and to present its current financial position. The Authority indicated that during 2008 and 2009, traffic levels have been seriously affected, decreasing by 42% over the two-year period, due to the worldwide economic recession. However, the Authority saw traffic increase by 36% in 2010 due to the economic recovery in North America. The Authority generated an operating surplus of \$2.0 million for 2010 and has reduced its accumulated surplus to \$3.5 million at December 31, 2010.

Based on the active participation and input throughout the consultative process with the Federation, the Association and the various ports and stakeholders, the Authority expects that stakeholders will not object to the proposed amendments.

Implementation, enforcement and service standards

Section 45 of the Act provides an enforcement mechanism for these Regulations in that a pilotage authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid. Section 48 of the 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 \$5,000. These existing mechanisms are expected to be sufficient for the implementation and enforcement of the proposed amendments.

Analyse environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* de 1999 et à l'Énoncé de principes de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, une évaluation environnementale stratégique a été réalisée sous forme d'une analyse préliminaire. L'évaluation environnementale stratégique a permis de conclure que les modifications n'auront vraisemblablement pas d'incidences importantes sur l'environnement.

Consultation

Le principal intervenant de l'Administration est la Fédération maritime du Canada (la Fédération), qui représente les propriétaires-exploitants de navires battant pavillon étranger qui naviguent dans le réseau des Grands Lacs et qui sont tenus de recourir aux services des pilotes de l'Administration lorsqu'ils naviguent dans ces eaux. Ces navires qui battent pavillon étranger représentent 85 % de la clientèle de l'Administration et le reste de la clientèle, soit 15 %, se compose de navires de la flotte nationale canadienne qui sont représentés par l'Association des armateurs canadiens (l'Association). L'Association représente environ 70 navires battant pavillon canadien dont la plupart n'utilisent pas les services des pilotes de l'Administration. Néanmoins, environ 10 navires faisant partie de la flotte nationale sont des navires-citernes canadiens qui ont recours aux services d'un pilote lorsqu'ils franchissent certaines circonscriptions relevant de la compétence de l'Administration ou lorsque les affréteurs du navire et/ou de son fret obligent le navire à se prévaloir des services d'un pilote.

L'Administration a eu des rencontres avec des représentants de la Fédération le 22 novembre 2010 et le 10 février 2011, avec l'Association le 7 janvier 2011 et avec les diverses administrations portuaires et les principaux intervenants le 20 janvier 2011 pour discuter du trafic actuel et futur dans le réseau des Grands Lacs et pour exposer sa situation financière. L'Administration a indiqué qu'au cours des années 2008 et 2009, le trafic avait été sérieusement touché, puisqu'il avait diminué de 42 % pendant cette période de deux ans, en raison de la récession économique mondiale. Cependant, l'Administration a enregistré une hausse de trafic de 36 % en 2010 à la suite de la reprise économique en Amérique du Nord. L'Administration a généré un excédent d'exploitation de 2 millions de dollars en 2010, ce qui lui a permis de ramener son déficit accumulé à 3,5 millions de dollars au 31 décembre 2010.

Compte tenu de la participation active et des opinions transmises lors du processus de consultation avec les représentants de la Fédération, de l'Association et des divers ports et intervenants, l'Administration ne s'attend pas à ce que les modifications proposées donnent lieu à des avis d'opposition.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* prévoit un mécanisme d'application de ce règlement en ce sens qu'une administration de pilotage peut donner l'ordre à un agent des douanes dans un port quelconque du Canada de ne pas donner l'autorisation d'appareiller à un navire dont les droits de pilotage sont exigibles et impayés. L'article 48 de la *Loi sur le pilotage* stipule que quiconque contrevient à la Loi ou à ses règlements commet une infraction et est passible d'une amende qui ne saurait dépasser 5 000 \$ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire. Ce mécanisme devrait suffire à la mise en œuvre et à l'application des modifications prévues.

Contact

Mr. R. F. Lemire
 Chief Executive Officer
 Great Lakes Pilotage Authority
 P.O. Box 95
 Cornwall, Ontario
 K6H 5R9
 Telephone: 613-933-2991
 Fax: 613-932-3793

Personne-ressource

M. R. F. Lemire
 Premier dirigeant
 Administration de pilotage des Grands Lacs
 Case postale 95
 Cornwall (Ontario)
 K6H 5R9
 Téléphone : 613-933-2991
 Télécopieur : 613-932-3793

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*^b, that the Great Lakes Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*.

Interested persons who have reason to believe that any charge in the proposed Regulations is prejudicial to the public interest, including the public interest that is consistent with the national transportation policy set out in section 5^c of the *Canada Transportation Act*^d, may file a notice of objection setting out the grounds for the objection with the Canadian Transportation Agency within 30 days after the date of publication of this notice. The notice of objection must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9.

Cornwall, March 15, 2011

ROBERT F. LEMIRE
 Chief Executive Officer
 Great Lakes Pilotage Authority

**REGULATIONS AMENDING THE GREAT LAKES
PILOTAGE TARIFF REGULATIONS****AMENDMENTS**

1. (1) Subsection 3(1) of the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*¹ is amended by replacing “Schedule P”, “Schedule II” and “Schedule III” with “Schedule 1”, “Schedule 2” and “Schedule 3”, respectively.

(2) Items 5 to 7 of the table to subsection 3(2) of the Regulations are replaced by the following:

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Location	Pilotage Unit	Weighting Factor
5.	Anywhere other than the Port of Churchill	More than 219	1.45
6.	The Port of Churchill	More than 219 but not more than 249	1.60
7.	The Port of Churchill	More than 249 but not more than 279	1.75

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b R.S., c. P-14

^c S.C. 2007, c. 19, s. 2

^d S.C. 1996, c. 10

¹ SOR/84-253; SOR/96-409

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*^b, que l'Administration de pilotage des Grands Lacs, en vertu du paragraphe 33(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, ci-après.

Les intéressés qui ont des raisons de croire qu'un droit figurant dans le projet de règlement nuit à l'intérêt public, notamment l'intérêt public qui est compatible avec la politique nationale des transports énoncée à l'article 5^c de la *Loi sur les transports au Canada*^d, peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada 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 l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9.

Cornwall, le 15 mars 2011

Le premier dirigeant de l'Administration de pilotage des Grands Lacs
 ROBERT F. LEMIRE

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES
TARIFS DE PILOTAGE DES GRANDS LACS****MODIFICATIONS**

1. (1) Au paragraphe 3(1) du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*¹, « annexe I », « annexe II » et « annexe III » sont respectivement remplacés par « annexe 1 », « annexe 2 » et « annexe 3 ».

(2) Les articles 5 à 7 du tableau du paragraphe 3(2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Emplacement	Unité de pilotage	Coefficient de pondération
5.	À tout endroit, sauf au port de Churchill	Plus de 219	1,45
6.	Au port de Churchill	Plus de 219 mais d'au plus 249	1,60
7.	Au port de Churchill	Plus de 249 mais d'au plus 279	1,75

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.R., ch. P-14

^c L.C. 2007, ch. 19, art. 2

^d L.C. 1996, ch. 10

¹ DORS/84-253; DORS/96-409

2. Section 4 of the Regulations is replaced by the following:

4. A surcharge of 12% is payable until December 31, 2011 on each pilotage charge payable under section 3 for a pilotage service provided in accordance with any of Schedules 1 to 3.

3. Schedules I to III to the Regulations are replaced by the Schedules 1 to 3 set out in the schedule to these Regulations.

COMING INTO FORCE

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

**SCHEDULE
(Section 3)**

**SCHEDULE 1
(Subparagraphs 3(1)(a)(i) and (ii)
and (c)(i) and (ii) and section 4)**

**PILOTAGE CHARGES FOR AREAS OTHER THAN
THE CORNWALL DISTRICT OR THE PORT
OF CHURCHILL, MANITOBA**

DESIGNATED WATERS AND CONTIGUOUS WATERS

1. (1) Subject to subsection (2), the basic charge for a passage, other than a movage, through International District No. 1 or any part of it, and its contiguous waters, is \$17.14 for each kilometre (\$28.52 for each statute mile), plus \$380 for each lock transited.

(2) The minimum and maximum basic charges for a through trip through International District No. 1 and its contiguous waters are \$833 and \$3,657, respectively.

(3) The basic charge for a movage in International District No. 1 and its contiguous waters is \$1,255.

(4) If a ship, during its passage through the Welland Canal, docks or undocks for any reason other than instructions given by The St. Lawrence Seaway Management Corporation, the basic charge is \$50 for each kilometre (\$82.86 for each statute mile), plus \$309 for each lock transited, with a minimum charge of \$1,031.

(5) The basic charge, other than that specified in subsection (4), for a pilotage service in International District No. 2 and its contiguous waters set out in column 1 of the following table is set out in column 2:

TABLE

Column 1	Column 2
Item	Pilotage Service
1.	Through the Welland Canal, if the pilot is changed at Lock 7,
	(a) for that portion of the passage between the northern limit of the Canal and Lock 7
	(b) for that portion of the passage between Lock 7 and the southern limit of the Canal
	Basic Charge (\$)
	1,900
	1,900

2. L'article 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4. Un droit supplémentaire de 12 % est à payer jusqu'au 31 décembre 2011 sur chaque droit de pilotage à payer en application de l'article 3 pour un service de pilotage fourni conformément à l'une des annexes 1 à 3.

3. Les annexes I à III du même règlement sont remplacées par les annexes 1 à 3 figurant à l'annexe du présent règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

**ANNEXE
(Article 3)**

**ANNEXE 1
(sous-alinéas 3(1)a)(i) et (ii)
et c)(i) et (ii) et article 4)**

**DROITS DE PILOTAGE À PAYER POUR LES ZONES
AUTRES QUE LA CIRCONSCRIPTION DE CORNWALL
ET LE PORT DE CHURCHILL (MANITOBA)**

EAUX DÉSIGNÉES ET EAUX LIMITOPHES

1. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le droit de base à payer pour une traversée, à l'exception d'un déplacement, via la circonscription internationale n° 1 ou une partie de celle-ci et ses eaux limitrophes est de 17,14 \$ le kilomètre (28,52 \$ le mille terrestre), plus 380 \$ pour chaque écluse franchie.

(2) Le droit de base à payer pour un voyage direct via la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est d'au moins 833 \$ et d'au plus 3 657 \$.

(3) Le droit de base à payer pour un déplacement dans la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est de 1 255 \$.

(4) Si, au cours de sa traversée dans le canal Welland, un navire accoste ou appareille pour toute autre raison que des instructions données par la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, le droit de base à payer est de 50 \$ le kilomètre (82,86 \$ le mille terrestre), plus 309 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 1 031 \$.

(5) Le droit de base à payer, autre que celui précisé au paragraphe (4), pour un service de pilotage dans la circonscription internationale n° 2 et ses eaux limitrophes prévu à la colonne 1 du tableau ci-après figure à la colonne 2 :

TABLEAU

Colonne 1	Colonne 2
Article	Service de pilotage
1.	La traversée du canal Welland, lorsqu'il y a relève du pilote à l'écluse 7 :
	a) pour la partie de la traversée entre la limite nord du canal et l'écluse 7
	b) pour la partie de la traversée entre l'écluse 7 et la limite sud du canal
	Droit de base (\$)
	1 900
	1 900

TABLE — *Continued*

Column 1	Column 2
Item	Pilotage Service
2.	Between Southeast Shoal and Toledo or any point on Lake Erie west of Southeast Shoal
3.	Between points on Lake Erie west of Southeast Shoal
4.	Between Southeast Shoal and the Port Huron Change Point or any point on the St. Clair River, if the pilot is not changed at the Detroit pilot boat
5.	Between Southeast Shoal and Detroit, Windsor or any point on the Detroit River
6.	Between Southeast Shoal and the Detroit pilot boat
7.	Between Toledo or any point on Lake Erie west of Southeast Shoal and the Port Huron Change Point, if the pilot is not changed at the Detroit pilot boat
8.	Between Toledo or any point on Lake Erie west of Southeast Shoal and Detroit, Windsor or any point on the Detroit River
9.	Between Toledo or any point on Lake Erie west of Southeast Shoal and the Detroit pilot boat
10.	Between Detroit, Windsor or any point on the Detroit River and any point on the Detroit River
11.	Between Detroit, Windsor or any point on the Detroit River and the Port Huron Change Point or any point on the St. Clair River
12.	Between the Detroit pilot boat and any point on the St. Clair River
13.	Between the Detroit pilot boat and the Port Huron Change Point
14.	Between points on the St. Clair River
15.	Between the Port Huron Change Point and any point on the St. Clair River

(6) The basic charge for a pilotage service in International District No. 3 and its contiguous waters set out in column 1 of the following table is set out in column 2:

TABLE

Column 1	Column 2
Item	Pilotage Service
1.	Trip, other than a move, between the southern limit of the District and the northern limit of the District or the Algoma Steel Corporation Wharf at Sault Ste. Marie, Ontario
2.	Trip, other than a move, between the southern limit of the District and Sault Ste. Marie, Michigan, or any point in Sault Ste. Marie, Ontario, other than the Algoma Steel Corporation Wharf at Sault Ste. Marie, Ontario
3.	Trip, other than a move, between the northern limit of the District and Sault Ste. Marie, Ontario, including the Algoma Steel Corporation Wharf at Sault Ste. Marie, Ontario, or Sault Ste. Marie, Michigan
4.	Move

UNDESIGNATED WATERS AND CONTIGUOUS WATERS

2. (1) Subject to subsections (2) and (3), the basic charge for a pilotage service set out in column 1 of the following table is set out in column 2:

TABLEAU (*suite*)

Colonne 1	Colonne 2
Article	Service de pilotage
2.	Entre le haut-fond Southeast et Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast
3.	Entre des points sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast
4.	Entre le haut-fond Southeast et le point d'embarquement de Port Huron ou tout point sur la rivière Sainte-Claire, si le pilote n'est pas remplacé au bateau-pilote de Detroit
5.	Entre le haut-fond Southeast et Detroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit
6.	Entre le haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Detroit
7.	Entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et le point d'embarquement de Port Huron, si le pilote n'est pas remplacé au bateau-pilote de Detroit
8.	Entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et Detroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit
9.	Entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Detroit
10.	Entre Detroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit et tout point sur la rivière Détroit
11.	Entre Detroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit et le point d'embarquement de Port Huron ou tout point sur la rivière Sainte-Claire
12.	Entre le bateau-pilote de Detroit et tout point sur la rivière Sainte-Claire
13.	Entre le bateau-pilote de Detroit et le point d'embarquement de Port Huron
14.	Entre des points sur la rivière Sainte-Claire
15.	Entre le point d'embarquement de Port Huron et tout point sur la rivière Sainte-Claire

(6) Le droit de base à payer pour un service de pilotage dans la circonscription internationale n° 3 et ses eaux limitrophes prévu à la colonne 1 du tableau ci-après figure à la colonne 2 :

TABLEAU

Colonne 1	Colonne 2
Article	Service de pilotage
1.	Voyage, autre qu'un déplacement, entre la limite sud de la circonscription et la limite nord de la circonscription ou le quai de l'Algoma Steel Corporation à Sault Ste. Marie (Ontario)
2.	Voyage, autre qu'un déplacement, entre la limite sud de la circonscription et Sault Ste. Marie (Michigan) ou tout point dans Sault Ste. Marie (Ontario), autre que le quai de l'Algoma Steel Corporation à Sault Ste. Marie (Ontario)
3.	Voyage, autre qu'un déplacement, entre la limite nord de la circonscription et Sault Ste. Marie (Ontario), y compris le quai de l'Algoma Steel Corporation à Sault Ste. Marie (Ontario), ou Sault Ste. Marie (Michigan)
4.	Déplacement

EAUX NON DÉSIGNÉES ET EAUX LIMITROPHES

2. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le droit de base à payer pour un service de pilotage prévu à la colonne 1 du tableau ci-après figure à la colonne 2 :

TABLE

Column 1	Column 2
Item	Pilotage Service
1.	Being present on board, for a six-hour period or part of a six-hour period, in the undesignated waters and contiguous waters of
	(a) Lake Ontario 906
	(b) Lake Erie 782
	(c) Lake Huron, Lake Michigan or Lake Superior 546
2.	Docking or undocking each time in the undesignated waters and contiguous waters of
	(a) Lake Ontario 863
	(b) Lake Erie 602
	(c) Lake Huron, Lake Michigan or Lake Superior 522

(2) If a ship with a pilot on board makes a direct transit of the undesignated waters and contiguous waters of Lake Erie between Southeast Shoal and Port Colborne, the basic charges set out in subsection (1) are not chargeable unless

- (a) the ship is required by law to have a pilot on board in those waters; or
- (b) the pilot provides pilotage services in those waters at the request of the master of the ship.

(3) The basic charge for pilotage services consisting of a lockage and a movage between Buffalo and any point on the Niagara River below the Black Rock Lock is \$1,537.

DETENTION

3. (1) Subject to subsections (2) and (3), if a pilot is detained for the convenience of a ship after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through designated waters or contiguous waters, an additional basic charge of \$73 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,752.

(3) No basic charge for the detention of a pilot is payable under this section during an interruption of the passage of a ship

- (a) that is caused by ice, weather or traffic, unless the interruption is during the period beginning on December 1 in a year and ending on April 8 in the next year; or
- (b) that ends during a period in respect of which a basic charge is set out in item 1 of the table to subsection 2(1).

DELAYS

4. (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$73 is payable for each hour or part of an hour of that delay, including the first hour.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,752.

CANCELLATIONS

5. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$1,515 is payable.

TABLEAU

Colonne 1	Colonne 2
Article	Service de pilotage
1.	Présence à bord, par période de six heures ou partie d'une période de six heures, dans les eaux non désignées et les eaux limitrophes :
	a) du lac Ontario 906
	b) du lac Érié 782
	c) des lacs Huron, Michigan ou Supérieur 546
2.	Accostage ou appareillage, chaque fois, dans les eaux non désignées et les eaux limitrophes :
	a) du lac Ontario 863
	b) du lac Érié 602
	c) des lacs Huron, Michigan ou Supérieur 522

(2) Si un navire ayant à son bord un pilote franchit directement les eaux non désignées et les eaux limitrophes du lac Érié entre le haut-fond Southeast et Port Colborne, les droits de base prévus au paragraphe (1) ne sont à payer que si, selon le cas :

- a) le navire est tenu par la loi d'avoir à son bord un pilote dans ces eaux;
- b) le pilote fournit ses services dans ces eaux à la demande du capitaine du navire.

(3) Le droit de base à payer pour les services de pilotage comportant un éclusement et un déplacement entre Buffalo et tout point sur la rivière Niagara en aval de l'écluse Black Rock est de 1 537 \$.

RETENUE

3. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans des eaux désignées ou limitrophes, le droit de base supplémentaire à payer est de 73 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 1 752 \$ par période de 24 heures.

(3) Aucun droit de base pour la retenue du pilote n'est à payer en application du présent article durant une interruption de la traversée du navire qui, selon le cas :

- a) est causée par l'état des glaces, le mauvais temps ou le trafic, sauf durant la période commençant le 1^{er} décembre et se terminant le 8 avril suivant;
- b) se termine pendant une période pour laquelle un droit de base est prévu à l'article 1 du tableau du paragraphe 2(1).

RETARDS

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 73 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure de retard.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 1 752 \$ par période de 24 heures.

ANNULATIONS

5. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 515 \$.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$73 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty and the time of cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$1,752.

(4) If a request for pilotage services is cancelled after a pilot has left the pilot's work station for the designated boarding point, there must be, in addition to any other basic charge set out in this section, a charge in an amount equal to reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from the work station to that boarding point and back to the work station.

ASSIGNMENT OF MORE THAN ONE PILOT

6. If more than one pilot is assigned to a ship, the basic charges set out in this Schedule must be multiplied by the number of pilots assigned.

SLOW-MOVING SHIPS

7. (1) If a ship exchanges pilots in accordance with subsection 8.1(1) of the *Great Lakes Pilotage Regulations*, the basic charges set out in this Schedule must be multiplied in accordance with section 6.

(2) If a ship that is required to exchange pilots under subsection 8.1(1) of the *Great Lakes Pilotage Regulations* does not do so because no licensed pilot is available for an exchange, the basic charges set out in this Schedule must be doubled.

(3) Subsections (1) and (2) do not apply in respect of a ship that is required to exchange pilots under subsection 8.1(1) of the *Great Lakes Pilotage Regulations* because the ship was slowed down by ice, weather or traffic.

OVERCARRIAGE

8. (1) If a pilot is unable to board a ship at the normal boarding point and must, in order to board it, travel beyond the area for which the pilot's services are requested, a basic charge of \$436 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the normal boarding point.

(2) If a pilot is carried on a ship beyond the area for which the pilot's services are requested, a basic charge of \$436 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot's return to the place where the pilot normally would have disembarked.

(3) In addition to the basic charges set out in subsections (1) and (2), there must be a charge in an amount equal to reasonable travel and other expenses incurred by a pilot that are directly associated with the requirement to travel to or from a place other than the pilot's normal boarding or disembarking place.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 73 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote s'est présenté à son poste et celui où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 1 752 \$ par période de 24 heures.

(4) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote a quitté son poste de travail pour se rendre au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus de tout autre droit de base prévu au présent article, un droit égal aux frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de son poste de travail au point d'embarquement et en revenir.

AFFECTATION DE PLUSIEURS PILOTES

6. Si plus d'un pilote est affecté à un navire, les droits de base prévus dans la présente annexe sont multipliés par le nombre de pilotes affectés.

NAVIRES À VITESSE LENTE

7. (1) Si un navire effectue une relève de pilotes conformément au paragraphe 8.1(1) du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*, les droits de base prévus dans la présente annexe sont multipliés conformément à l'article 6.

(2) Si un navire tenu d'effectuer la relève de pilotes en application du paragraphe 8.1(1) du *Règlement de pilotage des Grands Lacs* ne le fait pas parce qu'aucun pilote breveté n'est disponible pour la relève, les droits de base prévus dans la présente annexe sont majorés du double.

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas à l'égard d'un navire tenu d'effectuer la relève de pilotes en application du paragraphe 8.1(1) du *Règlement de pilotage des Grands Lacs* en raison d'un ralentissement causé par l'état des glaces, le mauvais temps ou le trafic.

VOYAGES HORS LIMITES

8. (1) Si un pilote ne peut monter à bord d'un navire à son point d'embarquement habituel et s'il doit, pour ce faire, voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 436 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement habituel.

(2) Si un pilote est transporté par un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 436 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède son retour à l'endroit où il aurait normalement débarqué.

(3) Outre les droits de base visés aux paragraphes (1) et (2), est à payer un droit égal aux frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote comme conséquence directe de son obligation de se rendre à un endroit autre que le point habituel d'embarquement ou de débarquement ou d'en revenir.

SCHEDULE 2
(Subparagraphs 3(1)(b)(i) and (ii) and section 4)

PILOTAGE CHARGES FOR THE
CORNWALL DISTRICT

GENERAL

1. The basic charge for a pilotage service set out in column 1 of the following table is set out in column 2 but is subject to the minimum basic charge set out in column 3, if applicable:

TABLE

Column 1	Column 2	Column 3
Item	Pilotage Service	Basic Charge (\$)
1.	Trip between the eastern limit of the Cornwall District and Cornwall or the pilot boarding station near Saint-Régis, Quebec	4,047
2.	Trip other than a trip referred to in item 1	18.58 for each kilometre (30.92 for each statute mile), plus 516 for each lock transited
3.	Docking or undocking for the purpose of loading or unloading cargo, stores or bunker fuel or of effecting repairs	725
4.	Movage	1,558

DETENTION

2. (1) Subject to subsections (2) and (3), if a pilot is detained for the convenience of a ship after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through the Cornwall District, an additional basic charge of \$136 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$3,264.

(3) No basic charge for detention of a pilot is payable under this section during an interruption of the passage of a ship that is caused by ice, weather or traffic, unless the interruption is during the period beginning on December 1 in a year and ending on April 8 in the next year.

DELAYS

3. (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$136 is payable for each hour or part of an hour of that delay, including the first hour.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$3,264.

ANNEXE 2
(sous-alinéas 3(1)b)(i) et (ii) et article 4)

DROITS DE PILOTAGE À PAYER POUR LA
CIRCONSCRIPTION DE CORNWALL

DISPOSITION GÉNÉRALE

1. Le droit de base à payer pour un service de pilotage prévu à la colonne 1 du tableau ci-après figure à la colonne 2, mais il est assujéti au droit de base minimal figurant à la colonne 3, le cas échéant :

TABLEAU

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Service de pilotage	Droit de base (\$)
1.	Voyage entre la limite est de la circonscription de Cornwall et Cornwall ou la station d'embarquement des pilotes près de Saint-Régis (Québec)	4 047
2.	Voyage autre qu'un voyage visé à l'article 1	18,58 le kilomètre (30,92 le mille terrestre), plus 516 pour chaque écluse franchie
3.	Accostage ou appareillage en vue du chargement ou du déchargement de marchandises, de provisions ou de combustible de soute ou de l'exécution de réparations	725
4.	Déplacement	1 558

RETENUE

2. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu après la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée de la circonscription de Cornwall, le droit de base supplémentaire à payer est de 136 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 3 264 \$ par période de 24 heures.

(3) Aucun droit de base n'est à payer en application du présent article pour la retenue du pilote durant une interruption de la traversée du navire qui est causée par l'état des glaces, le mauvais temps ou le trafic, sauf durant la période commençant le 1^{er} décembre et se terminant le 8 avril suivant.

RETARDS

3. (1) Sous réserve du paragraphe (2), si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 136 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure de ce retard, y compris la première heure.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 3 264 \$ par période de 24 heures.

CANCELLATIONS

4. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$1,543 is payable.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$136 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty and the time of the cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$3,264.

(4) If a request for pilotage services is cancelled after a pilot has left the pilot's work station for the designated boarding point, there must be, in addition to any other basic charge set out in this section, a charge in an amount equal to reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from the work station to that boarding point and back to the work station.

ASSIGNMENT OF MORE THAN ONE PILOT

5. If more than one pilot is assigned to a ship, the basic charges set out in this Schedule must be multiplied by the number of pilots assigned.

SCHEDULE 3
(Paragraph 3(1)(b.1) and section 4)

PILOTAGE CHARGES FOR THE PORT
OF CHURCHILL, MANITOBA

1. The basic charge for a pilotage service that is provided during the period beginning on July 20 in a year and ending on October 31 in the same year and that is set out in column 1 of the following table, is set out in column 2:

TABLE

Column 1	Column 2
Item	Pilotage Service
1.	Entering or exiting the port
2.	Movage
3.	Embarking or disembarking a pilot at a pilot boarding station if a boat is used
	Basic Charge (\$)
	1,477
	1,032
	The amount charged to hire the boat

2. The basic charges for any service provided in a year during the period preceding July 20 or following October 31 are the following:

- (a) the salary and benefits of the pilot, as contracted, beginning on the date of the pilot's departure from the pilot's home base and ending on the date of the pilot's return to that home base;
- (b) the travel expenses of the pilot, starting from and ending at the pilot's home base, including transportation, meals and lodging;
- (c) the cost of the pilot's use of a pilot boat, helicopter or other means of transportation; and
- (d) a surcharge of 15% on the total of the amounts referred to in paragraphs (a) to (c), to cover administrative and assignment costs.

[13-1-o]

ANNULATIONS

4. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 543 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 136 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote se présente à son poste et celui où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 3 264 \$ par période de 24 heures.

(4) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote a quitté son poste de travail pour se rendre au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus de tout autre droit de base prévu au présent article, un droit égal aux frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de son poste de travail au point d'embarquement et en revenir.

AFFECTATION DE PLUSIEURS PILOTES

5. Si plus d'un pilote est affecté à un navire, les droits de base prévus dans la présente annexe sont multipliés par le nombre de pilotes affectés.

ANNEXE 3
(alinéa 3(1)b.1) et article 4)

DROITS DE PILOTAGE À PAYER POUR
LE PORT DE CHURCHILL (MANITOBA)

1. Le droit de base à payer pour un service de pilotage qui est fourni pendant la période commençant le 20 juillet d'une année et se terminant le 31 octobre de la même année et qui est prévu à la colonne 1 du tableau ci-après figure à la colonne 2 :

TABLEAU

Colonne 1	Colonne 2
Article	Service de pilotage
1.	Entrée dans le port ou sortie de celui-ci
2.	Déplacement
3.	Embarquement ou débarquement d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes si un bateau est utilisé
	Droit de base (\$)
	1 477
	1 032
	Le montant exigé pour la location du bateau

2. Les droits de base à payer pour tout service fourni avant le 20 juillet ou après le 31 octobre d'une même année sont les suivants :

- a) le salaire et les avantages contractuels du pilote, à compter de la date de départ de sa base d'attache jusqu'à la date de son retour à celle-ci;
- b) les frais de déplacement aller et retour du pilote à partir de sa base d'attache, y compris le transport, les repas et l'hébergement;
- c) le coût d'utilisation par le pilote d'un bateau-pilote, d'un hélicoptère ou de tout autre moyen de transport;
- d) un droit supplémentaire de 15 % sur l'ensemble des montants visés aux alinéas a) à c) pour couvrir les frais d'administration et d'affectation.

[13-1-o]

Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Regulations

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Great Lakes Pilotage Authority

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: The Great Lakes Pilotage Authority (the Authority) is a Crown corporation responsible for navigation safety in the Canadian waters of the Great Lakes. However, the Auditor General Special Report of April 2008 found that the Authority currently does not have an effective mechanism to provide reasonable assurance that Canadian masters and deck watch officers have the competencies to ensure the safe passage of ships in compulsory pilotage areas. The proposed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Regulations* would implement such a mechanism.

Description: Currently, all ships over 1 500 gross tonnage transiting the compulsory pilotage areas of the Great Lakes must use licensed pilots employed by the Authority. Canadian shipping companies may obtain an exemption from pilotage requirements, for their Canadian-flagged ships, by submitting a yearly declaration to the Authority confirming that a Canadian crew member meets the requirements of section 12 of the *Great Lakes Pilotage Regulations* (the Regulations).

Proposed amendments to the Regulations would require all domestic officers who wish to perform pilotage duties on the Great Lakes to hold a valid pilotage certificate, issued by the Authority in compliance with section 22 of the *Pilotage Act*. To obtain a pilotage certificate, a Canadian individual would have to successfully complete the Great Lakes Marine Pilotage Certificate Training Program or pass a written and oral examination, which would be administered by the Authority.

Subject to Governor in Council approval, the proposed amendments to the Regulations would come into force on July 1, 2011. During the planned transition period until December 31, 2012, the Authority would issue a pilotage certificate to Canadian officers who have previously been declared by a Canadian shipping company as meeting the requirements of the Regulations, provided they meet the requirements of the proposed amendments. Once this transition period is over, all Canadian officers wishing to perform

Règlement modifiant le Règlement de pilotage des Grands Lacs

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage des Grands Lacs

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) est une société d'État responsable de la sécurité de la navigation dans les eaux canadiennes des Grands Lacs. Toutefois, le rapport spécial du vérificateur général d'avril 2008 a révélé que l'Administration ne dispose pas actuellement d'un mécanisme efficace pour donner l'assurance raisonnable que les capitaines et les officiers de pont canadiens ont les compétences pour assurer le passage sécuritaire des navires dans les zones de pilotage obligatoire. Le *Règlement modifiant le Règlement de pilotage des Grands Lacs* proposé mettrait en place un tel mécanisme.

Description : Actuellement, tous les navires d'une jauge brute de plus de 1 500 naviguant dans les zones de pilotage obligatoire des Grands Lacs doivent être exploités par des pilotes brevetés employés par l'Administration. Les entreprises canadiennes de transport maritime peuvent obtenir une exemption des exigences en matière de pilotage pour leurs navires battant pavillon canadien en présentant une déclaration annuelle à l'Administration qui confirme qu'un membre de l'équipage canadien satisfait aux exigences de l'article 12 du *Règlement de pilotage des Grands Lacs* (le Règlement).

Les modifications proposées au Règlement exigeraient que tous les officiers canadiens qui souhaitent exercer des fonctions de pilotage dans les Grands Lacs soient titulaires d'un certificat de pilotage valide, délivré par l'Administration en vertu de l'article 22 de la *Loi sur le pilotage*. Pour obtenir un certificat de pilotage, un officier canadien devra réussir le Programme de formation au certificat de pilotage maritime dans les Grands Lacs ou un examen écrit et oral administré par l'Administration.

Les modifications proposées au Règlement entreraient en vigueur le 1^{er} juillet 2011 à la suite de l'approbation du gouverneur en conseil. Pendant la période de transition prévue, qui s'échelonne jusqu'au 31 décembre 2012, l'Administration délivrerait un certificat de pilotage aux officiers canadiens qui, selon une entreprise de transport maritime canadienne, ont déjà satisfait aux exigences du Règlement, pourvu qu'ils satisfassent aux exigences des modifications proposées. Au terme de cette période de transition, tous les officiers

pilotage duties on the Great Lakes would be subject to the new requirements for a pilotage certificate.

Cost-benefit statement: The proposed regulatory changes are all about enhancing safety measures for all Canadian vessels transiting the Great Lakes area. To transition Canadian masters and deck watch officers to the new pilotage certificates, there would be a one-time cost to the shipping industry of approximately \$35,000. The benefits of the proposal would accrue to Canadian shipping companies in the form of avoided incidents, and to the Authority and the general public who would have increased assurance that those navigating ships on the Great Lakes have the skills needed to do so safely. These overall benefits can not be easily quantified, but are deemed to outweigh the costs.

Business and consumer impacts: It is not anticipated that this proposal would lead to any change in the annual number of pilotage assignments for the Authority. In the short term, the new regime may add administrative burden on Canadian shipping companies doing business in the Great Lakes region and on the Authority, as crew members must apply for a new pilotage certificate. In the medium term, when the program is well established, it would have no impact on the day-to-day operations of Canadian ships.

Domestic and international coordination and cooperation: This proposal would only affect Canadian shipping companies. There would be no change to the pilotage requirements for ships operated by foreign shipping companies. While pilotage services in the Great Lakes are shared with the United States, there would be no impact on the United States pilotage organizations because the proposed amendments would not increase or decrease the demand for pilotage services.

Issue

Since the proclamation of the *Pilotage Act*, there have been a number of issues and concerns around the fact that the Authority does not check the competencies and qualifications of Canadian masters and deck watch officers of ships granted exemptions. Studies and reports on the subject of exemption requirements and practices in the past also raised the issue of the lack of an objective, transparent procedure for certifying that Canadian masters and deck watch officers have the required competencies. A significant number of commissions of inquiry, internal reviews, and departmental studies aimed at addressing these concerns have taken place over the years.

The latest study took place from February 2007 to January 2008. At that time, the Office of the Auditor General (OAG) conducted a special examination of the Authority, as required by subsection 139(1) of the *Financial Administration Act* (FAA). The Special Examination Report issued in April 2008 found a significant deficiency in the current system of exempting Canadian ships from compulsory pilotage.

canadiens souhaitant exercer des fonctions de pilotage dans les Grands Lacs seraient assujettis aux exigences proposées afin d'obtenir un certificat de pilotage.

Énoncé des coûts et avantages : Les changements à la réglementation proposée visent à renforcer les mesures de sécurité applicables à tous les navires canadiens exploités dans la région des Grands Lacs. Afin d'assurer la transition des capitaines et des officiers de pont canadiens vers les nouveaux certificats de pilotage, l'industrie du transport maritime devra assumer un coût unique d'environ 35 000 \$. Les entreprises de transport maritime bénéficieront de la proposition en raison de l'augmentation du nombre des incidents évités. L'Administration et la population en général en bénéficieront également, car elles auraient davantage l'assurance que les personnes effectuant la conduite d'un navire dans les Grands Lacs ont les compétences requises pour le faire en toute sécurité. Ces avantages généraux ne sont pas faciles à quantifier, mais on juge qu'ils l'emportent sur les coûts.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : On ne prévoit pas que cette proposition modifiera le nombre annuel des affectations de pilotage à l'Administration. À court terme, le nouveau régime pourrait augmenter le fardeau administratif des entreprises de transport maritime canadiennes menant des activités dans la région des Grands Lacs et celui de l'Administration, car les membres d'équipage devront présenter une demande pour obtenir un nouveau certificat de pilotage. À moyen terme, lorsqu'il sera bien établi, le programme n'aura aucune incidence sur les activités quotidiennes des navires canadiens.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Cette proposition ne toucherait que les entreprises de transport maritime canadiennes. Il n'y aurait aucun changement dans les exigences de pilotage applicables aux navires exploités par les entreprises de transport maritime étrangères. Bien que les services de pilotage offerts dans les Grands Lacs soient partagés avec les États-Unis, la proposition n'aurait aucune conséquence sur les organismes de pilotage américains, car les modifications proposées n'augmenteraient ni ne diminueraient la demande relative aux services de pilotage.

Question

Depuis la proclamation de la *Loi sur le pilotage*, bon nombre de problèmes et d'inquiétudes ont été soulevés au sujet du fait que l'Administration ne vérifie pas les compétences et les qualifications des capitaines et des officiers de pont canadiens des navires qui se voient accorder une exemption. Dans le passé, des études et des rapports sur les exigences et les pratiques en matière d'exemption ont également soulevé le problème de l'absence d'une procédure objective et transparente permettant de confirmer que les capitaines et les officiers de pont canadiens ont les compétences requises. Un nombre considérable de commissions d'enquête, d'études ministérielles et d'examen internes visant à tenir compte de ces préoccupations se sont déroulés ou ont été produits au fil des ans.

L'étude la plus récente s'est déroulée de février 2007 à janvier 2008. À l'époque, le Bureau du vérificateur général (BVG) a effectué un examen spécial de l'Administration, comme l'exige le paragraphe 139(1) de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP). Le rapport sur l'examen spécial publié en avril 2008 fait état d'une énorme déficience de l'actuel système d'exemption des navires canadiens aux règles de pilotage obligatoire.

The report stated that “The GLPA (Great Lakes Pilotage Authority) does not have an effective mechanism to provide it with reasonable assurance that Canadian masters and deck watch officers have the competencies and qualifications needed to ensure the safe passage of their ships in compulsory pilotage areas.”

The current system is no longer appropriate and changes are needed. Transportation Safety Board statistics show that the number of incidents involving Canadian ships increased from an annual average of 12.6 between 1991 and 1999 to an annual average of 16 for the years 2000–2006. Moreover, most of the Authority’s stakeholders agree that the risk of incidents will continue to increase, given the shrinking pool of candidates for the position of master and deck watch officer, the aging population of Canadian officers, and the decline in candidates’ number of years’ experience. Accordingly, the conditions set in 1972 for issuing exemptions need to be reviewed in light of current conditions.

Objectives

The objective of this regulatory proposal is to implement a more effective mechanism to provide reasonable assurance that Canadian masters and deck watch officers have the competencies and qualifications needed to ensure the safe passage of ships in compulsory pilotage areas. Pilotage contributes to public safety by minimizing accidents and environmental damage. The Authority therefore needs to have assurance that Canadian masters and deck watch officers are competent to navigate safely without assistance from the Authority’s licensed pilots.

With the proposed amendments, the Authority intends to reduce the number of incidents involving Canadian-flagged ships due to human factors and to reinforce its role to establish, operate, maintain and administer an efficient pilotage service in the interests of navigation safety and in the region under its responsibility.

Description

Currently, all ships over 1 500 gross tonnage transiting the compulsory pilotage areas of the Great Lakes must use licensed pilots employed by the Authority unless it is a ship that navigates only on the Great Lakes or inland waters of Canada except for occasional near coastal voyages. Canadian shipping companies may obtain an exemption by submitting a yearly declaration to the Authority confirming that a Canadian crew member meets the requirements of the Regulations.

Proposed amendments to the Regulations would allow the Authority to more effectively ensure that officers have the local knowledge required to navigate their vessel in the Great Lakes region. All domestic officers would be required to hold a valid pilotage certificate, which would be issued by the Authority in compliance with section 22 of the *Pilotage Act* which states that “no pilotage certificate shall be issued to an applicant unless the Authority is satisfied that the applicant has a degree of skill and local knowledge of the waters of the compulsory pilotage area comparable to that required of an applicant for a licence for that compulsory pilotage area.”

The Authority has a list of approximately 350 Canadian officers who have been declared by a Canadian shipping company

Le rapport indique ce qui suit : « L’APGL (Administration de pilotage des Grands Lacs) n’a pas mis en place de mécanisme efficace lui procurant l’assurance raisonnable que les capitaines et les officiers de pont canadiens ont les compétences et qualifications nécessaires pour assurer la navigation sécuritaire de leurs navires dans les zones de pilotage obligatoire. »

Le système actuel ne convient plus et il faut y apporter des changements. Les statistiques du Bureau de la sécurité des transports indiquent que le nombre d’incidents causés par des navires canadiens est passé d’une moyenne annuelle de 12,6 entre 1991 et 1999 à une moyenne annuelle de 16 entre 2000 et 2006. En outre, la majorité des intervenants de l’Administration conviennent du fait que le risque d’incident continuera d’augmenter, compte tenu de la réduction du groupe de candidats aux postes de capitaine et d’officier de pont, du vieillissement des officiers canadiens et de la diminution du nombre d’années d’expérience des candidats. Par conséquent, les conditions pour accorder les exemptions établies en 1972 ont besoin d’être révisées en tenant compte des conditions actuelles.

Objectifs

L’objectif de ce projet de réglementation est de mettre en place un mécanisme plus efficace permettant de donner l’assurance raisonnable que les capitaines et les officiers de pont canadiens ont les compétences et les qualifications requises pour assurer le passage sécuritaire des navires dans les zones de pilotage obligatoire. Le pilotage contribue à la sécurité publique en réduisant au minimum le nombre des accidents et des dommages causés à l’environnement. Par conséquent, l’Administration doit s’assurer que les capitaines et les officiers de pont canadiens ont la compétence pour naviguer de façon sécuritaire sans l’aide des pilotes brevetés de l’Administration.

Grâce aux modifications proposées, l’Administration vise à réduire le nombre des incidents causés par les navires battant pavillon canadien attribuables à des facteurs humains et à renforcer son rôle pour établir, exploiter, maintenir et administrer un service de pilotage efficace dans la région dont elle est responsable, dans l’intérêt de la sécurité de la navigation.

Description

Actuellement, tous les navires d’une jauge brute de plus de 1 500 naviguant dans les zones de pilotage obligatoire des Grands Lacs doivent être conduits par des pilotes brevetés employés par l’Administration, à moins que le navire soit exclusivement exploité dans les Grands Lacs ou dans les eaux intérieures du Canada, à l’exception de voyages occasionnels à proximité du littoral. Les entreprises canadiennes de transport maritime peuvent obtenir une dispense en présentant à l’Administration une déclaration annuelle confirmant qu’un membre de l’équipage canadien satisfait aux exigences du Règlement.

Les modifications proposées au Règlement permettraient à l’Administration de veiller plus efficacement à ce que les officiers aient les connaissances locales requises pour faire naviguer leur navire dans la région des Grands Lacs. Tous les officiers canadiens devraient être titulaires d’un certificat de pilotage valide, qui serait délivré par l’Administration en vertu de l’article 22 de la *Loi sur le pilotage*, qui stipule ceci : « Il ne doit toutefois pas être délivré de certificat de pilotage à un demandeur à moins que l’Administration ne soit convaincue qu’il possède un niveau de compétence et de connaissance des eaux de la zone de pilotage obligatoire comparable à celui que l’on exige du demandeur qui présente une demande de brevet pour cette même zone ».

L’Administration possède une liste d’environ 350 officiers canadiens qu’une entreprise canadienne de transport maritime a

as meeting the requirements of section 12 of the Regulations. Subject to Governor in Council approval, the proposed amendments to the Regulations would come into force on July 1, 2011. During the planned transition period until December 31, 2012, the Authority would issue to these individuals a pilotage certificate.

Once this transition period is over, all Canadian officers wishing to navigate the compulsory pilotage areas in the region of the Authority would have to successfully complete the Great Lakes Marine Pilotage Certificate Training Program or pass a written and oral examination, which would be administered by the Authority. Candidates would need to demonstrate knowledge and competency in seven skill sets: creation of a passage plan, pilotage on lakes, pilotage in rivers, canal and lock manoeuvres, harbour manoeuvres, ice pilotage, and emergency manoeuvres.

To reach its objective, the Authority is proposing the following changes to the Regulations:

Section 2 — The term and definition of “gross registered tons” is outdated and would be repealed and replaced by the term “gross tonnage” which has the meaning assigned by section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*.

Section 4 — Compulsory pilotage — This section sets out vessel size limits and types of vessels subject to compulsory pilotage areas. The section would be rewritten to make it easier to read and section 4.5 would be added to allow for a transition period between the current “exemption” regime and the proposed “certification” regime.

Section 5 — Waiving of compulsory pilotage — This section prescribes the circumstances under which compulsory pilotage may be waived. In subparagraph 5(1)(e)(i), the words “or a holder of a pilotage certificate for that compulsory pilotage area” would be added. This addition would allow a holder of a pilotage certificate to operate in what are called the “open waters” which are the Canadian waters of Lakes Ontario, Erie, Huron and Superior other than the waters in the compulsory pilotage areas.

Section 8 — Exchange of pilots at Iroquois Lock — As a result of collective agreement negotiations, it is proposed that a ship that is under the conduct of a licensed pilot and is transiting International District No. 1 would now have to exchange pilots at Iroquois Lock if

- (a) in respect of an upbound voyage, the ship takes longer than 1 hour and 15 minutes, instead of 1 hour 16 minutes, to transit from Valleyfield Bridge to Calling-In Point No. 7; or
- (b) in respect of a downbound voyage, the ship takes longer than 3 hours and 46 minutes, instead of 3 hours and 56 minutes, to transit from Cape Vincent to Crossover Island.

Section 9 — Pilotage certificates — In order to ensure concurrence between the English and French versions, the English version of section 9 would be reworded.

Section 10 — Apprenticeship — Section 10 would be modified to authorize the presence of an apprentice who is training for the new pilotage certificate on board a ship that is subject to compulsory pilotage.

Section 12 — Qualifications — Prescribes the qualifications that a holder of any class of licence or any pilotage certificate shall meet. To make it easier to understand the requirements for every applicant this section could be read as follows:

- (a) a licence (section 12): These requirements would remain the same. Only the name of the required training certificate would be updated as referred to in the *Marine Personnel Regulations*;

déclarés conformes aux exigences de l'article 12 du Règlement. Les modifications proposées au Règlement entreraient en vigueur le 1^{er} juillet 2011 à la suite de l'approbation du gouverneur en conseil. Pendant la période de transition prévue, qui s'échelonne jusqu'au 31 décembre 2012, l'Administration délivrerait un certificat de pilotage à ces personnes.

Au terme de la période de transition, tous les officiers canadiens souhaitant naviguer dans la zone de pilotage obligatoire de l'Administration devront réussir le Programme de formation au certificat de pilotage maritime dans les Grands Lacs ou un examen écrit et oral administré par l'Administration. Les candidats devront démontrer leurs connaissances et leurs compétences relativement à sept ensembles de compétences, soit les suivants : création d'un plan de passage, pilotage sur les lacs, pilotage sur les rivières, manoeuvres dans les canaux et les écluses, manoeuvres au port, pilotage dans les glaces, et manoeuvres d'urgence.

Afin d'atteindre cet objectif, l'Administration propose les changements suivants au Règlement :

Article 2 — Le terme « tonneaux de jauge brute au registre » est désuet et il sera remplacé par le terme « jauge brute », au sens de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Article 4 — Pilotage obligatoire — Cet article précise les limites et les types de navires visés par les zones de pilotage obligatoire. L'article serait réécrit pour en faciliter la lecture et l'article 4.5 serait ajouté pour accorder une période de transition entre l'actuel régime d'« exemption » et le futur régime de « certification ».

Article 5 — Dispense du pilotage obligatoire — Cet article prescrit les circonstances dans lesquelles l'Administration peut accorder une dispense de pilotage obligatoire. Le sous-alinéa 5(1)e(i) proposé ajoute « ou le titulaire du certificat de pilotage pour cette zone est à bord et disponible sur demande ». Cet ajout va permettre au titulaire d'un certificat de pilotage de naviguer dans ce qu'on appelle les « eaux libres », soit les eaux canadiennes des lacs Ontario, Érié, Huron et Supérieur qui ne se trouvent pas dans les zones de pilotage obligatoire.

Article 8 — Relève de pilotes à l'écluse des Iroquois — À la suite des négociations de la convention collective, l'Administration propose qu'un navire sous la conduite d'un pilote breveté naviguant dans le district international n° 1 devra désormais changer de pilotes à l'écluse des Iroquois si :

- a) dans le cas d'un voyage remontant, le transit du navire pour se rendre au point d'appel n° 7 à partir du pont de Valleyfield est d'une durée supérieure à 1 heure 15 minutes, au lieu de 1 heure 16 minutes;
- b) dans le cas d'un voyage descendant, le transit du navire pour se rendre à l'île Crossover à partir du cap Vincent est d'une durée supérieure à 3 heures 46 minutes, au lieu de 3 heures 56 minutes.

Article 9 — Certificats de pilotage — Afin d'assurer la correspondance entre la version anglaise et la version française, la version anglaise de l'article 9 serait reformulée.

Article 10 — Apprentissage — L'article 10 proposé permettra la présence d'un apprenti-pilote, qui suit une formation en vue de l'obtention du nouveau certificat de pilotage, à bord d'un navire assujéti au pilotage obligatoire.

Article 12 — Conditions — Prévoit les conditions auxquelles doit satisfaire tout titulaire d'une catégorie de brevet ou de certificat de pilotage. Afin de faciliter la compréhension des exigences applicables à chaque demandeur, cette section se lirait comme suit :

- a) Article 12 — Candidat à un brevet : Ces exigences demeureront les mêmes. Seul le nom du certificat de

(b) a pilotage certificate before January 1, 2013 (sections 12.1 and 12.2): These requirements would not be modified. Individuals who are already performing pilotage duties on Canadian-flagged ships subject to compulsory pilotage within the Great Lakes region and who meet the requirements of this section would be grandfathered. The Authority would issue to them a pilotage certificate without having to pass an oral exam in front of a board.

(c) a pilotage certificate after December 31, 2012 (sections 12.3 and 12.4): The proposed new requirements to obtain a pilotage certificate are similar to the current requirements. The significant proposed amendment can be found in paragraph 12.3(c) and reads as follows:

“12.3 An applicant for a pilotage certificate who applies after December 31, 2012 shall

(c) either

(i) pass an examination conducted by a Board of Examiners by showing a knowledge of the topics set out in section 13 that is compatible with the safe performance of pilotage duties, or

(ii) have successfully completed the Great Lakes Marine Pilotage Certificate Training Program”.

The Great Lakes Marine Pilotage Certificate Training Program is intended to develop the competencies needed to ensure the safe and efficient passage of a ship in the district, while protecting the marine environment. Competencies required to achieve this objective can be grouped in the following seven skill sets: passage plan, pilotage on lakes, pilotage in rivers, canal and lock manoeuvres, harbour manoeuvres, ice pilotage and emergency manoeuvres.

Section 13 — Examinations — This section identifies the areas of knowledge that an applicant must demonstrate at examination to obtain a licence, as mentioned in paragraph 12(1)(b), or a pilotage certificate as mentioned in paragraph 12.1(c) and in subparagraph 12.3(c)(i). The areas of knowledge would be updated.

Section 14 — Board of Examiners — This section would be modified to better determine the members of the Board of Examiners in accordance with requirements to obtain a licence or a pilotage certificate. In the case of a licence, the Board of Examiners would consist of an officer of the Authority, two persons, each of whom holds a licence for that area and a person who does not hold a licence for the area but is knowledgeable about the area. In the case of a pilotage certificate, the Board of Examiners would consist of an officer of the Authority, two persons, each of whom holds a licence or a pilotage certificate for that area and a person who does not hold a licence for the area but is knowledgeable about the area.

Subsection 15(2) — Fees — This section fixes the fee for issuing a licence or a pilotage certificate at \$250. This section would be modified to state that the fee for issuing a pilotage certificate would be \$100 until December 31, 2012, and would be \$250 thereafter.

Section 16 — Qualifications for holders of licences and pilotage certificates — This section would be renamed to “Maintaining Qualifications.” As the wording of this section is outdated, it would be slightly modified to better reflect its purposes.

formation visé par l'exigence serait actualisé, comme on l'indique dans le *Règlement sur le personnel maritime*.

b) Articles 12.1 et 12.2 — Candidats à un certificat de pilotage avant le 1^{er} janvier 2013 : Les exigences actuelles ne seraient pas modifiées. Les personnes qui exercent déjà des fonctions de pilotage sur des navires battant pavillon canadien visés par les règles de pilotage obligatoire dans la région des Grands Lacs et qui satisfont aux exigences des articles 12.1 et 12.2 bénéficieraient de droits acquis. L'Administration leur délivrerait un certificat de pilotage sans qu'elles aient à passer un examen oral devant un jury.

c) Articles 12.3 et 12.4 — Candidats à un certificat de pilotage après le 31 décembre 2012 : Les exigences proposées en vue de l'obtention d'un certificat de pilotage sont semblables aux exigences actuelles. La modification proposée importante se trouve à l'alinéa 12.3c), lequel se lit ainsi :

« 12.3 Tout candidat à un certificat de pilotage qui présente une demande après le 31 décembre 2012 doit, à la fois :

c) avoir, selon le cas :

(i) réussi un examen tenu par le jury d'examen démontrant qu'il possède des connaissances qui portent sur les sujets figurant à l'article 13 et qui sont compatibles avec l'exercice sécuritaire des fonctions de pilotage,

(ii) terminé avec succès le Programme de formation au certificat de pilotage maritime des Grands Lacs ».

Le Programme de formation au certificat de pilotage maritime des Grands Lacs vise à perfectionner les compétences requises pour assurer le passage sécuritaire et efficace d'un navire dans le district, tout en protégeant le milieu marin. Les compétences requises pour atteindre cet objectif peuvent être regroupées dans les sept ensembles de compétences suivants : plan de passage, pilotage sur les lacs, pilotage sur les rivières, manoeuvres dans les canaux et les écluses, manoeuvres au port, pilotage dans les glaces, et manoeuvres d'urgence.

Article 13 — Examens — Cet article détermine les domaines de connaissance qu'un candidat doit démontrer lors d'un examen pour l'obtention d'un brevet de pilotes, tel qu'il est mentionné à l'alinéa 12(1)(b), ou d'un certificat de pilotage tel qu'il est indiqué à l'alinéa 12.1c) et au sous-alinéa 12.3c)(i). Les domaines de connaissances seraient actualisés.

Article 14 — Jury d'examen — Cet article serait modifié afin de mieux déterminer les membres du jury d'examen en fonction des exigences liées à un brevet de pilote ou à un certificat de pilotage. Dans le cas d'un brevet, le jury d'examen serait composé d'un fonctionnaire de l'Administration, de deux titulaires d'un brevet pour la zone et d'une personne qui n'a pas de brevet pour la zone mais qui a les connaissances à l'égard de celle-ci. Dans le cas d'un certificat de pilotage, le jury d'examen serait composé d'un fonctionnaire de l'Administration, de deux titulaires d'un brevet ou d'un certificat de pilotage pour la zone et d'une personne qui n'a pas de brevet pour la zone mais qui a les connaissances à l'égard de celle-ci.

Paragraphe 15(2) — Droits — Cet article établit les droits de délivrance d'un brevet ou d'un certificat de pilotage à 250 \$. Cet article serait modifié pour indiquer que les droits de délivrance d'un certificat de pilotage seraient de 100 \$ jusqu'au 31 décembre 2012, puis de 250 \$ après cette date.

Article 16 — Qualités requises par un détenteur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage — L'intertitre de cet article sera renommé « Mise à jour des conditions ». Comme le libellé de cet article est désuet, il sera légèrement modifié afin de mieux refléter son intention.

Regulatory and non-regulatory options considered

Several factors, such as the complexity, history, economic and political nature of the current exemption system, have made resolving this issue problematic. Many studies, however, concluded that the present exemption regime does not ensure an acceptable level of safety for all vessels navigating in the compulsory pilotage areas.

Over the years, the Authority has increased its efforts to find an alternative solution that is acceptable to all key stakeholders. Several exchanges took place; none were fully successful, but recently all stakeholders appear to be working in the same direction.

Benefits and costs

The proposed regulatory changes are all about enhancing safety and security measures for all Canadian vessels transiting in the Great Lakes area. It currently costs \$250 for a Canadian master or deck watch officer to be designated to perform pilotage duties. The proposed fee for the issuing of a Great Lakes pilotage certificate would be \$100 until December 31, 2012, and \$250 starting January 1, 2013.

It is expected that, until December 31, 2012, approximately 350 Canadian officers who are already performing pilotage duties on the Great Lakes would be grandfathered, meaning that the Authority would issue them a Great Lakes pilotage certificate. This would represent a one-time cost of \$35,000 (over 18 months) to the shipping industry. Starting January 1, 2013, the Authority, in consultation with the Canadian Shipowners Association, expects to issue an average of 10 new Great Lakes pilotage certificates per year. Because the \$250 fee is the same as the current fee, this would have no incremental cost to ship owners.

The training program for pilotage certificates issued under the new regime (after January 1, 2013) would be based on on-board training; the trainee would be trained on the job. There would be no cost to take the program, and therefore no extra cost for a shipping company. Because course materials have been developed by individuals already employed by the Authority, there would be no incremental cost to the Authority for the development of the program.

Once the proposed amendments are fully implemented, the Authority would be assured that any person holding a pilotage certificate has demonstrated the seven core competencies. This would provide greater assurance to the Authority and to the general public that ships navigating the Great Lakes are able to do so in a manner that protects public safety and the environment.

The benefits to Canadian shipping companies are difficult to quantify. The latest statistics from the Transportation Safety Board show that annually, there is an average of 16 incidents involving Canadian ships. While many of these incidents are relatively minor, if a ship is not able to operate, the shipping company can lose around \$20,000 per day. Any incidents that are avoided would result in benefits to the shipping industry.

Rationale

The proposed regulatory amendments are in agreement with section 22 of the *Pilotage Act*, which allows a pilotage authority to issue a pilotage certificate if the authority is satisfied that the

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Plusieurs facteurs, tels que la complexité, l'historique et la nature économique et politique du système d'exemption actuel, ont rendu difficile la résolution de ce problème. Toutefois, de nombreuses études ont conclu que l'actuel régime d'exemption n'assure pas un degré de sécurité acceptable à tous les navires naviguant dans les zones de pilotage obligatoire.

Au fil des ans, l'Administration a renforcé ses efforts de recherche d'une solution de rechange acceptable pour tous les principaux intervenants. Plusieurs échanges ont eu lieu, mais aucun n'a réussi à résoudre le problème. Cependant, il semble que récemment, l'ensemble des intervenants acceptent les modifications proposées.

Avantages et coûts

Les changements à la réglementation proposés visent à renforcer les mesures de sécurité et de sûreté applicables à tous les navires canadiens exploités dans la région des Grands Lacs. Il en coûte actuellement 250 \$ à un capitaine ou à un officier de pont canadien pour être désigné à des fonctions de pilotage. Les frais proposés rattachés à la délivrance d'un certificat de pilotage dans les Grands Lacs s'établiraient à 100 \$ jusqu'au 31 décembre 2012, puis à 250 \$ dès le 1^{er} janvier 2013.

On prévoit que jusqu'au 31 décembre 2012, environ 350 officiers canadiens exerçant déjà des fonctions de pilotage dans les Grands Lacs bénéficieront de droits acquis, ce qui signifie que l'Administration leur délivrera un certificat de pilotage dans les Grands Lacs. Cela représenterait un coût unique de 35 000 \$ (sur 18 mois) pour l'industrie du transport maritime. Dès le 1^{er} janvier 2013, l'Administration, après avoir consulté l'Association des armateurs canadiens, prévoit délivrer en moyenne 10 nouveaux certificats de pilotage dans les Grands Lacs par année. Puisque les frais de 250 \$ sont les mêmes que les frais actuels, cela ne représentera aucun coût additionnel pour les armateurs.

Le programme de formation pour les certificats de pilotage délivrés dans le cadre du nouveau régime (après le 1^{er} janvier 2013) serait fondé sur la formation à bord des navires; le stagiaire serait formé en cours d'emploi. Le programme ne comporterait aucun coût et il ne représenterait donc aucun coût additionnel pour les entreprises de transport maritime. Comme les documents de cours ont été élaborés par des personnes déjà employées par l'Administration, celle-ci n'assumerait aucun coût additionnel pour élaborer le programme.

Une fois les modifications proposées entièrement mises en œuvre, l'Administration serait assurée que toute personne titulaire d'un certificat de pilotage a démontré la maîtrise des sept compétences de base. Cela donnerait une plus grande assurance à l'Administration et à la population en général que les navires naviguant dans les Grands Lacs peuvent le faire d'une façon qui protège la sécurité publique et l'environnement.

Il est difficile de quantifier les avantages pour les entreprises canadiennes de transport maritime. Les statistiques les plus récentes du Bureau de la sécurité des transports montrent que chaque année, on recense environ 16 incidents causés par des navires canadiens. Bien qu'un grand nombre de ces incidents soient relativement mineurs (c'est-à-dire si un navire ne peut être exploité, l'entreprise de transport maritime peut perdre environ 20 000 \$ par jour), tout incident évité représente des avantages pour l'industrie du transport maritime.

Justification

Les modifications proposées sont conformes à l'article 22 de la *Loi sur le pilotage* (la Loi), qui permet à une administration de pilotage de délivrer un certificat de pilotage si elle est convaincue

applicant has a degree of skill and local knowledge of the waters of the compulsory pilotage area equivalent to that required of an applicant for a pilot licence for that area.

The proposed amendments would also allow the Authority to address a significant deficiency in the current system of exempting Canadian ships from compulsory pilotage as found in the Special Examination Report issued by the Office of the Auditor General in April 2008.

The proposal would not add ongoing administrative burden or extra cost to Canadian shipping companies, and all the Authority's stakeholders support the proposal.

Consultation

There has been exhaustive consultation with all stakeholders regarding the issue; every interested party wishing to express an opinion has been given ample opportunity to do so.

Stakeholders, including the Canadian Shipowners Association (CSA), the Canadian Maritime Pilots Association, The Chamber of Marine Commerce, The Canadian Merchant Service Guild and other ship operators not represented by the CSA, attended several meetings held by the Authority in collaboration with Transport Canada, from February 2009 to November 2010.

The objective of these meetings was to discuss how to reach consensus among all the Authority's stakeholders on how to resolve the issue raised by the Auditor General Special Report of April 2008 and put in place an effective mechanism to provide reasonable assurance that Canadian masters and deck watch officers have the competencies to ensure the safe passage of ships in compulsory pilotage areas.

Based on the participation and input throughout the consultation process, the Authority has determined that the marine industry is generally supportive of the proposed modifications to the Regulations.

Strategic environmental analysis

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals* of 1999 and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment, a strategic environmental assessment of these proposed amendments was conducted in the form of a preliminary scan. The strategic environmental assessment concluded that the amendments are not likely to have important environmental effects.

Implementation, enforcement and service standards

Section 45 of the Act provides an enforcement mechanism for these Regulations in that a Pilotage Authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid. Section 48 of the Act stipulates that every person who contravenes or fails to comply with the Act or Regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000. These existing mechanisms are expected to be sufficient for the implementation and enforcement of the proposed amendments.

que le demandeur a un niveau de compétence et de connaissance des eaux de la zone de pilotage obligatoire comparable à celui que l'on exige du demandeur qui présente une demande de brevet pour cette même zone.

Les modifications proposées permettraient également à l'Administration de s'attaquer à une grave anomalie de l'actuel système d'exemption des navires canadiens aux règles de pilotage obligatoire, comme l'indique le rapport d'examen spécial publié par le Bureau du vérificateur général en avril 2008.

La proposition ne constituerait aucun fardeau administratif permanent ni aucun coût additionnel pour les entreprises canadiennes de transport maritime. Tous les intervenants de l'Administration appuient la proposition.

Consultation

On a mené une vaste consultation auprès de tous les intervenants au sujet de la question. Tous les intéressés souhaitant s'exprimer ont eu la latitude voulue pour le faire.

Les intervenants, dont l'Association des armateurs canadiens (AAC), l'Association des pilotes maritimes du Canada, la Chambre de commerce maritime, la Guilde de la marine marchande du Canada et d'autres exploitants non représentés par l'AAC, ont assisté aux nombreuses réunions tenues par l'Administration entre février 2009 et novembre 2010, en collaboration avec Transports Canada.

L'objectif de ces réunions était de discuter de la façon de parvenir à un consensus parmi tous les intervenants de l'Administration sur la manière de résoudre le problème soulevé par le rapport spécial du vérificateur général d'avril 2008 et de mettre en place un mécanisme permettant de donner l'assurance raisonnable que les capitaines et les officiers de pont canadiens ont les compétences requises pour assurer le passage sécuritaire des navires dans les zones de pilotage obligatoire.

En tenant compte de la participation et des idées exprimées à toutes les étapes du processus de consultation, l'Administration a déterminé que l'industrie maritime appuie de façon générale les modifications proposées au Règlement.

Analyse environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* de 1999 et à l'Énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, une évaluation environnementale stratégique des modifications proposées a été effectuée sous la forme d'une analyse préliminaire. L'évaluation environnementale stratégique a permis de conclure que les modifications proposées ne sont pas susceptibles d'avoir des effets importants sur l'environnement.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'article 45 de la Loi prévoit un mécanisme d'application de ce règlement, dans ce sens qu'une administration de pilotage peut informer un douanier de tout port du Canada qu'il doit retenir le dédouanement de tout navire dont les frais de pilotage sont en souffrance. L'article 48 de la Loi stipule que toute personne qui omet de se conformer à la Loi ou au Règlement est coupable d'une infraction et responsable, par procédure sommaire, de payer une amende d'un montant maximal de 5 000 \$. On prévoit que les mécanismes déjà en place sont suffisants pour l'application des modifications proposées.

Contact

Mr. R. F. Lemire
 Chief Executive Officer
 Great Lakes Pilotage Authority
 P.O. Box 95
 Cornwall, Ontario
 K6H 5R9
 Telephone: 613-933-2991
 Fax: 613-932-3793

Personne-ressource

Monsieur R. F. Lemire
 Premier dirigeant
 Administration de pilotage des Grands Lacs
 Case postale 95
 Cornwall (Ontario)
 K6H 5R9
 Téléphone : 613-933-2991
 Télécopieur : 613-932-3793

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act*^a, that the Great Lakes Pilotage Authority, pursuant to subsections 20(1) and (2) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Regulations*.

Interested persons who have reason to believe that a provision of the proposed Regulations that establishes a compulsory pilotage area or that prescribes the qualifications that a holder of any class of licence or any class of pilotage certificate shall meet is not in the public interest may, pursuant to subsection 21(1) of the *Pilotage Act*^a, file a notice of objection setting out the grounds for the objection within 30 days after the date of publication of this notice. In addition, interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice.

Each notice of objection or representation must be clearly marked as a notice of objection or representation, cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to Julie Bédard, Manager, Pilotage and Policy, Marine Personnel Standards and Pilotage, Marine Safety Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 8th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-993-9706; fax: 613-990-1538; email: julie.bedard@tc.gc.ca).

Cornwall, March 9, 2011

ROBERT F. LEMIRE
 Chief Executive Officer
 Great Lakes Pilotage Authority

REGULATIONS AMENDING THE GREAT LAKES PILOTAGE REGULATIONS**AMENDMENTS**

1. (1) The definition “gross registered tons” in section 2 of the *Great Lakes Pilotage Regulations*¹ is repealed.

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

“gross tonnage” has the meaning assigned by section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*; (*jauge brute*)

^a R.S., c. P-14

¹ C.R.C., c. 1266; SOR/2007-95

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*^a, que l'Administration de pilotage des Grands Lacs, en vertu des paragraphes 20(1) et (2) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de pilotage des Grands Lacs*, ci-après.

Les intéressés qui ont des raisons de croire qu'une disposition du projet de règlement qui établit des zones de pilotage obligatoire ou fixe les conditions que le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage d'une catégorie quelconque doit remplir n'est pas dans l'intérêt public peuvent déposer auprès du ministre des Transports un avis d'opposition motivé conformément au paragraphe 21(1) de la *Loi sur le pilotage*^a dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. De plus, les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis.

Les avis d'opposition et les observations doivent indiquer clairement qu'il s'agit d'avis d'opposition ou d'observations, mentionner la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et être envoyés à Julie Bédard, gestionnaire, Pilotage et Politique, Normes du personnel maritime et Pilotage, Direction générale de la sécurité maritime, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 8^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-993-9706; téléc. : 613-990-1538; courriel : julie.bedard@tc.gc.ca).

Cornwall, le 9 mars 2011

Le premier dirigeant de l'Administration de
 pilotage des Grands Lacs
 ROBERT F. LEMIRE

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE PILOTAGE DES GRANDS LACS**MODIFICATIONS**

1. (1) La définition de « tonneaux de jauge brute au registre », à l'article 2 du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*¹, est abrogée.

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

« jauge brute » S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*; (*gross tonnage*)

^a L.R., ch. P-14

¹ C.R.C., ch. 1266; DORS/2007-95

2. Section 4 of the Regulations is replaced by the following:

GENERAL

4. The following ships are subject to compulsory pilotage:

- (a) a ship of more than 1 500 gross tonnage; and
- (b) a ship that is not registered in Canada and is over 35 m in length.

FERRIES

4.1 (1) A ship is not subject to compulsory pilotage under section 4 if the ship is a ferry that operates on a regular schedule.

(2) Subsection (1) does not apply if the operation of the ship constitutes a risk to the safety of navigation because of

- (a) the ship's seaworthiness;
- (b) exceptional conditions on board the ship; or
- (c) conditions related to weather, currents or ice.

TUGS

4.2 A ship that is not subject to compulsory pilotage under section 4 is subject to compulsory pilotage if the ship is a tug that

- (a) is engaged in towing or pushing two or more ships and the combined length of those ships, including the length of any lines, is 80 m or more; or
- (b) is outside a harbour and is part of an arrangement of ships whose total gross tonnage is 1 500 gross tonnage or more.

4.3 (1) A ship is not subject to compulsory pilotage under section 4 if the ship is a tug that

- (a) is not engaged in towing or pushing another ship or object;
- (b) is engaged in towing or pushing a ship that is less than 80 m in length; or
- (c) is engaged in towing or pushing a ship in a harbour.

(2) Subsection (1) does not apply if the operation of the ship constitutes a risk to the safety of navigation because of

- (a) the ship's seaworthiness;
- (b) exceptional conditions on board the ship; or
- (c) conditions related to weather, currents or ice.

SHIPS UNDER THE CONDUCT OF MASTERS OR DECK WATCH OFFICERS LICENSED IN THE UNITED STATES

4.4 A ship that is subject to compulsory pilotage under section 4 need not be under the conduct of a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate if the ship

- (a) navigates only on the Great Lakes or the inland waters of Canada, except for occasional near coastal voyages; and
- (b) is under the conduct of a master or deck watch officer who holds a certificate of competency or similar document issued pursuant to the laws of the United States that authorizes that person to have the conduct of the ship within the compulsory pilotage area in which the ship is navigating.

2. L'article 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

GÉNÉRALITÉS

4. Sont assujettis au pilotage obligatoire les navires suivants :

- a) ceux qui ont une jauge brute de plus de 1 500;
- b) ceux qui ne sont pas immatriculés au Canada et sont d'une longueur de plus de 35 m.

TRAVERSISERS

4.1 (1) Ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire en application de l'article 4 les navires qui sont des traversiers utilisés selon un horaire régulier.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas si l'utilisation du navire constitue un risque pour la sécurité de la navigation en raison, selon le cas :

- a) de sa navigabilité;
- b) de circonstances exceptionnelles à son bord;
- c) des conditions relatives à la météo, les courants ou les glaces.

REMORQUEURS

4.2 Ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire en application de l'article 4 les navires qui sont des remorqueurs répondant à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- a) ils remorquent ou poussent deux navires ou plus, et la longueur totale, y compris celle des câbles de remorque, est de 80 m ou plus;
- b) ils se trouvent à l'extérieur d'un port et font partie d'un ensemble de navires dont la jauge brute totale est de 1 500 ou plus.

4.3 (1) Ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire en application de l'article 4, les navires qui sont des remorqueurs qui répondent à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

- a) ils ne remorquent ni ne poussent un autre navire ou objet;
- b) ils remorquent ou poussent un navire d'une longueur de moins de 80 m;
- c) ils remorquent ou poussent un navire dans un port.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas si l'utilisation du navire constitue un risque pour la sécurité de la navigation en raison, selon le cas :

- a) de sa navigabilité;
- b) de circonstances exceptionnelles à son bord;
- c) des conditions relatives à la météo, les courants ou les glaces.

NAVIRES SOUS LA CONDUITE D'UN CAPITAINE OU D'UN OFFICIER DE QUART À LA PASSERELLE TITULAIRES D'UN BREVET DES ÉTATS-UNIS

4.4 Les navires assujettis au pilotage obligatoire en application de l'article 4 n'ont pas à être sous la conduite d'un pilote breveté ou d'un titulaire de certificat de pilotage s'ils répondent aux conditions suivantes :

- a) ils naviguent uniquement dans les Grands Lacs ou les eaux internes du Canada, sauf pour d'occasionnels voyages à proximité du littoral;
- b) ils sont sous la conduite d'un capitaine ou d'un officier de quart à la passerelle qui sont titulaires d'un certificat de compétence ou d'un document similaire qui sont délivrés en vertu des

TRANSITIONAL EXCEPTION

4.5 Until December 31, 2012, a ship is not subject to compulsory pilotage under section 4 if the ship

- (a) has an inspection certificate issued by the Minister of Transport under section 10 of the *Vessel Certificates Regulations*;
- (b) navigates only on the Great Lakes or the inland waters of Canada, except for occasional near coastal voyages; and
- (c) is under the conduct of a master or deck watch officer who
 - (i) is a regular member of the complement of the ship,
 - (ii) holds an appropriate and valid certificate of competency issued by the Minister of Transport under the *Canada Shipping Act* or the *Canada Shipping Act, 2001*, and
 - (iii) has been certified within the preceding 12 months by the owner of the ship as having completed, within the three-years immediately preceding the date of the certificate, in the capacity of master or deck watch officer, not less than 15 one-way trips of the compulsory pilotage area in which the ship is navigating.

3. Subparagraph 5(1)(e)(i) of the Regulations is replaced by the following:

- (i) a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate for that area is on board and available on call, or

4. Paragraphs 8.1(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

- (a) in respect of an upbound voyage, the ship takes longer than 1 hour and 15 minutes to transit from Valleyfield Bridge to Calling-In Point No. 7; or
- (b) in respect of a downbound voyage, the ship takes longer than 3 hours and 46 minutes to transit from Cape Vincent to Crossover Island.

5. Sections 9 and 10 of the Regulations are replaced by the following:

9. A pilotage certificate issued by the Authority permits its holder to perform pilotage duties on board a ship in a compulsory pilotage area if

- (a) the holder is a regular member of the complement of the ship; and
- (b) the certificate was issued for that compulsory pilotage area.

APPRENTICESHIP

10. (1) For the purpose of gaining experience on ships of different types and sizes, an apprentice pilot for a compulsory pilotage area may, under the supervision of a licensed pilot for that area, undertake shipboard pilotage training on any ship that is subject to compulsory pilotage.

(2) A deck watch officer who is training for a pilotage certificate for a compulsory pilotage area may, under the supervision of the holder of a pilotage certificate for that area or a licensed pilot for that area, undertake shipboard pilotage training on

- (a) a Canadian ship of more than 1 500 gross tonnage; or

lois des États-Unis et qui les autorise à assurer la conduite de ces navires dans la zone de pilotage obligatoire où ceux-ci naviguent.

EXCEPTION TRANSITOIRE

4.5 Jusqu'au 31 décembre 2012, ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire en application de l'article 4 les navires répondant aux conditions suivantes :

- a) ils possèdent un certificat d'inspection délivré par le ministre des Transports en vertu de l'article 10 du *Règlement sur les certificats de bâtiment*;
- b) ils naviguent uniquement dans les Grands Lacs ou les eaux internes du Canada, sauf pour d'occasionnels voyages à proximité du littoral;
- c) ils sont sous la conduite d'un capitaine ou d'un officier de quart à la passerelle qui répondent aux conditions suivantes :

- (i) ils sont membres réguliers de l'effectif du navire,
- (ii) ils sont titulaires d'un certificat de compétence qui est valide et approprié et qui est délivré par le ministre des Transports en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ou de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*,
- (iii) ils sont titulaires d'un certificat qui a été délivré par le propriétaire du navire au cours des 12 mois précédents et qui atteste que le capitaine ou l'officier de quart à la passerelle ont effectué, à titre de capitaine ou d'officier de quart à la passerelle, dans la zone de pilotage obligatoire où le navire navigue, au moins 15 voyages aller au cours des trois années précédant la date de délivrance du certificat.

3. Le sous-alinéa 5(1)e(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (i) un pilote breveté ou le titulaire d'un certificat de pilotage pour cette zone est à bord et est en disponibilité,

4. Les alinéas 8.1(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) dans le cas d'un voyage remontant, le transit du navire pour se rendre au point d'appel n° 7 à partir du pont de Valleyfield est d'une durée supérieure à 1 heure 15 minutes;
- b) dans le cas d'un voyage descendant, le transit du navire pour se rendre à l'île Crossover à partir du cap Vincent est d'une durée supérieure à 3 heures 46 minutes.

5. Les articles 9 et 10 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

9. Un certificat de pilotage délivré par l'Administration autorise son titulaire à exercer les fonctions de pilotage à bord d'un navire dans une zone de pilotage obligatoire si les conditions suivantes sont respectées :

- a) il est un membre régulier de l'effectif du navire;
- b) le certificat a été délivré pour la zone de pilotage obligatoire.

APPRENTISSAGE

10. (1) Afin d'acquérir de l'expérience à bord de navires de dimensions et de types différents, les apprentis-pilotes pour une zone de pilotage obligatoire peuvent, sous la surveillance d'un pilote breveté pour cette zone, recevoir une formation de pilote à bord de navires assujettis au pilotage obligatoire.

(2) Les officiers du quart à la passerelle qui suivent une formation en vue d'un certificat de pilotage pour une zone de pilotage obligatoire peuvent, sous la surveillance d'un titulaire de certificat de pilotage pour cette zone ou d'un pilote breveté pour cette zone, recevoir une formation de pilote :

(b) an arrangement of ships whose total gross tonnage is 1 500 gross tonnage or more.

6. Subsection 11(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Subject to any restrictions or qualifications that are endorsed on it, a licence or pilotage certificate permits its holder to perform pilotage duties on a ship in any compulsory pilotage area that is endorsed on the licence or certificate.

7. The heading before section 12 and sections 12 and 13 of the Regulations are replaced by the following:

QUALIFICATIONS

APPLICANT FOR A LICENCE

12. (1) An applicant for a licence shall

(a) have the sea service described in section 12 of the *General Pilotage Regulations*;

(b) pass an examination conducted by a Board of Examiners by showing a knowledge of the topics set out in section 13 that is compatible with the safe performance of pilotage duties;

(c) hold a Restricted Operator's Certificate (ROC-MC) or General Operator Certificate (GOC) issued under the *Radio-communication Act*;

(d) hold training certificates showing that the applicant has, within the five years immediately preceding the date of the application, successfully completed

(i) SEN Level II, as referred to in the *Marine Personnel Regulations*, or a refresher training course in that subject, and

(ii) a bridge resource management training course that has been approved by the Minister under section 114 of the *Marine Personnel Regulations*;

(e) demonstrate professional conduct;

(f) have been declared, not more than 90 days before the receipt of the application by the Authority, fit to perform pilotage duties in accordance with the medical requirements of the *General Pilotage Regulations*; and

(g) be able to speak and understand English to the extent necessary to perform pilotage duties.

(2) An applicant for a licence for a compulsory pilotage area for which an apprenticeship system has been established shall have completed the full apprenticeship required by the Authority before taking the examination referred to in paragraph (1)(b).

(3) An applicant for a licence for a compulsory pilotage area, other than the Port of Churchill, Manitoba, shall have completed at least 50 training trips in that area before taking the examination referred to in paragraph (1)(b).

(4) An applicant for a licence for the Cornwall District shall be able to speak and understand French to the extent necessary to perform pilotage duties in that area.

APPLICANT FOR A PILOTAGE CERTIFICATE —
BEFORE JANUARY 1, 2013

12.1 Subject to section 12.2, an applicant for a pilotage certificate who applies before January 1, 2013 shall

(a) have the sea service described in section 12 of the *General Pilotage Regulations*;

a) soit à bord d'un navire canadien qui a une jauge brute de plus de 1 500;

b) soit à bord d'un ensemble de navires dont la jauge brute totale est de 1 500 ou plus.

6. Le paragraphe 11(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Un brevet ou un certificat de pilotage autorise son titulaire à exercer les fonctions de pilotage d'un navire dans toute zone de pilotage obligatoire inscrite sur le brevet ou le certificat, sous réserve des restrictions ou des conditions qui y sont inscrites.

7. L'intertitre précédant l'article 12 et les articles 12 et 13 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

CONDITIONS

CANDIDAT À UN BREVET

12. (1) Tout candidat à un brevet doit, à la fois :

a) posséder les états de service en mer figurant à l'article 12 du *Règlement général sur le pilotage*;

b) réussir un examen tenu par le jury d'examen en démontrant qu'il possède des connaissances qui portent sur les sujets figurant à l'article 13 et qui sont compatibles avec l'exercice sécuritaire des fonctions de pilotage;

c) être titulaire d'un certificat restreint d'opérateur radio (CRO-CM) ou d'un certificat général d'opérateur radio (COG) délivrés en vertu de la *Loi sur la radiocommunication*;

d) être titulaire des certificats de formation démontrant qu'il a, au cours des cinq ans précédant la date de sa demande, terminé avec succès les cours de formation suivants :

(i) celui sur le NES, niveau II, visé dans le *Règlement sur le personnel maritime* ou un cours de mise à niveau en cette matière,

(ii) celui qui porte sur la gestion des ressources à la passerelle et a été approuvé par le ministre en vertu de l'article 114 du *Règlement sur le personnel maritime*;

e) démontrer qu'il observe les règles de déontologie;

f) avoir été, au plus quatre-vingt-dix jours avant la réception de sa demande par l'Administration, déclaré médicalement apte à exercer les fonctions de pilotage conformément aux exigences du *Règlement général sur le pilotage*;

g) parler et comprendre suffisamment l'anglais pour exercer les fonctions de pilotage.

(2) Tout candidat à un brevet pour une zone de pilotage obligatoire pour laquelle un système d'apprentissage a été établi doit avoir terminé, avant de passer l'examen visé à l'alinéa (1)b), le cours d'apprentissage complet exigé par l'Administration.

(3) Tout candidat à un brevet pour une zone de pilotage obligatoire, autre que le port de Churchill (Manitoba), doit avoir effectué au moins 50 voyages de formation dans cette zone, avant de passer l'examen visé à l'alinéa (1)b).

(4) Tout candidat à un brevet visant la circonscription de Cornwall doit parler et comprendre suffisamment le français pour exercer les fonctions de pilotage dans cette zone.

CANDIDAT À UN CERTIFICAT DE PILOTAGE —
AVANT LE 1^{ER} JANVIER 2013

12.1 Sous réserve de l'article 12.2, tout candidat à un certificat de pilotage qui présente une demande avant le 1^{er} janvier 2013 doit, à la fois :

a) posséder les états de service en mer figurant à l'article 12 du *Règlement général sur le pilotage*;

- (b) have completed, within the three years immediately preceding the date of the application, at least 15 trips in each compulsory pilotage area in which the applicant intends to perform pilotage duties;
- (c) pass an examination conducted by a Board of Examiners by showing a knowledge of the topics set out in section 13 that is compatible with the safe performance of pilotage duties;
- (d) hold a Restricted Operator's Certificate (ROC-MC) or General Operator Certificate (GOC) issued under the *Radio-communication Act*;
- (e) hold training certificates showing that the applicant has, within the five years immediately preceding the date of the application, successfully completed
 - (i) a marine emergency duties training course for senior officers taught at a recognized institution, as defined in subsection 1(1) of the *Marine Personnel Regulations*, and
 - (ii) SEN Level II, as referred to in the *Marine Personnel Regulations*, or a refresher training course in that subject;
- (f) demonstrate professional conduct;
- (g) have been declared, not more than 90 days before the receipt of the application by the Authority, fit to perform pilotage duties in accordance with the medical requirements of the *General Pilotage Regulations*; and
- (h) be able to speak and understand English to the extent necessary to perform pilotage duties.

12.2 (1) An applicant for a pilotage certificate who applies before January 1, 2013 is not required to meet the qualifications prescribed in paragraph 12.1(c) if, before that date, the applicant provides the Authority with a statutory declaration stating the following information:

- (a) the applicant's experience and service in the conduct of Canadian ships in and through the parts of each compulsory pilotage area that the pilotage certificate is applied for;
- (b) that the applicant is a Canadian citizen or is a permanent resident as described in paragraph 22(2)(b) of the Act;
- (c) the applicant's age; and
- (d) the type of each certificate of competency that the applicant holds.

(2) The statutory declaration referred to in subsection (1) shall include the following attachments:

- (a) proof that the applicant is a Canadian citizen or is a permanent resident as described in paragraph 22(2)(b) of the Act;
- (b) proof of the applicant's sea service;
- (c) proof of the applicant's experience and service in the conduct of Canadian ships in and through the parts of each compulsory pilotage area that the pilotage certificate is applied for;
- (d) a photocopy of the applicant's Restricted Operator's Certificate (ROC-MC) or General Operator Certificate (GOC);
- (e) a photocopy of each training certificate required under paragraph 12.1(e);
- (f) a photocopy of each certificate of competency that the applicant holds; and
- (g) proof of the applicant's age.

- b) avoir effectué, au cours des trois ans précédant la date de sa demande, au moins 15 voyages dans chaque zone de pilotage obligatoire dans laquelle il entend exercer les fonctions de pilotage;
- c) réussir un examen tenu par le jury d'examen en démontrant qu'il possède des connaissances qui portent sur les sujets figurant à l'article 13 et qui sont compatibles avec l'exercice sécuritaire des fonctions de pilotage;
- d) être titulaire d'un certificat restreint d'opérateur radio (CRO-CM) ou d'un certificat général d'opérateur radio (COG) délivrés en vertu de la *Loi sur la radiocommunication*;
- e) être titulaire des certificats de formation démontrant qu'il a, au cours des cinq ans précédant la date de sa demande, terminé avec succès les cours de formation suivants :
 - (i) celui qui porte sur les fonctions d'urgence en mer à l'intention des officiers supérieurs et est enseigné dans un établissement reconnu au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur le personnel maritime*,
 - (ii) celui sur le NES, niveau II, visé dans le *Règlement sur le personnel maritime* ou un cours de mise à niveau en cette matière;
- f) démontrer qu'il observe les règles de déontologie;
- g) avoir été, au plus quatre-vingt-dix jours avant la réception de sa demande par l'Administration, déclaré médicalement apte à exercer les fonctions de pilotage conformément aux exigences du *Règlement général sur le pilotage*;
- h) parler et comprendre suffisamment l'anglais pour exercer les fonctions de pilotage.

12.2 (1) Le candidat à un certificat de pilotage qui présente une demande avant le 1^{er} janvier 2013 n'est pas tenu de répondre aux conditions prévues à l'alinéa 12.1c) si, avant cette date, il fournit à l'Administration une déclaration solennelle qui fait état des renseignements suivants :

- a) son expérience et ses états de service en ce qui concerne la conduite de navires canadiens dans et à travers les parties de chaque zone de pilotage obligatoire pour laquelle il présente une demande de certificat de pilotage;
- b) il est un citoyen canadien ou un résident permanent aux termes de l'alinéa 22(2)b) de la Loi;
- c) son âge;
- d) le genre de chacun des certificats de compétence dont il est titulaire.

(2) La déclaration solennelle visée au paragraphe (1) doit comprendre les pièces jointes suivantes :

- a) une preuve que le demandeur est un citoyen canadien ou qu'il est un résident permanent aux termes de l'alinéa 22(2)b) de la Loi;
- b) une preuve de ses états de service en mer;
- c) une preuve de son expérience et de ses états de service en ce qui concerne la conduite de navires canadiens dans et à travers les parties de chaque zone de pilotage obligatoire pour laquelle il présente une demande de certificat de pilotage;
- d) une photocopie de son certificat restreint d'opérateur radio (CRO-CM) ou de son certificat général d'opérateur radio (COG);
- e) une photocopie de chacun des certificats de formation exigés par l'alinéa 12.1e);
- f) une photocopie de chacun des certificats de compétence dont il est titulaire;
- g) une preuve de son âge.

APPLICANT FOR A PILOTAGE CERTIFICATE —
AFTER DECEMBER 31, 2012

12.3 An applicant for a pilotage certificate who applies after December 31, 2012 shall

- (a) have the sea service described in section 12 of the *General Pilotage Regulations*;
- (b) have completed, within the three years immediately preceding the date of the application, at least 15 trips in each compulsory pilotage area in which the applicant intends to perform pilotage duties;
- (c) either
 - (i) pass an examination conducted by a Board of Examiners by showing a knowledge of the topics set out in section 13 that is compatible with the safe performance of pilotage duties, or
 - (ii) have successfully completed the Great Lakes Marine Pilotage Certificate Training Program;
- (d) hold a Restricted Operator's Certificate (ROC-MC) or General Operator Certificate (GOC) issued under the *Radiocommunication Act*;
- (e) hold training certificates showing that the applicant has, within the five years immediately preceding the date of the application, successfully completed
 - (i) SEN Level II, as referred to in the *Marine Personnel Regulations*, or a refresher training course in that subject, and
 - (ii) a bridge resource management training course that has been approved by the Minister under section 114 of the *Marine Personnel Regulations*;
- (f) demonstrate professional conduct;
- (g) have been declared, not more than 90 days before the receipt of the application by the Authority, fit to perform pilotage duties in accordance with the medical requirements of the *General Pilotage Regulations*; and
- (h) be able to speak and understand English to the extent necessary to perform pilotage duties.

12.4 An applicant for a pilotage certificate who applies after December 31, 2012 shall provide the Authority with

- (a) proof that the applicant is a Canadian citizen or is a permanent resident as described in paragraph 22(2)(b) of the Act;
- (b) proof of the applicant's acquired experience and service in the conduct of Canadian ships, or arrangements of ships, whose total gross tonnage is 1 500 gross tonnage or more in and through the parts of each compulsory pilotage area in which the applicant intends to perform pilotage duties;
- (c) a photocopy of the applicant's Restricted Operator's Certificate (ROC-MC) or General Operator Certificate (GOC);
- (d) a photocopy of each training certificate required under paragraph 12.3(e);
- (e) a photocopy of each certificate of competency that the applicant holds; and
- (f) proof of the applicant's age.

GREAT LAKES MARINE PILOTAGE CERTIFICATE
TRAINING PROGRAM

12.5 For greater certainty, the Authority shall ensure that successfully completing the Great Lakes Marine Pilotage Certificate Training Program is equivalent to passing an examination for a pilotage certificate.

CANDIDAT À UN CERTIFICAT DE PILOTAGE —
APRÈS LE 31 DÉCEMBRE 2012

12.3 Tout candidat à un certificat de pilotage qui présente une demande après le 31 décembre 2012 doit, à la fois :

- a) posséder les états de service en mer figurant à l'article 12 du *Règlement général sur le pilotage*;
- b) avoir effectué, au cours des trois ans précédant la date de sa demande, au moins 15 voyages dans chaque zone de pilotage obligatoire dans laquelle il entend exercer les fonctions de pilotage;
- c) avoir, selon le cas :
 - (i) réussi un examen tenu par le jury d'examen démontrant qu'il possède des connaissances qui portent sur les sujets figurant à l'article 13 et qui sont compatibles avec l'exercice sécuritaire des fonctions de pilotage,
 - (ii) terminé avec succès le Programme de formation au certificat de pilotage maritime dans les Grands Lacs;
- d) être titulaire d'un certificat restreint d'opérateur radio (CRO-CM) ou d'un certificat général d'opérateur radio (COG) délivrés en vertu de la *Loi sur la radiocommunication*;
- e) être titulaire des certificats de formation démontrant qu'il a, au cours des cinq ans précédant la date de sa demande, terminé avec succès les cours de formation suivants :
 - (i) celui sur le NES, niveau II, visé dans le *Règlement sur le personnel maritime* ou un cours de mise à niveau en cette matière,
 - (ii) celui qui porte sur la gestion des ressources à la passerelle et a été approuvé par le ministre en vertu de l'article 114 du *Règlement sur le personnel maritime*;
- f) démontrer qu'il observe les règles de déontologie;
- g) avoir été, au plus quatre-vingt-dix jours avant la réception de sa demande par l'Administration, déclaré médicalement apte à exercer les fonctions de pilotage conformément aux exigences du *Règlement général sur le pilotage*;
- h) parler et comprendre suffisamment l'anglais pour exercer les fonctions de pilotage.

12.4 Tout candidat à un certificat de pilotage qui présente une demande après le 31 décembre 2012 doit fournir à l'Administration les documents suivants :

- a) une preuve qu'il est un citoyen canadien ou qu'il est un résident permanent aux termes de l'alinéa 22(2)(b) de la Loi;
- b) une preuve de son expérience et de ses états de service en ce qui concerne la conduite de navires canadiens ou d'ensembles de navires dont la jauge brute totale est de 1 500 ou plus dans et à travers les parties de chaque zone de pilotage obligatoire dans laquelle il entend exercer les fonctions de pilotage;
- c) une photocopie de son certificat restreint d'opérateur radio (CRO-CM) ou de son certificat général d'opérateur radio (COG);
- d) une photocopie de chacun des certificats de formation exigés par l'alinéa 12.3e);
- e) une photocopie de chacun des certificats de compétence dont il est titulaire;
- f) une preuve de son âge.

PROGRAMME DE FORMATION AU CERTIFICAT DE
PILOTAGE MARITIME DANS LES GRANDS LACS

12.5 Il est entendu que l'Administration veille à ce que la réussite au Programme de formation au certificat de pilotage maritime dans les Grands Lacs soit comparable à la réussite à l'examen en vue d'un certificat de pilotage.

EXAMINATIONS

13. (1) An examination for a licence or pilotage certificate shall relate to the applicant's knowledge of the following topics:

- (a) the pilotage and navigational requirements of each area in which the applicant intends to perform pilotage duties, including knowledge of the currents, depths of water, anchorage areas, aids to navigation and, as applicable, tides;
- (b) the marine traffic control system, if any, in each area in which the applicant intends to perform pilotage duties;
- (c) the relevant parts of the Act and the regulations made under it;
- (d) ship handling, including the related characteristics of a ship and the principles of hydrodynamics;
- (e) the practical use of all shipboard navigational instruments;
- (f) the duties, responsibilities and obligations of a pilot; and
- (g) the relevant customs, port, immigration and pollution regulations.

(2) If an applicant intends to perform pilotage duties in an area other than the Port of Churchill, Manitoba, the examination shall also relate to the applicant's knowledge of the *Seaway Property Regulations*.

(3) If an applicant intends to perform pilotage duties in the Port of Churchill, Manitoba, the examination shall also relate to the applicant's knowledge of the *Collision Regulations* and any regulations respecting the Port of Churchill made under any law of Canada.

13.1 An examination for a licence or pilotage certificate shall be conducted at a place or places determined by the Authority and notice of the examination shall be communicated by the Authority to every applicant for a licence or pilotage certificate.

8. Subsections 14(1) to (3) of the Regulations are replaced by the following:

14. (1) A Board of Examiners shall consist of an officer of the Authority, who shall be the Chairperson of the Board, and of the Board members appointed by the Authority under subsection (2) or (3).

(2) In the case of an applicant for a licence for a compulsory pilotage area, the Authority shall appoint the following Board members:

- (a) two persons, each of whom holds a licence for the area; and
- (b) a person who does not hold a licence for the area but is knowledgeable about the area and holds
 - (i) a certificate not lower than master, local voyage, issued under the *Canada Shipping Act*, or
 - (ii) a certificate not lower than Master, Near Coastal, issued under the *Canada Shipping Act, 2001*.

(3) In the case of an applicant for a pilotage certificate for a compulsory pilotage area, the Authority shall appoint the following Board members:

- (a) two persons, each of whom holds a licence or a pilotage certificate for the area; and
- (b) a person who does not hold a licence or pilotage certificate for the area but is knowledgeable about the area and holds
 - (i) a certificate not lower than master, local voyage, issued under the *Canada Shipping Act*, or

EXAMENS

13. (1) L'examen en vue d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit porter sur les connaissances que le candidat possède dans les sujets suivants :

- a) les exigences relatives au pilotage et à la navigation dans chaque zone dans laquelle il entend exercer les fonctions de pilotage, y compris des connaissances en ce qui concerne les courants, la profondeur des eaux, les aires de mouillage, les aides à la navigation et, le cas échéant, les marées;
- b) le système de contrôle de la circulation maritime, s'il y a lieu, dans chaque zone dans laquelle il entend exercer les fonctions de pilotage;
- c) les parties pertinentes de la Loi et de ses règlements d'application;
- d) la manœuvre des navires, y compris les caractéristiques connexes d'un navire et les principes de l'hydrodynamique;
- e) l'utilisation de tous les instruments de navigation de bord;
- f) les fonctions, les responsabilités et les obligations d'un pilote;
- g) les règlements pertinents relatifs aux douanes, aux ports, à l'immigration et à la pollution.

(2) Si un candidat entend exercer les fonctions de pilotage dans une zone autre que le port de Churchill (Manitoba), l'examen doit porter également sur des connaissances du *Règlement sur les biens de la voie maritime*.

(3) Si un candidat entend exercer les fonctions de pilotage dans le port de Churchill (Manitoba), l'examen doit porter également sur des connaissances du *Règlement sur les abordages* et de tout règlement relatif au port de Churchill.

13.1 L'examen en vue d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit avoir lieu aux endroits déterminés par l'Administration, qui en avise les candidats à un brevet ou à un certificat de pilotage.

8. Les paragraphes 14(1) à (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

14. (1) Le jury d'examen est composé d'un dirigeant de l'Administration, qui en est le président, et des membres du jury nommés par celle-ci en application du paragraphe (2) ou (3).

(2) Dans le cas d'un candidat à un brevet pour une zone de pilotage obligatoire, l'Administration doit nommer les membres du jury suivants :

- a) deux titulaires d'un brevet pour la zone;
- b) une personne qui n'est pas titulaire d'un brevet pour la zone, mais qui connaît bien celle-ci, et qui est titulaire :
 - (i) soit d'un certificat non inférieur à celui de capitaine, voyage local, délivré en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*,
 - (ii) soit d'un certificat non inférieur à celui de capitaine, à proximité du littoral, délivré en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

(3) Dans le cas d'un candidat à un certificat de pilotage pour une zone de pilotage obligatoire, l'Administration nomme les membres du jury suivants :

- a) deux titulaires d'un brevet ou d'un certificat de pilotage pour la zone;
- b) une personne qui n'est pas titulaire ni d'un brevet ni d'un certificat de pilotage pour la zone, mais qui connaît bien celle-ci, et qui est titulaire :

(ii) a certificate not lower than Master, Near Coastal, issued under the *Canada Shipping Act, 2001*.

9. Subsection 15(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Until December 31, 2012, the fee for issuing a licence or pilotage certificate is \$100.

(3) Beginning on January 1, 2013, the fee for issuing a licence or pilotage certificate is \$250.

10. Section 16 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

MAINTAINING QUALIFICATIONS

16. (1) A licence expires unless its holder

(a) remains fit to perform pilotage duties in accordance with the medical requirements of the *General Pilotage Regulations*;

(b) maintains and, if possible, improves his or her competence with respect to pilotage duties;

(c) holds valid certificates of competency and valid certificates issued under the *Radiocommunication Act*, if they were required for the issuance of the licence;

(d) maintains valid training certificates, if they were required for the issuance of the licence; and

(e) completes, every year, at least five one-way trips in each compulsory pilotage area for which the licence was issued.

(2) Paragraph (1)(d) does not apply in respect of a licence for the Port of Churchill, Manitoba.

16.1 A pilotage certificate expires unless its holder

(a) remains fit to perform pilotage duties in accordance with the medical requirements of the *General Pilotage Regulations*;

(b) maintains and, if possible, improves his or her competence with respect to pilotage duties;

(c) holds valid certificates of competency and valid certificates issued under the *Radiocommunication Act*, if they were required for the issuance of the pilotage certificate;

(d) maintains valid training certificates, if they were required for the issuance of the pilotage certificate; and

(e) completes, in the three-year period after the date of issuance of the certificate, in the capacity of master or deck watch officer, at least 10 one-way trips in the compulsory pilotage area for which the pilotage certificate was issued; and

(f) provides, at the request of the Authority, satisfactory evidence that the holder has complied with the requirements of paragraph (e).

COMING INTO FORCE

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

[13-1-o]

(i) soit d'un certificat non inférieur à celui de capitaine, voyage local, délivré en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*,

(ii) soit d'un certificat non inférieur à celui de capitaine, à proximité du littoral, délivré en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

9. Le paragraphe 15(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Jusqu'au 31 décembre 2012, le droit à payer pour la délivrance d'un brevet ou d'un certificat de pilotage est de 100 \$.

(3) À compter du 1^{er} janvier 2013, le droit à payer pour la délivrance d'un brevet ou d'un certificat de pilotage est de 250 \$.

10. L'article 16 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

MAINTIEN DES CONDITIONS

16. (1) Un brevet expire à moins que son titulaire ne réponde aux conditions suivantes :

a) il demeure apte à exercer les fonctions de pilotage conformément aux exigences médicales figurant dans le *Règlement général sur le pilotage*;

b) il maintient et, si possible, accroît ses compétences relatives aux fonctions de pilotage;

c) il est titulaire des certificats de compétence valides et des certificats valides délivrés en vertu de la *Loi sur la radiocommunication*, s'ils étaient exigés pour la délivrance du brevet;

d) il maintient en état de validité les certificats de formation, s'ils étaient exigés pour la délivrance du brevet;

e) il effectue, chaque année, au moins cinq voyages aller dans chaque zone de pilotage obligatoire pour laquelle le brevet lui a été délivré.

(2) L'alinéa (1)d) ne s'applique pas à l'égard d'un brevet pour le port de Churchill (Manitoba).

16.1 Un certificat de pilotage expire à moins que son titulaire ne réponde aux conditions suivantes :

a) il demeure apte à exercer les fonctions de pilotage conformément aux exigences médicales figurant dans le *Règlement général sur le pilotage*;

b) il maintient et, si possible, accroît ses compétences relatives aux fonctions de pilotage;

c) il est titulaire des certificats de compétence et des certificats valides délivrés en vertu de la *Loi sur la radiocommunication*, s'ils étaient exigés pour la délivrance du certificat de pilotage;

d) il maintient en état de validité les certificats de formation, s'ils étaient exigés pour la délivrance du certificat;

e) il effectue, au cours des trois ans suivant la date de délivrance de son certificat, à titre de capitaine ou d'officier de quart à la passerelle, au moins 10 voyages aller dans la zone de pilotage obligatoire pour laquelle le certificat lui a été délivré;

f) il fournit, à la demande de l'Administration, une preuve satisfaisante qu'il s'est conformé aux exigences de l'alinéa e).

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[13-1-o]

Airport Zoning Regulations Respecting Nine Airports in the Nunavut Territory

Statutory authority

Aeronautics Act

Sponsoring department

Department of Transport

Règlements de zonage d'aéroports concernant neuf aéroports du Nunavut

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the regulations.)

Issue and objectives

The safety of aircraft operating in the airspace surrounding our airports is of vital concern to private citizens and to federal and municipal governments. Airport zoning regulations (AZR) are established to ensure that lands adjacent to and in the vicinity of airports are used in a manner compatible with the safe operations of an aircraft and the airport itself. These regulations are established not only to protect the present operations of an airport, but also to help ensure that potential and future development surrounding the airport remains compatible with the safe operation of aircraft and the airport.

Between 1990 and 1995 the Minister of Transport entered into agreements to transfer 49 airports owned by Transport Canada to the Government of the Northwest Territories (GNWT). The transfer agreements included a commitment for Transport Canada to establish airport zoning regulations at specific airports. Airport zoning regulations were then made for all but nine airports. On April 1, 1999, the Nunavut Territory was formed which included these nine airports. These airports were Iqaluit, Qikiqtarjuaq, Sanikiluaq, Pond Inlet, Pangnirtung, Kugaaruk, Kimmirut, Clyde River and Cape Dorset.

In October 2000 a meeting was held between officials from the Nunavut Airports Directorate and Transport Canada, Prairie and Northern Region (PNR). The Nunavut Government formally requested that Transport Canada investigate and pursue making federal zoning regulations for the outstanding airports in the eastern portion of their territory at public expense.

Nowhere in Canada are airport transportation services more vital to a community's survival than in the North. In accordance with the terms of the Arctic airport transfer agreements between Transport Canada and the territorial government(s), Transport Canada must establish airport zoning regulations for these airports. The proposed *Iqaluit Airport Zoning Regulations*, *Qikiqtarjuaq Airport Zoning Regulations*, *Sanikiluaq Airport Zoning Regulations*, *Pond Inlet Airport Zoning Regulations*, *Pangnirtung Airport Zoning Regulations*, *Kugaaruk Airport Zoning Regulations*, *Kimmirut Airport Zoning Regulations*, *Clyde River Airport Zoning Regulations* and *Cape Dorset Airport Zoning Regulations* (collectively defined as the proposed regulations) will protect the ongoing viability of these nine Nunavut airports and ensure the survival of these communities in the North.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

Question et objectifs

La sécurité des aéronefs qui évoluent dans l'espace aérien entourant nos aéroports est d'une importance cruciale pour les citoyens comme pour les administrations fédérale et municipales. Des règlements de zonage aéroportuaire (RZA) sont établis pour veiller à ce que les biens-fonds situés aux abords et dans le voisinage des aéroports soient utilisés de manière compatible avec l'exploitation sécuritaire des aéronefs ou des aéroports eux-mêmes. Ces règlements visent non seulement à protéger l'exploitation actuelle des aéroports, mais aussi à assurer que les aménagements potentiels et futurs de leur voisinage demeurent compatibles avec l'exploitation sécuritaire des aéronefs et des aéroports.

Entre 1990 et 1995, le ministre des Transports a conclu des accords pour transférer 49 aéroports appartenant à Transports Canada au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest (GTNO). Dans le cadre de ces accords de cession, Transports Canada s'est engagé à prendre des règlements de zonage pour certains aéroports. Des RZA ont été pris pour tous les aéroports, sauf pour les neuf qui faisaient partie du territoire du Nunavut lors de sa création le 1^{er} avril 1999. Ces aéroports sont les suivants : Iqaluit, Qikiqtarjuaq, Sanikiluaq, Pond Inlet, Pangnirtung, Kugaaruk, Kimmirut, Clyde River et Cape Dorset.

En octobre 2000, des représentants de la Direction générale des aéroports du Nunavut et de la Région des Prairies et du Nord (RPN) de Transports Canada se sont réunis. Le gouvernement du Nunavut a officiellement demandé que Transports Canada enquête sur la prise des RZA pour les neuf aéroports de la partie est du territoire et y donne suite aux frais des contribuables.

Nulle part au Canada les services de transport aérien ne sont-ils plus indispensables à la survie d'une collectivité que dans le Nord. Conformément aux modalités des accords de cession des aéroports de l'Arctique conclus entre Transports Canada et les gouvernements territoriaux, Transports Canada doit prendre des règlements de zonage pour ces aéroports. Les projets de règlement suivants (définis collectivement en tant que projets de règlement) préserveront la viabilité permanente des neuf aéroports du Nunavut et assureront la survie des collectivités du Nord : le *Règlement de zonage de l'aéroport d'Iqaluit*, le *Règlement de zonage de l'aéroport de Qikiqtarjuaq*, le *Règlement de zonage de l'aéroport de Sanikiluaq*, le *Règlement de zonage de l'aéroport de Pond Inlet*, le *Règlement de zonage de l'aéroport de Pangnirtung*, le *Règlement de zonage de l'aéroport de Kugaaruk*,

le *Règlement de zonage de l'aéroport de Kimmirut*, le *Règlement de zonage de l'aéroport de Clyde River* et le *Règlement de zonage de l'aéroport de Cape Dorset*.

Description and rationale

The proposed regulations would provide different types of protection against development and land uses around the airport that would not be compatible with safe airport operations and associated aircraft activities.

With the proposed regulations, the airspace associated with these airports would be kept obstacle-free, increasing the safety of aircraft operating in the vicinity of the airport. The proposed regulations will impose height limitations on new structures that would be constructed within 4 km of the mid-point of the runway at all airports except Iqaluit. In the case of Iqaluit Airport, this area is larger as it will encompass the lands within the 4 km radius, as well as the lands under the approach flares that are 15 km in length. Iqaluit is an International Civil Aviation Organization (ICAO) alternate airport and, as such, must have the runway capability to land large commercial aircraft.

The proposed regulations would provide protections against developments within 4 km that would cause an interference with any signals or communications to and from an aircraft or to and from any facility used to provide services relating to aeronautics.

The proposed regulations would also include a clause to prevent land uses or activities that may attract wildlife, particularly birds, that may create a hazard for aviation safety within a 4 km radius centred upon the mid-point of the runway.

Benefits and costs

With the proposed regulations, the airspace associated with the airports would be kept obstacle-free, increasing the safety of aircraft operating in the vicinity of the airport. The risk of electronic interference would be reduced and future communication and navigation services would be protected. By restricting land uses and activities attractive to birds, the AZR would reduce the risk of bird strikes.

No existing structures would be removed directly and solely because of the proposed regulations. There would be no major negative effects on land development patterns or land values in the vicinity of the airport.

The costs of the proposed regulations are being borne by Transport Canada, which include technical expertise related to the processing of the regulations, such as completion of the zoning surveys, drafting, printing and publishing the regulations. These costs are far outweighed by the benefits of increased safety for the airport operations.

Consultation

Transport Canada conducts three types of early consultation: municipal, aboriginal and with potentially affected landowners.

The community planning departments of the Department of Community Government Services were briefed during the winter of 2003 to spring 2004.

Description et justification

Les projets de règlement accorderaient différents types de protection contre tout aménagement et toute utilisation de biens-fonds aux abords d'un aéroport, qui seraient incompatibles avec l'exploitation sécuritaire de l'aéroport et des activités connexes des aéronefs.

Grâce aux projets de règlement, l'espace aérien associé à ces aéroports demeurerait libre de tout obstacle, augmentant ainsi la sécurité des aéronefs évoluant dans leur voisinage. Les projets de règlement imposeraient des restrictions quant à la hauteur des nouveaux bâtiments érigés à moins de 4 km du milieu des pistes des aéroports, sauf celui d'Iqaluit. Dans le cas de l'aéroport d'Iqaluit, il s'agit d'une zone plus vaste qui engloberait les biens-fonds dans une périphérie de 4 km ainsi que les biens-fonds situés sous les surfaces d'approche mesurant 15 km. L'aéroport d'Iqaluit est un aéroport de dégagement de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et doit par conséquent avoir des pistes d'atterrissage en mesure d'accueillir de gros aéronefs commerciaux.

Les projets de règlement accorderaient une protection contre tout aménagement dans une périphérie de 4 km qui causerait des interférences avec les signaux électroniques ou les communications avec les aéronefs ou encore avec les installations destinées à fournir des services liés à l'aéronautique.

Les projets de règlement comprendraient tous une disposition pour empêcher l'utilisation de biens-fonds ou des activités qui pourraient attirer les animaux sauvages, en particulier les oiseaux, susceptibles de créer un danger pour la sécurité aérienne dans une périphérie de 4 km du milieu des pistes des aéroports.

Avantages et coûts

Grâce aux projets de règlement, l'espace aérien associé à ces aéroports demeurerait libre de tout obstacle, ce qui augmenterait la sécurité des aéronefs évoluant dans le voisinage de l'aéroport. Le risque d'interférence électronique serait réduit et les futurs services de communication et de navigation seraient protégés. En restreignant l'utilisation des biens-fonds et les activités susceptibles d'attirer des oiseaux, les RZA réduiraient par conséquent le risque de collision avec ceux-ci.

Aucun ouvrage ne serait enlevé directement et exclusivement en raison des projets de règlement. Il n'y aurait pas d'effets néfastes importants sur les schémas d'aménagement ou sur la valeur des biens-fonds dans le voisinage de l'aéroport.

Les coûts associés aux projets de règlement sont assumés par Transports Canada. Ces coûts comprennent l'expertise technique liée à l'élaboration des projets de règlement, comme la réalisation des levées nécessaires au zonage, la rédaction, l'impression et la publication des projets de règlement. Ces coûts sont de loin compensés par les avantages que procure le renforcement de la sécurité des activités aux aéroports.

Consultation

Transports Canada mène trois types de consultations préliminaires, à savoir des consultations auprès des municipalités, des groupes autochtones et des propriétaires fonciers potentiellement touchés.

Les services de planification communautaire du ministère des Services communautaires et gouvernementaux ont été informés au cours de l'hiver 2003 jusqu'au printemps 2004.

Aboriginal consultation will be held concurrently with the potentially affected landowners information launch. This will include, but not be limited to, the posting on a Web site of maps of the zoning and proposed regulations for each airport, as well as download capability, publication in the local newspapers and letters being sent directly to all aboriginal parties and communities in the areas affected.

Implementation, enforcement and service standards

The proposed regulations would be filed in the Land Titles Office in Iqaluit upon final approval.

Each airport will provide copies of the final zoning plans and the proposed regulations to land use authorities/municipal planners and other key stakeholders. The airports and the regional community planners will monitor developments in the vicinity of the airports for compliance with the proposed regulations.

Department of Transport Civil Aviation Safety Inspectors will monitor and enforce compliance.

Contact

Wayne Woloshyn
Regional Manager
Aerodrome Safety and Air Navigation
Transport Canada
344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6
Telephone: 204-984-7243
Fax: 204-983-0281
Email: wayne.woloshyn@tc.gc.ca

Les consultations auprès des Autochtones seront menées en même temps que la diffusion des renseignements aux propriétaires fonciers potentiellement touchés. Elles comprendront, notamment, la publication sur un site Web des cartes de zonage et des projets de règlement de chaque aéroport, ainsi que la capacité de téléchargement, la publication dans les journaux locaux et l'acheminement direct du courrier aux groupes et aux communautés autochtones des régions concernées.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les projets de règlement seront déposés auprès du Bureau des titres de biens-fonds à Iqaluit dès réception de l'approbation finale.

Chaque aéroport fournira une copie des plans de zonage finaux et du projet de règlement aux autorités responsables de l'utilisation des biens-fonds, aux planificateurs municipaux et aux autres intervenants importants. Les aéroports et les planificateurs communautaires régionaux surveilleront les aménagements dans le voisinage des aéroports pour veiller à ce que les dispositions des RZA soient respectées.

Les inspecteurs de la sécurité de l'Aviation civile du ministère des Transports veilleront à ce que les projets de règlement soient respectés et appliqués.

Personne-ressource

Wayne Woloshyn
Gestionnaire régional
Sécurité des aéroports et Services de navigation aérienne
Transports Canada
344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
Téléphone : 204-984-7243
Télécopieur : 204-983-0281
Courriel : wayne.woloshyn@tc.gc.ca

Cape Dorset Airport Zoning Regulations*Statutory authority**Aeronautics Act**Sponsoring department*

Department of Transport

Règlement de zonage de l'aéroport de Cape Dorset*Fondement législatif**Loi sur l'aéronautique**Ministère responsable*

Ministère des Transports

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1144.

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1144.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 5.5(1)^a of the *Aeronautics Act*^b, that the Governor in Council, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)^a and (c)^a of that Act, proposes to make the annexed *Cape Dorset Airport Zoning Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Wayne Woloshyn, Regional Manager, Aerodrome Safety and Air Navigation, Department of Transport, 344 Edmonton Street, 2nd Floor, Winnipeg, Manitoba R3B 2L4 (tel.: 204-984-7243; fax: 204-983-0281; email: wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, March 10, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 5.5(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des alinéas 5.4(2)(b)^a et (c)^a de cette loi, se propose de prendre le *Règlement de zonage de l'aéroport de Cape Dorset*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Wayne Woloshyn, gestionnaire régional, Sécurité des aéroports et Navigation aérienne, ministère des Transports, 344, rue Edmonton, 2^e étage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2L4 (tél. : 204-984-7243; téléc. : 204-983-0281; courriel : wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, le 10 mars 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**CAPE DORSET AIRPORT ZONING
REGULATIONS****INTERPRETATION**

Definitions

1. The following definitions apply in these Regulations.

“airport”
« aéroport »

“airport” means the Cape Dorset Airport, in the vicinity of Cape Dorset, in Nunavut.

“airport reference point”
« point de référence de l'aéroport »

“airport reference point” means the point described in Part 1 of the schedule.

**RÈGLEMENT DE ZONAGE DE
L'AÉROPORT DE CAPE DORSET****DÉFINITIONS**

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

« aéroport » L'aéroport de Cape Dorset, situé aux abords de Cape Dorset, au Nunavut.

« aéroport »
“airport”

« plan de zonage » Le plan n° E 3263, établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et daté du 1^{er} décembre 2008.

« plan de zonage »
“zoning plan”

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

^b R.S., c. A-2

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

^b L.R., ch. A-2

<p>“approach surface” « surface d’approche »</p>	<p>“approach surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of the strip surface, and that is described in Part 2 of the schedule.</p>	<p>« point de référence de l’aéroport » Le point dont l’emplacement est précisé à la partie 1 de l’annexe.</p>	<p>« point de référence de l’aéroport » “airport reference point”</p>
<p>“outer surface” « surface extérieure »</p>	<p>“outer surface” means the imaginary surface that is located above and in the immediate vicinity of the airport and that is described in Part 3 of the schedule.</p>	<p>« surface d’approche » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir de chaque extrémité de la surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l’annexe.</p>	<p>« surface d’approche » “approach surface”</p>
<p>“strip surface” « surface de bande »</p>	<p>“strip surface” means the imaginary surface that is associated with the airport runway and that is described in Part 4 of the schedule.</p>	<p>« surface de bande » La surface imaginaire qui est associée à la piste de l’aéroport et dont la description figure à la partie 4 de l’annexe.</p>	<p>« surface de bande » “strip surface”</p>
<p>“transitional surface” « surface de transition »</p>	<p>“transitional surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces, and that is described in Part 5 of the schedule.</p>	<p>« surface de transition » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d’approche et dont la description figure à la partie 5 de l’annexe.</p>	<p>« surface de transition » “transitional surface”</p>
<p>“zoning plan” « plan de zonage »</p>	<p>“zoning plan” means Plan No. E 3263, prepared by the Department of Public Works and Government Services and dated December 1, 2008.</p>	<p>« surface extérieure » La surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l’aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l’annexe.</p>	<p>« surface extérieure » “outer surface”</p>

APPLICATION

Lands near airport

2. These Regulations apply in respect of all lands that are adjacent to or in the vicinity of the airport within the limit described in Part 6 of the schedule. For greater certainty, the lands include lands under water and public road allowances.

BUILDING RESTRICTIONS

Prohibition — maximum height

3. A person must not place, erect or construct, or permit to be placed, erected or constructed, on any of the lands, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would penetrate any of the following surfaces:

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface; or
- (c) a transitional surface.

INTERFERENCE WITH COMMUNICATION

Prohibition — interference

4. A person must not use or develop, or permit another person to use or develop, any of the lands that are under the outer surface in a manner that causes interference with any signal or communication to and from an aircraft or to and from any facility used to provide services relating to aeronautics.

NATURAL GROWTH

Prohibition — maximum height

5. A person must not permit any object of natural growth that is on any of the lands to grow in such a manner as to penetrate any of the following surfaces:

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface; or
- (c) a transitional surface.

APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique à l’égard des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l’aéroport, dans la limite précisée à la partie 6 de l’annexe. Il est entendu que les biens-fonds comprennent les biens-fonds submergés et les emprises de voies publiques.

LIMITES DE CONSTRUCTION

3. Il est interdit, sur tout bien-fonds, de placer, d’ériger ou de construire, ou de permettre que le soit, un élément ou un rajout à un élément existant, de sorte qu’une de ses parties pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

- a) une surface d’approche;
- b) la surface extérieure;
- c) une surface de transition.

INTERFÉRENCES DANS LES COMMUNICATIONS

4. Il est interdit d’utiliser ou d’aménager, ou de permettre que le soit, tout bien-fonds situé sous la surface extérieure, de façon à causer des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l’aéronautique.

VÉGÉTATION

5. Il est interdit de laisser croître toute végétation sur un bien-fonds de sorte qu’elle pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

- a) une surface d’approche;
- b) la surface extérieure;
- c) une surface de transition.

Biens-fonds près de l’aéroport

Interdiction — hauteur maximale

Interdiction — interférences

Interdiction — hauteur maximale

WILDLIFE HAZARD

Prohibition —
activities or
uses

6. (1) A person must not use or permit another person to use any of the lands for activities or uses that attract wildlife — particularly birds — that may create a hazard for aviation safety.

Exception

(2) Despite subsection (1), a person may use or permit another person to use any of the lands as a site for an open water storage reservoir for a period of 48 hours or less.

COMING INTO FORCE

Require-
ments —
s. 5.6(2) of the
*Aeronautics
Act*

7. These Regulations come into force on the day on which the requirements prescribed in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.

SCHEDULE
(Sections 1 and 2)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North American Datum, Zone 18, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.9996563.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and are based on the Canadian Geodetic Vertical Datum (CGVD28).

PART 1

AIRPORT REFERENCE POINT

The airport reference point, as shown on the zoning plan, is the geometric centre of the runway thresholds, at grid coordinates 7 123 555.931 N, 426 034.620 E (latitude 64°13'49" N, longitude 76°31'30" W). It is located on the centre line of the strip surface at a distance of 668.70 m from the end of the strip surface associated with runway 13-31, and its assigned elevation is 46.72 m above sea level.

PART 2

APPROACH SURFACES

The approach surfaces, as shown on the zoning plan, are described as follows:

(a) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 13 and ascending, from an assigned elevation of 46.57 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 30 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 295 m from the projected centre line and 83.33 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 13; and

PÉRIL FAUNIQUE

6. (1) Il est interdit d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds pour des activités ou des usages qui attirent des animaux sauvages — notamment des oiseaux — qui peuvent présenter un risque pour la sécurité aérienne.

Interdiction —
activités ou
usages

Exception

(2) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds comme emplacement pour un réservoir de retenue d'eau à ciel ouvert pour une période de quarante-huit heures ou moins.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.

Exigences —
par. 5.6(2)
de la *Loi sur
l'aéronautique*ANNEXE
(articles 1 et 2)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 18, suivant le Système de référence nord-américain de 1983. Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,9996563.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le Système canadien de référence altimétrique (CGVD28).

PARTIE 1

POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage, est le centre géométrique des seuils de la piste, aux coordonnées de quadrillage 7 123 555,931 N. et 426 034,620 E. (64°13'49" de latitude N. et 76°31'30" de longitude O.). Il est situé sur l'axe de la surface de bande, à une distance de 668,70 m de l'extrémité de la surface de bande associée à la piste 13-31 et à une altitude attribuée de 46,72 m.

PARTIE 2

SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage, dont la description suit :

a) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 13 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 46,57 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 30 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 295 m du prolongement de l'axe et à 83,33 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 13 de la piste;

(b) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 31 and ascending, from an assigned elevation of 42.26 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 30 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 295 m from the projected centre line and 83.33 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 31.

The elevation of an approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that approach surface. The elevation of an approach surface centre line is calculated from the elevation of the abutting end of the strip surface, and increases at the constant ratios set out in this Part.

PART 3

OUTER SURFACE

The outer surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary surface extending outward from the airport reference point to a radius of 4 000 m. It is situated at a constant elevation of 45 m above the airport reference point, but at 9 m above the ground when that elevation would place the outer surface at less than 9 m above the ground.

PART 4

STRIP SURFACE

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that strip surface. The elevation of the strip surface centre line between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The strip surface centre line between the strip surface thresholds is divided into segments, each of which has a slope that increases or decreases at the constant ratio set out in Column 7 of the table below. The elevation of any point along a segment is calculated using the data set out in that table.

The strip surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary rectangular surface described as follows:

the strip surface associated with runway 13-31 is 90 m in total width, being 45 m on either side of the centre line of the runway. The strip surface commences 60 m to the northwest of threshold 13 and ends 60 m to the southeast of threshold 31, having a total length of 1 337.40 m. The 13 end of the strip surface has an assigned elevation of 46.57 m and the 31 end of the strip surface has an assigned elevation of 42.26 m. The azimuth of the centre line of runway 13-31 is S 51°10'07" E. Threshold 13 has grid coordinates of 7 123 937.47 N and 425 560.61 E, and threshold 31 has grid coordinates of 7 123 174.39 N and 426 508.63 E.

b) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 31 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 42,26 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 30 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 295 m du prolongement de l'axe et à 83,33 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 31 de la piste.

L'altitude en tout point d'une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche. L'altitude de l'axe d'une surface d'approche se calcule à partir de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande attenante et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

PARTIE 3

SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage, est une surface imaginaire qui s'étend vers l'extérieur depuis le point de référence de l'aéroport dans un rayon de 4 000 m. Elle est située à une altitude constante de 45 m au-dessus du point de référence de l'aéroport, mais à 9 m du sol lorsque cette altitude la placerait à moins de 9 m au-dessus du sol.

PARTIE 4

SURFACE DE BANDE

L'altitude en tout point d'une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de la surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'axe de la surface de bande entre les seuils de la surface de bande est divisé en segments ayant une inclinaison qui augmente ou diminue selon le rapport constant indiqué à la colonne 7 du tableau ci-après. L'altitude de tout point le long d'un segment se calcule à l'aide des données indiquées dans ce tableau.

La surface de bande, figurant sur le plan de zonage, est une surface rectangulaire imaginaire dont la description suit :

la surface de bande associée à la piste 13-31 est d'une largeur totale de 90 m, soit 45 m de chaque côté de l'axe de la piste. Elle commence à 60 m au nord-ouest du seuil 13 et se termine à 60 m au sud-est du seuil 31, sa longueur totale étant de 1 337,40 m. L'altitude attribuée de l'extrémité 13 de la surface de bande est de 46,57 m et l'altitude attribuée de l'extrémité 31 de la surface de bande est de 42,26 m. L'azimut de l'axe de la piste 13-31 se situe à S. 51°10'07" E. Les coordonnées du quadrillage du seuil 13 sont 7 123 937,47 N. et 425 560,61 E. et celles du seuil 31 sont 7 123 174,39 N. et 426 508,63 E.

DATA FOR CALCULATING ELEVATION BETWEEN THRESHOLDS ALONG CENTRE LINE OF RUNWAY 13-31

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Segment	Starting point of segment	Assigned elevation of starting point (m)	End point of segment	Distance between starting and end points of segment (m)	Assigned elevation of end point (m)	Constant ratio for calculating elevation of any point along segment
1.	Threshold 13	46.57	Intermediate point A	608.70	46.72	+1 : 4058
2.	Intermediate point A	46.72	Threshold 31	608.70	42.26	-1 : 136.4798

DONNÉES SERVANT AU CALCUL DE L'ALTITUDE ENTRE LES SEUILS LE LONG DE L'AXE DE LA PISTE 13-31

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Segment	Point de départ du segment	Altitude attribuée du point de départ (m)	Point d'arrivée du segment	Distance entre le point de départ du segment et son point d'arrivée (m)	Altitude attribuée du point d'arrivée (m)	Rapport constant servant au calcul de l'altitude de tout point le long du segment
1.	Seuil 13	46,57	Point intermédiaire A	608,70	46,72	+1 : 4058
2.	Point intermédiaire A	46,72	Seuil 31	608,70	42,26	-1 : 136,4798

PART 5

TRANSITIONAL SURFACES

Each transitional surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary inclined surface ascending at a ratio of 1 m measured vertically to 7 m measured horizontally at right angles to the centre line and projected centre line of the strip surface, extending upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces to the intersection with the outer surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting strip surface. The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting an approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting approach surface.

PARTIE 5

SURFACES DE TRANSITION

Chacune des surfaces de transition, figurant sur le plan de zonage, est une surface inclinée imaginaire qui s'élève à raison de 1 m dans le sens vertical et de 7 m dans le sens horizontal. Elles sont perpendiculaires à l'axe et au prolongement de l'axe de la surface de bande et s'élèvent vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante. L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche attenante.

PART 6

LIMIT OF AREA CONTAINING LANDS TO WHICH THESE REGULATIONS APPLY

The limit of the area containing the lands to which these Regulations apply is defined by a circle with a radius of 4 000 m centred on the airport reference point, as shown on the zoning plan.

PARTIE 6

LIMITE DU SECTEUR OÙ SE TROUVENT LES BIENS-FONDS VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

La limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement est définie par un cercle ayant un rayon de 4 000 m mesuré à partir du point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage.

Clyde River Airport Zoning Regulations*Statutory authority**Aeronautics Act**Sponsoring department*

Department of Transport

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1144.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 5.5(1)^a of the *Aeronautics Act*^b, that the Governor in Council, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)^a and (c)^a of that Act, proposes to make the annexed *Clyde River Airport Zoning Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Wayne Woloshyn, Regional Manager, Aerodrome Safety and Air Navigation, Department of Transport, 344 Edmonton Street, 2nd Floor, Winnipeg, Manitoba R3B 2L4 (tel.: 204-984-7243; fax: 204-983-0281; email: wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, March 10, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

**CLYDE RIVER AIRPORT ZONING
REGULATIONS****INTERPRETATION**

Definitions

1. The following definitions apply in these Regulations.

“airport”
« *aéroport* »

“airport” means the Clyde River Airport, in the vicinity of Clyde River, in Nunavut.

“airport reference point”
« *point de référence de l'aéroport* »

“airport reference point” means the point described in Part 1 of the schedule.

“approach surface”
« *surface d'approche* »

“approach surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of the strip surface, and that is described in Part 2 of the schedule.

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1^b R.S., c. A-2**Règlement de zonage de l'aéroport de Clyde River***Fondement législatif**Loi sur l'aéronautique**Ministère responsable*

Ministère des Transports

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1144.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 5.5(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des alinéas 5.4(2)(b)^a et (c)^a de cette loi, se propose de prendre le *Règlement de zonage de l'aéroport de Clyde River*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Wayne Woloshyn, gestionnaire régional, Sécurité des aéroports et Navigation aérienne, ministère des Transports, 344, rue Edmonton, 2^e étage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2L4 (tél. : 204-984-7243; téléc. : 204-983-0281; courriel : wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, le 10 mars 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**RÈGLEMENT DE ZONAGE DE
L'AÉROPORT DE CLYDE RIVER****DÉFINITIONS**

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

« aéroport » L'aéroport de Clyde River, situé aux abords de Clyde River, au Nunavut.

« plan de zonage » Le plan n° E 3264, établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et daté du 1^{er} décembre 2008.

« point de référence de l'aéroport » Le point dont l'emplacement est précisé à la partie 1 de l'annexe.

Définitions

« aéroport »
“*airport*”

« plan de zonage »
“*zoning plan*”

« point de référence de l'aéroport »
“*airport reference point*”

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1^b L.R., ch. A-2

“outer surface”
« surface
extérieure »

“strip surface”
« surface de
bande »

“transitional
surface”
« surface de
transition »

“zoning plan”
« plan de
zonage »

“outer surface” means the imaginary surface that is located above and in the immediate vicinity of the airport and that is described in Part 3 of the schedule.

“strip surface” means the imaginary surface that is associated with the airport runway and that is described in Part 4 of the schedule.

“transitional surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces, and that is described in Part 5 of the schedule.

“zoning plan” means Plan No. E 3264, prepared by the Department of Public Works and Government Services and dated December 1, 2008.

« surface d’approche » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir de chaque extrémité de la surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l’annexe.

« surface de bande » La surface imaginaire qui est associée à la piste de l’aéroport et dont la description figure à la partie 4 de l’annexe.

« surface de transition » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d’approche et dont la description figure à la partie 5 de l’annexe.

« surface extérieure » La surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l’aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l’annexe.

« surface d’approche »
“approach surface”

« surface de bande »
“strip surface”

« surface de transition »
“transitional surface”

« surface extérieure »
“outer surface”

APPLICATION

Lands near airport

2. These Regulations apply in respect of all lands that are adjacent to or in the vicinity of the airport within the limit described in Part 6 of the schedule. For greater certainty, the lands include lands under water and public road allowances.

APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique à l’égard des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l’aéroport, dans la limite précisée à la partie 6 de l’annexe. Il est entendu que les biens-fonds comprennent les biens-fonds submergés et les emprises de voies publiques.

Biens-fonds près de l’aéroport

BUILDING RESTRICTIONS

Prohibition — maximum height

3. A person must not place, erect or construct, or permit to be placed, erected or constructed, on any of the lands, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would penetrate any of the following surfaces:

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface; or
- (c) a transitional surface.

LIMITES DE CONSTRUCTION

3. Il est interdit, sur tout bien-fonds, de placer, d’ériger ou de construire, ou de permettre que le soit, un élément ou un rajout à un élément existant, de sorte qu’une de ses parties pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

- a) une surface d’approche;
- b) la surface extérieure;
- c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

INTERFERENCE WITH COMMUNICATION

Prohibition — interference

4. A person must not use or develop, or permit another person to use or develop, any of the lands that are under the outer surface in a manner that causes interference with any signal or communication to and from an aircraft or to and from any facility used to provide services relating to aeronautics.

INTERFÉRENCES DANS LES COMMUNICATIONS

4. Il est interdit d’utiliser ou d’aménager, ou de permettre que le soit, tout bien-fonds situé sous la surface extérieure, de façon à causer des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l’aéronautique.

Interdiction — interférences

NATURAL GROWTH

Prohibition — maximum height

5. A person must not permit any object of natural growth that is on any of the lands to grow in such a manner as to penetrate any of the following surfaces:

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface; or
- (c) a transitional surface.

VÉGÉTATION

5. Il est interdit de laisser croître toute végétation sur un bien-fonds de sorte qu’elle pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

- a) une surface d’approche;
- b) la surface extérieure;
- c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

WILDLIFE HAZARD

Prohibition — activities or uses

6. (1) A person must not use or permit another person to use any of the lands for activities or uses that attract wildlife — particularly birds — that may create a hazard for aviation safety.

PÉRIL FAUNIQUE

6. (1) Il est interdit d’utiliser, ou de permettre d’utiliser, tout bien-fonds pour des activités ou des usages qui attirent des animaux sauvages — notamment des oiseaux — qui peuvent présenter un risque pour la sécurité aérienne.

Interdiction — activités ou usages

Exception (2) Despite subsection (1), a person may use or permit another person to use any of the lands as a site for an open water storage reservoir for a period of 48 hours or less.

Exception (2) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds comme emplacement pour un réservoir de retenue d'eau à ciel ouvert pour une période de quarante-huit heures ou moins.

COMING INTO FORCE

Requirements — s. 5.6(2) of the *Aeronautics Act* 7. These Regulations come into force on the day on which the requirements prescribed in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Exigences — par. 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* 7. Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.

SCHEDULE (Sections 1 and 2)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North American Datum, Zone 19, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.999600.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and are based on the Canadian Geodetic Vertical Datum (CGVD28).

PART 1

AIRPORT REFERENCE POINT

The airport reference point, as shown on the zoning plan, is the geometric centre of the runway thresholds, at grid coordinates 7 820 133.667 N, 518 008.083 E (latitude 70°29'09" N, longitude 68°31'01" W). It is located on the centre line of the strip surface at a distance of 595.48 m from the end of the strip surface associated with runway 02-20, and its assigned elevation is 27.96 m above sea level.

PART 2

APPROACH SURFACES

The approach surfaces, as shown on the zoning plan, are described as follows:

- (a) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 02 and ascending, from an assigned elevation of 27.69 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 30 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 295 m from the projected centre line and 83.33 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 02; and
- (b) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 20 and ascending, from an assigned elevation of 28.70 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 30 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer

ANNEXE (articles 1 et 2)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 19, suivant le Système de référence nord-américain de 1983. Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,999600.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le Système canadien de référence altimétrique (CGVD28).

PARTIE 1

POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage, est le centre géométrique des seuils de la piste, aux coordonnées de quadrillage 7 820 133,667 N. et 518 008,083 E. (70°29'09" de latitude N. et 68°31'01" de longitude O.). Il est situé sur l'axe de la surface de bande, à une distance de 595,48 m de l'extrémité de la surface de bande associée à la piste 02-20 et à une altitude attribuée de 27,96 m.

PARTIE 2

SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage, dont la description suit :

- a) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 02 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 27,69 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 30 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 295 m du prolongement de l'axe et à 83,33 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 02 de la piste;
- b) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 20 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 28,70 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 30 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface

ends of the imaginary horizontal line being 295 m from the projected centre line and 83.33 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 20.

The elevation of an approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that approach surface. The elevation of an approach surface centre line is calculated from the elevation of the abutting end of the strip surface, and increases at the constant ratios set out in this Part.

PART 3

OUTER SURFACE

The outer surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary surface extending outward from the airport reference point to a radius of 4 000 m. It is situated at a constant elevation of 45 m above the airport reference point, but at 9 m above the ground when that elevation would place the outer surface at less than 9 m above the ground.

PART 4

STRIP SURFACE

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that strip surface. The elevation of the strip surface centre line between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The strip surface centre line between the strip surface thresholds is divided into segments, each of which has a slope that increases or decreases at the constant ratio set out in Column 7 of the table below. The elevation of any point along a segment is calculated using the data set out in that table.

The strip surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary rectangular surface described as follows:

the strip surface associated with runway 02-20 is 90 m in total width, being 45 m on either side of the centre line of the runway. The strip surface commences 60 m to the southwest of threshold 02 and ends 60 m to the northeast of threshold 20, having a total length of 1 190.96 m. The 02 end of the strip surface has an assigned elevation of 27.69 m and the 20 end of the strip surface has an assigned elevation of 28.70 m. The azimuth of the centre line of runway 02-20 is N 17°30'47" E. Threshold 02 has grid coordinates of 7 819 623.21 N and 517 847.01 E, and threshold 20 has grid coordinates of 7 820 644.12 N and 518 169.16 E.

de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 295 m du prolongement de l'axe et à 83,33 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 20 de la piste.

L'altitude en tout point d'une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche. L'altitude de l'axe d'une surface d'approche se calcule à partir de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande attenante et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

PARTIE 3

SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage, est une surface imaginaire qui s'étend vers l'extérieur depuis le point de référence de l'aéroport dans un rayon de 4 000 m. Elle est située à une altitude constante de 45 m au-dessus du point de référence de l'aéroport, mais à 9 m du sol lorsque cette altitude la placerait à moins de 9 m au-dessus du sol.

PARTIE 4

SURFACE DE BANDE

L'altitude en tout point d'une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de la surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'axe de la surface de bande entre les seuils de la surface de bande est divisé en segment ayant une inclinaison qui augmente ou diminue selon le rapport constant indiqué à la colonne 7 du tableau ci-après. L'altitude de tout point le long d'un segment se calcule à l'aide des données indiquées dans ce tableau.

La surface de bande, figurant sur le plan de zonage, est une surface rectangulaire imaginaire dont la description suit :

la surface de bande associée à la piste 02-20 est d'une largeur totale de 90 m, soit 45 m de chaque côté de l'axe de la piste. Elle commence à 60 m au sud-ouest du seuil 02 et se termine à 60 m au nord-est du seuil 20, sa longueur totale étant de 1 190,96 m. L'altitude attribuée de l'extrémité 02 de la surface de bande est de 27,69 m et l'altitude attribuée de l'extrémité 20 de la surface de bande est de 28,70 m. L'azimut de l'axe de la piste 02-20 se situe à N. 17°30'47" E. Les coordonnées du quadrillage du seuil 02 sont 7 819 623,21 N. et 517 847,01 E. et celles du seuil 20 sont 7 820 644,12 N. et 518 169,16 E.

DATA FOR CALCULATING ELEVATION BETWEEN THRESHOLDS ALONG CENTRE LINE OF RUNWAY 02-20

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Segment	Starting point of segment	Assigned elevation of starting point (m)	End point of segment	Distance between starting and end points of segment (m)	Assigned elevation of end point (m)	Constant ratio for calculating elevation of any point along segment
1.	Threshold 02	27.69	Intermediate point A	535.48	27.96	+1 : 1983.2593
2.	Intermediate point A	27.96	Threshold 20	535.48	28.70	+1 : 723.6216

DONNÉES SERVANT AU CALCUL DE L'ALTITUDE ENTRE LES SEUILS LE LONG DE L'AXE DE LA PISTE 02-20

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Segment	Point de départ du segment	Altitude attribuée du point de départ (m)	Point d'arrivée du segment	Distance entre le point de départ du segment et son point d'arrivée (m)	Altitude attribuée du point d'arrivée (m)	Rapport constant servant au calcul de l'altitude de tout point le long du segment
1.	Seuil 02	27,69	Point intermédiaire A	535,48	27,96	+1 : 1983,2593
2.	Point intermédiaire A	27,96	Seuil 20	535,48	28,70	+1 : 723,6216

PART 5

TRANSITIONAL SURFACES

Each transitional surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary inclined surface ascending at a ratio of 1 m measured vertically to 7 m measured horizontally at right angles to the centre line and projected centre line of the strip surface, extending upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces to the intersection with the outer surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting strip surface. The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting an approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting approach surface.

PART 6

LIMIT OF AREA CONTAINING LANDS TO WHICH THESE REGULATIONS APPLY

The limit of the area containing the lands to which these Regulations apply is defined by a circle with a radius of 4 000 m centred on the airport reference point, as shown on the zoning plan.

[12-2-o]

PARTIE 5

SURFACES DE TRANSITION

Chacune des surfaces de transition, figurant sur le plan de zonage, est une surface inclinée imaginaire qui s'élève à raison de 1 m dans le sens vertical et de 7 m dans le sens horizontal. Elles sont perpendiculaires à l'axe et au prolongement de l'axe de la surface de bande et s'élèvent vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante. L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche attenante.

PARTIE 6

LIMITE DU SECTEUR OÙ SE TROUVENT LES BIENS-FONDS VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

La limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement est définie par un cercle ayant un rayon de 4 000 m mesuré à partir du point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage.

[12-2-o]

Iqaluit Airport Zoning Regulations*Statutory authority**Aeronautics Act**Sponsoring department*

Department of Transport

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1144.

Règlement de zonage de l'aéroport d'Iqaluit*Fondement législatif**Loi sur l'aéronautique**Ministère responsable*

Ministère des Transports

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1144.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 5.5(1)^a of the *Aeronautics Act*^b, that the Governor in Council, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)^a and (c)^a of that Act, proposes to make the annexed *Iqaluit Airport Zoning Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Wayne Woloshyn, Regional Manager, Aerodrome Safety and Air Navigation, Department of Transport, 344 Edmonton Street, 2nd Floor, Winnipeg, Manitoba R3B 2L4 (tel.: 204-984-7243; fax: 204-983-0281; email: wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, March 10, 2011

JURICA ČAPKUN

*Assistant Clerk of the Privy Council***IQUALUIT AIRPORT ZONING
REGULATIONS****INTERPRETATION**

Definitions

1. The following definitions apply in these Regulations.

“airport”
« aéroport »

“airport” means the Iqaluit Airport, in the vicinity of Iqaluit, in Nunavut.

“airport
reference
point”
« point de
référence de
l'aéroport »

“airport reference point” means the point described in Part 1 of the schedule.

“approach
surface”
« surface
d'approche »

“approach surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of the strip surface, and that is described in Part 2 of the schedule.

^a R.S., c. 33 (1st Suppl.), s. 1^b R.S., c. A-2**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné, conformément au paragraphe 5.5(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des alinéas 5.4(2)(b)^a et (c)^a de cette loi, se propose de prendre le *Règlement de zonage de l'aéroport d'Iqaluit*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Wayne Woloshyn, gestionnaire régional, Sécurité des aéroports et Navigation aérienne, ministère des Transports, 344, rue Edmonton, 2^e étage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2L4 (tél. : 204-984-7243; téléc. : 204-983-0281; courriel : wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, le 10 mars 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé

JURICA ČAPKUN

**RÈGLEMENT DE ZONAGE DE
L'AÉROPORT D'IQUALUIT****DÉFINITIONS**

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

« aéroport » L'aéroport d'Iqaluit, situé aux environs d'Iqaluit, au Nunavut.

« plan de zonage » Le plan n° E 3265, établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et daté du 1^{er} décembre 2008.

« point de référence de l'aéroport » Le point dont l'emplacement est précisé à la partie 1 de l'annexe.

Définitions

« aéroport »
“airport”

« plan de
zonage »
“zoning plan”

« point de
référence de
l'aéroport »
“airport
reference
point”

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1^b L.R., ch. A-2

“outer surface”
« surface extérieure »

“strip surface”
« surface de bande »

“transitional surface”
« surface de transition »

“zoning plan”
« plan de zonage »

“outer surface” means the imaginary surface that is located above and in the immediate vicinity of the airport and that is described in Part 3 of the schedule.

“strip surface” means the imaginary surface that is associated with the airport runway and that is described in Part 4 of the schedule.

“transitional surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces, and that is described in Part 5 of the schedule.

“zoning plan” means Plan No. E 3265, prepared by the Department of Public Works and Government Services and dated December 1, 2008.

« surface d’approche » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir de chaque extrémité de la surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l’annexe.

« surface de bande » La surface imaginaire qui est associée à la piste de l’aéroport et dont la description figure à la partie 4 de l’annexe.

« surface de transition » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d’approche et dont la description figure à la partie 5 de l’annexe.

« surface extérieure » La surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l’aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l’annexe.

« surface d’approche »
“approach surface”

« surface de bande »
“strip surface”

« surface de transition »
“transitional surface”

« surface extérieure »
“outer surface”

APPLICATION

Lands near airport

2. These Regulations apply in respect of all lands that are adjacent to or in the vicinity of the airport within the limit described in Part 6 of the schedule. For greater certainty, the lands include lands under water and public road allowances.

APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique à l’égard des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l’aéroport, dans la limite précisée à la partie 6 de l’annexe. Il est entendu que les biens-fonds comprennent les biens-fonds submergés et les emprises de voies publiques.

Biens-fonds près de l’aéroport

BUILDING RESTRICTIONS

Prohibition — maximum height

3. A person must not place, erect or construct, or permit to be placed, erected or constructed, on any of the lands a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would penetrate any of the following surfaces:

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface; or
- (c) a transitional surface.

LIMITES DE CONSTRUCTION

3. Il est interdit, sur tout bien-fonds, de placer, d’ériger ou de construire, ou de permettre que le soit, un élément ou un rajout à un élément existant, de sorte qu’une de ses parties pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

- a) une surface d’approche;
- b) la surface extérieure;
- c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

INTERFERENCE WITH COMMUNICATION

Prohibition — interference

4. A person must not use or develop, or permit another person to use or develop, any of the lands that are under the outer surface in a manner that causes interference with any signal or communication to and from an aircraft or to and from any facility used to provide services relating to aeronautics.

INTERFÉRENCES DANS LES COMMUNICATIONS

4. Il est interdit d’utiliser ou d’aménager, ou de permettre que le soit, tout bien-fonds situé sous la surface extérieure, de façon à causer des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l’aéronautique.

Interdiction — interférences

NATURAL GROWTH

Prohibition — maximum height

5. A person must not permit any object of natural growth that is on any of the lands to grow in such a manner as to penetrate any of the following surfaces:

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface; or
- (c) a transitional surface.

VÉGÉTATION

5. Il est interdit de laisser croître toute végétation sur un bien-fonds de sorte qu’elle pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

- a) une surface d’approche;
- b) la surface extérieure;
- c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

WILDLIFE HAZARD

Prohibition — activities or uses

6. (1) A person must not use or permit another person to use any of the lands that are under the outer surface for activities or uses that attract wildlife — particularly birds — that may create a hazard for aviation safety.

PÉRIL FAUNIQUE

6. (1) Il est interdit d’utiliser, ou de permettre d’utiliser, tout bien-fonds situé sous la surface extérieure pour des activités ou des usages qui attirent des animaux sauvages — notamment des oiseaux — qui peuvent présenter un risque pour la sécurité aérienne.

Interdiction — activités ou usages

Exception (2) Despite subsection (1), a person may use or permit another person to use any of the lands that are under the outer surface as a site for an open water storage reservoir for a period of 48 hours or less.

(2) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds situé sous la surface extérieure comme emplacement pour un réservoir de retenue d'eau à ciel ouvert pour une période de quarante-huit heures ou moins.

Exception

COMING INTO FORCE

Requirements — s. 5.6(2) of the *Aeronautics Act*

7. These Regulations come into force on the day on which the requirements prescribed in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.

7. Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.

Exigences — par. 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique*

SCHEDULE (Sections 1 and 2)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North American Datum, Zone 19, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.99959894.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and are based on the Canadian Geodetic Vertical Datum (CGVD28).

PART 1

AIRPORT REFERENCE POINT

The airport reference point, as shown on the zoning plan, is the geometric centre of the runway thresholds, at grid coordinates 7 069 965.223 N, 521 899.939 E (latitude 63°45'24" N, longitude 68°33'22" W). It is located on the centre line of the strip surface at a distance of 1 371.43 m from the end of the strip surface associated with runway 17-35 and its assigned elevation is 21.24 m above sea level.

PART 2

APPROACH SURFACES

The approach surfaces, as shown on the zoning plan, are described as follows:

(a) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 17 and ascending, from an assigned elevation of 33.01 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line and 300 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 17; and

(b) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 35 and ascending, from an assigned elevation of 21.24 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the

ENTRÉE EN VIGUEUR

ANNEXE (articles 1 et 2)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 19, suivant le Système de référence nord-américain de 1983. Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,99959894.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le Système canadien de référence altimétrique (CGVD28).

PARTIE 1

POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage, est le centre géométrique des seuils de la piste, aux coordonnées de quadrillage 7 069 965,223 N. et 521 899,939 E. (63°45'24" de latitude N. et 68°33'22" de longitude O.). Il est situé sur l'axe de la surface de bande, à une distance de 1 371,43 m de l'extrémité de la surface de bande associée à la piste 17-35 et à une altitude attribuée de 21,24 m.

PARTIE 2

SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage, dont la description suit :

a) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 17 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 33,01 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe et à 300 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 17 de la piste;

b) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 35 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 21,24 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans

projected centre line of the strip surface and distant 15 000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 2 400 m from the projected centre line and 300 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 35.

The elevation of an approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that approach surface. The elevation of an approach surface centre line is calculated from the elevation of the abutting end of the strip surface, and increases at the constant ratios set out in this Part.

PART 3

OUTER SURFACE

The outer surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary surface extending outward from the airport reference point to a radius of 4 000 m. It is situated at a constant elevation of 45 m above the airport reference point, but at 9 m above the ground when that elevation would place the outer surface at less than 9 m above the ground.

PART 4

STRIP SURFACE

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that strip surface. The elevation of the strip surface centre line between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The strip surface centre line between the strip surface thresholds has a slope that decreases at the constant ratio set out in Column 7 of the table below. The elevation of any point along the centre line is calculated using the data set out in that table.

The strip surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary rectangular surface described as follows:

the strip surface associated with runway 17-35 is 300 m in total width, being 150 m on either side of the centre line of the runway. The strip surface commences 60 m to the northwest of threshold 17 and ends 60 m to the southeast of threshold 35, having a total length of 2 742.86 m. The 17 end of the strip surface has an assigned elevation of 33.01 m and the 35 end of the strip surface has an assigned elevation of 21.24 m. The azimuth of the centre line of runway 17-35 is S 44°50'23" E. Threshold 17 has grid coordinates of 7 070 894.76 N and 520 975.59 E, and threshold 35 has grid coordinates of 7 069 035.68 N and 522 824.29 E.

le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe et à 300 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 35 de la piste.

L'altitude en tout point d'une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche. L'altitude de l'axe d'une surface d'approche se calcule à partir de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande attenante et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

PARTIE 3

SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage, est une surface imaginaire qui s'étend vers l'extérieur depuis le point de référence de l'aéroport dans un rayon de 4 000 m. Elle est située à une altitude constante de 45 m au-dessus du point de référence de l'aéroport, mais à 9 m du sol lorsque cette altitude la placerait à moins de 9 m au-dessus du sol.

PARTIE 4

SURFACE DE BANDE

L'altitude en tout point d'une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de la surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'axe de la surface de bande entre les seuils de la surface de bande a une inclinaison qui diminue selon le rapport constant indiqué à la colonne 7 du tableau ci-après. L'altitude de tout point le long de l'axe se calcule à l'aide des données indiquées dans ce tableau.

La surface de bande, figurant sur le plan de zonage, est une surface rectangulaire imaginaire dont la description suit :

la surface de bande associée à la piste 17-35 est d'une largeur totale de 300 m, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste. Elle commence à 60 m au nord-ouest du seuil 17 et se termine à 60 m au sud-est du seuil 35, sa longueur totale étant de 2 742,86 m. L'altitude attribuée de l'extrémité 17 de la surface de bande est de 33,01 m et l'altitude attribuée de l'extrémité 35 de la surface de bande est de 21,24 m. L'azimut de l'axe de la piste 17-35 se situe à S. 44°50'23" E. Les coordonnées du quadrillage du seuil 17 sont 7 070 894,76 N. et 520 975,59 E. et celles du seuil 35 sont 7 069 035,68 N. et 522 824,29 E.

DATA FOR CALCULATING ELEVATION BETWEEN THRESHOLDS ALONG CENTRE LINE OF RUNWAY 17-35

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	Starting point	Assigned elevation of starting point (m)	End point	Distance between starting and end points (m)	Assigned elevation of end point (m)	Constant ratio for calculating elevation of any point along centre line
1.	Threshold 17	33.01	Threshold 35	2 622.86	21.24	-1 : 222.8428

DONNÉES SERVANT AU CALCUL DE L'ALTITUDE ENTRE LES SEUILS LE LONG DE L'AXE DE LA PISTE 17-35

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	Point de départ	Altitude attribuée du point de départ (m)	Point d'arrivée	Distance entre le point de départ et le point d'arrivée (m)	Altitude attribuée du point d'arrivée (m)	Rapport constant servant au calcul de l'altitude de tout point le long de l'axe
1.	Seuil 17	33,01	Seuil 35	2 622,86	21,24	-1 : 222,8428

PART 5

TRANSITIONAL SURFACES

Each transitional surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary inclined surface ascending at a ratio of 1 m measured vertically to 7 m measured horizontally at right angles to the centre line and projected centre line of the strip surface, extending upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces to the intersection with the outer surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting strip surface. The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting an approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting approach surface.

PART 6

LIMIT OF AREA CONTAINING LANDS TO WHICH THESE REGULATIONS APPLY

The limit of the area containing the lands to which these Regulations apply, as shown on the zoning plan, is described as follows:

commencing at a point being the intersection of the arc of a circle with a radius of 4 000 m centred on the airport reference point, and a 4 000 m line commencing at the said point and drawn on a bearing of N 45°09'23" E;

thence southeasterly, southerly and southwesterly along the arc of the said circle a distance of 5 742.93 m, more or less, to the intersection with the northeastern limit of the approach surface associated with runway approach 35;

thence southeasterly along the said approach surface a distance of 12 546.82 m, more or less, to the southeastern corner thereof;

thence southwesterly along the southern limit of the said approach surface a distance of 4 800 m to the southwestern corner thereof;

thence northwesterly along the southwestern limit of the said approach surface a distance of 12 546.82 m, more or less, to the intersection of the said approach surface with the arc of the said circle;

thence westerly, northerly and northeasterly along the arc of the said circle a distance of 11 485.63 m, more or less, to the intersection with the northwestern limit of the approach surface associated with runway approach 17;

thence northwesterly along the northwestern limit of the said approach surface a distance of 12 546.58 m, more or less, to the northwestern corner thereof;

PARTIE 5

SURFACES DE TRANSITION

Chacune des surfaces de transition, figurant sur le plan de zonage, est une surface inclinée imaginaire qui s'élève à raison de 1 m dans le sens vertical et de 7 m dans le sens horizontal. Elles sont perpendiculaires à l'axe et au prolongement de l'axe de la surface de bande et s'élèvent vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante. L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche attenante.

PARTIE 6

LIMITE DU SECTEUR OÙ SE TROUVENT LES BIENS-FONDS VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

La limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement, figurant sur le plan de zonage, dont la description suit :

Commençant à un point se trouvant à l'intersection de l'arc d'un cercle ayant un rayon de 4 000 m mesuré à partir du point de référence de l'aéroport et d'une ligne partant de ce point et tracée sur 4 000 m en direction nord-est à 45°09'23";

de là en direction sud-est, sud et sud-ouest, le long de l'arc du cercle, sur une distance d'environ 5 742,93 m, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est de la surface d'approche associée à l'approche 35 de la piste;

de là en direction sud-est, le long de la surface d'approche, sur une distance d'environ 12 546,82 m, jusqu'à l'angle sud-est de cette surface;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite sud de la surface d'approche, sur une distance de 4 800 m, jusqu'à l'angle sud-ouest de cette surface;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche, sur une distance d'environ 12 546,82 m, jusqu'à l'intersection de la surface d'approche avec l'arc du cercle;

de là en direction ouest, nord et nord-est, le long de l'arc du cercle, sur une distance d'environ 11 485,63 m, jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest de la surface d'approche associée à l'approche 17 de la piste;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche, sur une distance d'environ 12 546,58 m, jusqu'à l'angle nord-ouest de cette surface;

thence northeasterly along the northern limit of the said approach surface a distance of 4 800 m to the northeastern corner thereof;

thence southeasterly along the northeastern limit of the said approach surface a distance of 12 546.58 m, more or less, to the intersection with the arc of the said circle;

thence northeasterly, easterly and southeasterly along the arc of the said circle a distance of 5 742.35 m, more or less, to the point of commencement.

[12-2-o]

de là en direction nord-est, le long de la limite nord de la surface d'approche, sur une distance de 4 800 m, jusqu'à l'angle nord-est de cette surface;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est de la surface d'approche, sur une distance d'environ 12 546,58 m, jusqu'à l'intersection avec l'arc de cercle;

de là en direction nord-est, est et sud-est, le long de l'arc du cercle, sur une distance d'environ 5 742,35 m, jusqu'au point de commencement.

[12-2-o]

Kimmirut Airport Zoning Regulations*Statutory authority**Aeronautics Act**Sponsoring department*

Department of Transport

Règlement de zonage de l'aéroport de Kimmirut*Fondement législatif**Loi sur l'aéronautique**Ministère responsable*

Ministère des Transports

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1144.

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1144.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 5.5(1)^a of the *Aeronautics Act*^b, that the Governor in Council, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)^a and (c)^a of that Act, proposes to make the annexed *Kimmirut Airport Zoning Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Wayne Woloshyn, Regional Manager, Aerodrome Safety and Air Navigation, Department of Transport, 344 Edmonton Street, 2nd Floor, Winnipeg, Manitoba R3B 2L4 (tel.: 204-984-7243; fax: 204-983-0281; email: wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, March 10, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

**KIMMIRUT AIRPORT ZONING
REGULATIONS****INTERPRETATION**

Definitions

1. The following definitions apply in these Regulations.

“airport”
« aéroport »

“airport” means the Kimmirut Airport, in the vicinity of Kimmirut, in Nunavut.

“airport
reference
point”
« point de
référence de
l'aéroport »

“airport reference point” means the point described in Part 1 of the schedule.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 5.5(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des alinéas 5.4(2)(b)^a et (c)^a de cette loi, se propose de prendre le *Règlement de zonage de l'aéroport de Kimmirut*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Wayne Woloshyn, gestionnaire régional, Sécurité des aéroports et Navigation aérienne, ministère des Transports, 344, rue Edmonton, 2^e étage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2L4 (tél. : 204-984-7243; téléc. : 204-983-0281; courriel : wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, le 10 mars 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**RÈGLEMENT DE ZONAGE DE
L'AÉROPORT DE KIMMIRUT****DÉFINITIONS**

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

« aéroport » L'aéroport de Kimmirut, situé aux abords de Kimmirut, au Nunavut.

« plan de zonage » Le plan n^o E 3269, établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et daté du 1^{er} décembre 2008.

Définitions

« aéroport »
“airport”

« plan de
zonage »
“zoning plan”

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1
^b R.S., c. A-2

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1
^b L.R., ch. A-2

“approach surface”
« surface d’approche »

“outer surface”
« surface extérieure »

“strip surface”
« surface de bande »

“transitional surface”
« surface de transition »

“zoning plan”
« plan de zonage »

“approach surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of the strip surface, and that is described in Part 2 of the schedule.

“outer surface” means the imaginary surface that is located above and in the immediate vicinity of the airport and that is described in Part 3 of the schedule.

“strip surface” means the imaginary surface that is associated with the airport runway and that is described in Part 4 of the schedule.

“transitional surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces, and that is described in Part 5 of the schedule.

“zoning plan” means Plan No. E 3269, prepared by the Department of Public Works and Government Services and dated December 1, 2008.

« point de référence de l’aéroport » Le point dont l’emplacement est précisé à la partie 1 de l’annexe.

« surface d’approche » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir de chaque extrémité de la surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l’annexe.

« surface de bande » La surface imaginaire qui est associée à la piste de l’aéroport et dont la description figure à la partie 4 de l’annexe.

« surface de transition » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d’approche et dont la description figure à la partie 5 de l’annexe.

« surface extérieure » La surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l’aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l’annexe.

« point de référence de l’aéroport »
“airport reference point”

« surface d’approche »
“approach surface”

« surface de bande »
“strip surface”

« surface de transition »
“transitional surface”

« surface extérieure »
“outer surface”

APPLICATION

Lands near airport

2. These Regulations apply in respect of all lands that are adjacent to or in the vicinity of the airport within the limit described in Part 6 of the schedule. For greater certainty, the lands include lands under water and public road allowances.

APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique à l’égard des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l’aéroport, dans la limite précisée à la partie 6 de l’annexe. Il est entendu que les biens-fonds comprennent les biens-fonds submergés et les emprises de voies publiques.

Biens-fonds près de l’aéroport

BUILDING RESTRICTIONS

Prohibition — maximum height

3. A person must not place, erect or construct, or permit to be placed, erected or constructed, on any of the lands, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would penetrate any of the following surfaces:

(a) an approach surface;

(b) the outer surface; or

(c) a transitional surface.

LIMITES DE CONSTRUCTION

3. Il est interdit, sur tout bien-fonds, de placer, d’ériger ou de construire, ou de permettre que le soit, un élément ou un rajout à un élément existant, de sorte qu’une de ses parties pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

a) une surface d’approche;

b) la surface extérieure;

c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

INTERFERENCE WITH COMMUNICATION

Prohibition — interference

4. A person must not use or develop, or permit another person to use or develop, any of the lands that are under the outer surface in a manner that causes interference with any signal or communication to and from an aircraft or to and from any facility used to provide services relating to aeronautics.

INTERFÉRENCES DANS LES COMMUNICATIONS

4. Il est interdit d’utiliser ou d’aménager, ou de permettre que le soit, tout bien-fonds situé sous la surface extérieure, de façon à causer des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l’aéronautique.

Interdiction — interférences

NATURAL GROWTH

Prohibition — maximum height

5. A person must not permit any object of natural growth that is on any of the lands to grow in such a manner as to penetrate any of the following surfaces:

(a) an approach surface;

(b) the outer surface; or

(c) a transitional surface.

VÉGÉTATION

5. Il est interdit de laisser croître toute végétation sur un bien-fonds de sorte qu’elle pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

a) une surface d’approche;

b) la surface extérieure;

c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

WILDLIFE HAZARD

Prohibition —
activities or
uses

6. (1) A person must not use or permit another person to use any of the lands for activities or uses that attract wildlife — particularly birds — that may create a hazard for aviation safety.

Exception

(2) Despite subsection (1), a person may use or permit another person to use any of the lands as a site for an open water storage reservoir for a period of 48 hours or less.

COMING INTO FORCE

Require-
ments —
s. 5.6(2) of the
*Aeronautics
Act*

7. These Regulations come into force on the day on which the requirements prescribed in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.

SCHEDULE
(Sections 1 and 2)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North American Datum, Zone 19, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.9996102.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and are based on the Canadian Geodetic Vertical Datum (CGVD28).

PART 1

AIRPORT REFERENCE POINT

The airport reference point, as shown on the zoning plan, is the geometric centre of the runway thresholds, at grid coordinates 6 968 964.095 N, 455 341.745 E (latitude 62°50'53" N, longitude 69°52'38" W). It is located on the centre line of the strip surface at a distance of 321.06 m from the end of the strip surface associated with runway 17-35, and its assigned elevation is 44.37 m above sea level.

PART 2

APPROACH SURFACES

The approach surfaces, as shown on the zoning plan, are described as follows:

(a) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 17 and ascending, from an assigned elevation of 52.95 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 20 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 280 m from the projected centre line and 125 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 17; and

PÉRIL FAUNIQUE

6. (1) Il est interdit d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds pour des activités ou des usages qui attirent des animaux sauvages — notamment des oiseaux — qui peuvent présenter un risque pour la sécurité aérienne.

Interdiction —
activités ou
usages

(2) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds comme emplacement pour un réservoir de retenue d'eau à ciel ouvert pour une période de quarante-huit heures ou moins.

Exception

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.

Exigences —
par. 5.6(2)
de la *Loi sur
l'aéronautique*ANNEXE
(articles 1 et 2)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 19, suivant le Système de référence nord-américain de 1983. Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,9996102.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le Système canadien de référence altimétrique (CGVD28).

PARTIE 1

POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage, est le centre géométrique des seuils de la piste, aux coordonnées de quadrillage 6 968 964,095 N. et 455 341,745 E. (62°50'53" de latitude N. et 69°52'38" de longitude O.). Il est situé sur l'axe de la surface de bande, à une distance de 321,06 m de l'extrémité de la surface de bande associée à la piste 17-35 et à une altitude attribuée de 44,37 m.

PARTIE 2

SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage, dont la description suit :

a) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 17 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 52,95 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 20 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 280 m du prolongement de l'axe et à 125 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 17 de la piste;

(b) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 35 and ascending, from an assigned elevation of 43.52 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 20 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 280 m from the projected centre line and 125 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 35.

The elevation of an approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that approach surface. The elevation of an approach surface centre line is calculated from the elevation of the abutting end of the strip surface, and increases at the constant ratios set out in this Part.

PART 3

OUTER SURFACE

The outer surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary surface extending outward from the airport reference point to a radius of 4 000 m. It is situated at a constant elevation of 45 m above the airport reference point, but at 9 m above the ground when that elevation would place the outer surface at less than 9 m above the ground.

PART 4

STRIP SURFACE

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that strip surface. The elevation of the strip surface centre line between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The strip surface centre line between the strip surface thresholds is divided into segments, each of which has a slope that increases or decreases at the constant ratio set out in Column 7 of the table below. The elevation of any point along a segment is calculated using the data set out in that table.

The strip surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary rectangular surface described as follows:

the strip surface associated with runway 17-35 is 60 m in total width, being 30 m on either side of the centre line of the runway. The strip surface commences 30 m to the northwest of threshold 17 and ends 30 m to the southeast of threshold 35, having a total length of 642.12 m. The 17 end of the strip surface has an assigned elevation of 52.95 m and the 35 end of the strip surface has an assigned elevation of 43.52 m. The azimuth of the centre line of runway 17-35 is S 51°15'00" E. Threshold 17 has grid coordinates of 6 969 146.21 N and 455 114.84 E, and threshold 35 has grid coordinates of 6 968 781.98 N and 455 568.65 E.

b) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 35 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 43,52 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 20 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 280 m du prolongement de l'axe et à 125 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 35 de la piste.

L'altitude en tout point d'une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche. L'altitude de l'axe d'une surface d'approche se calcule à partir de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande attenante et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

PARTIE 3

SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage, est une surface imaginaire qui s'étend vers l'extérieur depuis le point de référence de l'aéroport dans un rayon de 4 000 m. Elle est située à une altitude constante de 45 m au-dessus du point de référence de l'aéroport, mais à 9 m du sol lorsque cette altitude la placerait à moins de 9 m au-dessus du sol.

PARTIE 4

SURFACE DE BANDE

L'altitude en tout point d'une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de la surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'axe de la surface de bande entre les seuils de la surface de bande est divisé en segments ayant une inclinaison qui augmente ou diminue selon le rapport constant indiqué à la colonne 7 du tableau ci-après. L'altitude de tout point le long d'un segment se calcule à l'aide des données indiquées dans ce tableau.

La surface de bande, figurant sur le plan de zonage, est une surface rectangulaire imaginaire dont la description suit :

la surface de bande associée à la piste 17-35 est d'une largeur totale de 60 m, soit 30 m de chaque côté de l'axe de la piste. Elle commence à 30 m au nord-ouest du seuil 17 et se termine à 30 m au sud-est du seuil 35, sa longueur totale étant de 642,12 m. L'altitude attribuée de l'extrémité 17 de la surface de bande est de 52,95 m et l'altitude attribuée de l'extrémité 35 de la surface de bande est de 43,52 m. L'azimut de l'axe de la piste 17-35 se situe à S. 51°15'00" E. Les coordonnées du quadrillage du seuil 17 sont 6 969 146,21 N. et 455 114,84 E. et celles du seuil 35 sont 6 968 781,98 N. et 455 568,65 E.

DATA FOR CALCULATING ELEVATION BETWEEN THRESHOLDS ALONG CENTRE LINE OF RUNWAY 17-35

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Segment	Starting point of segment	Assigned elevation of starting point (m)	End point of segment	Distance between starting and end points of segment (m)	Assigned elevation of end point (m)	Constant ratio for calculating elevation of any point along segment
1.	Threshold 17	52.95	Intermediate point A	291.06	44.37	-1 : 33.9231
2.	Intermediate point A	44.37	Threshold 35	291.06	43.52	-1 : 342.4235

DONNÉES SERVANT AU CALCUL DE L'ALTITUDE ENTRE LES SEUILS LE LONG DE L'AXE DE LA PISTE 17-35

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Segment	Point de départ du segment	Altitude attribuée du point de départ (m)	Point d'arrivée du segment	Distance entre le point de départ du segment et son point d'arrivée (m)	Altitude attribuée du point d'arrivée (m)	Rapport constant servant au calcul de l'altitude de tout point le long du segment
1.	Seuil 17	52,95	Point intermédiaire A	291,06	44,37	-1 : 33,9231
2.	Point intermédiaire A	44,37	Seuil 35	291,06	43,52	-1 : 342,4235

PART 5

TRANSITIONAL SURFACES

Each transitional surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary inclined surface ascending at a ratio of 1 m measured vertically to 5 m measured horizontally at right angles to the centre line and projected centre line of the strip surface, extending upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces to the intersection with the outer surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting strip surface. The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting an approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting approach surface.

PART 6

LIMIT OF AREA CONTAINING LANDS TO WHICH THESE REGULATIONS APPLY

The limit of the area containing the lands to which these Regulations apply is defined by a circle with a radius of 4 000 m centred on the airport reference point, as shown on the zoning plan.

[12-2-o]

PARTIE 5

SURFACES DE TRANSITION

Chacune des surfaces de transition, figurant sur le plan de zonage, est une surface inclinée imaginaire qui s'élève à raison de 1 m dans le sens vertical et de 5 m dans le sens horizontal. Elles sont perpendiculaires à l'axe et au prolongement de l'axe de la surface de bande et s'élèvent vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante. L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche attenante.

PARTIE 6

LIMITE DU SECTEUR OÙ SE TROUVENT LES BIENS-FONDS VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

La limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement est définie par un cercle ayant un rayon de 4 000 m mesuré à partir du point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage.

[12-2-o]

Kugaaruk Airport Zoning Regulations*Statutory authority**Aeronautics Act**Sponsoring department*

Department of Transport

Règlement de zonage de l'aéroport de Kugaaruk*Fondement législatif**Loi sur l'aéronautique**Ministère responsable*

Ministère des Transports

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1144.

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1144.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 5.5(1)^a of the *Aeronautics Act*^b, that the Governor in Council, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)^a and (c)^a of that Act, proposes to make the annexed *Kugaaruk Airport Zoning Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Wayne Woloshyn, Regional Manager, Aerodrome Safety and Air Navigation, Department of Transport, 344 Edmonton Street, 2nd Floor, Winnipeg, Manitoba R3B 2L4 (tel.: 204-984-7243; fax: 204-983-0281; email: wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, March 10, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

**KUGAARUK AIRPORT ZONING
REGULATIONS****INTERPRETATION**

Definitions

1. The following definitions apply in these Regulations.

“airport”
« aéroport »

“airport” means the Kugaaruk Airport, in the vicinity of Kugaaruk, in Nunavut.

“airport reference point”
« point de référence de l'aéroport »

“airport reference point” means the point described in Part 1 of the schedule.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 5.5(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des alinéas 5.4(2)(b)^a et (c)^a de cette loi, se propose de prendre le *Règlement de zonage de l'aéroport de Kugaaruk*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Wayne Woloshyn, gestionnaire régional, Sécurité des aéroports et Navigation aérienne, ministère des Transports, 344, rue Edmonton, 2^e étage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2L4 (tél. : 204-984-7243; téléc. : 204-983-0281; courriel : wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, le 10 mars 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**RÈGLEMENT DE ZONAGE DE
L'AÉROPORT DE KUGAARUK****DÉFINITIONS**

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

« aéroport » L'aéroport de Kugaaruk, situé aux abords de Kugaaruk, au Nunavut.

« plan de zonage » Le plan n^o E 3302, établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et daté du 1^{er} décembre 2008.

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1^b R.S., c. A-2^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1^b L.R., ch. A-2

“approach surface”
« surface d’approche »

“outer surface”
« surface extérieure »

“strip surface”
« surface de bande »

“transitional surface”
« surface de transition »

“zoning plan”
« plan de zonage »

“approach surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of the strip surface, and that is described in Part 2 of the schedule.

“outer surface” means the imaginary surface that is located above and in the immediate vicinity of the airport and that is described in Part 3 of the schedule.

“strip surface” means the imaginary surface that is associated with the airport runway and that is described in Part 4 of the schedule.

“transitional surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces, and that is described in Part 5 of the schedule.

“zoning plan” means Plan No. E 3302, prepared by the Department of Public Works and Government Services and dated December 1, 2008.

« point de référence de l’aéroport » Le point dont l’emplacement est précisé à la partie 1 de l’annexe.

« surface d’approche » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir de chaque extrémité de la surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l’annexe.

« surface de bande » La surface imaginaire qui est associée à la piste de l’aéroport et dont la description figure à la partie 4 de l’annexe.

« surface de transition » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d’approche et dont la description figure à la partie 5 de l’annexe.

« surface extérieure » La surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l’aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l’annexe.

« point de référence de l’aéroport »
“airport reference point”

« surface d’approche »
“approach surface”

« surface de bande »
“strip surface”

« surface de transition »
“transitional surface”

« surface extérieure »
“outer surface”

APPLICATION

Lands near airport

2. These Regulations apply in respect of all lands that are adjacent to or in the vicinity of the airport within the limit described in Part 6 of the schedule. For greater certainty, the lands include lands under water and public road allowances.

APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique à l’égard des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l’aéroport, dans la limite précisée à la partie 6 de l’annexe. Il est entendu que les biens-fonds comprennent les biens-fonds submergés et les emprises de voies publiques.

Biens-fonds près de l’aéroport

BUILDING RESTRICTIONS

Prohibition — maximum height

3. A person must not place, erect or construct, or permit to be placed, erected or constructed, on any of the lands, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would penetrate any of the following surfaces:

(a) an approach surface;

(b) the outer surface; or

(c) a transitional surface.

LIMITES DE CONSTRUCTION

3. Il est interdit, sur tout bien-fonds, de placer, d’ériger ou de construire, ou de permettre que le soit, un élément ou un rajout à un élément existant, de sorte qu’une de ses parties pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

a) une surface d’approche;

b) la surface extérieure;

c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

INTERFERENCE WITH COMMUNICATION

Prohibition — interference

4. A person must not use or develop, or permit another person to use or develop, any of the lands that are under the outer surface in a manner that causes interference with any signal or communication to and from an aircraft or to and from any facility used to provide services relating to aeronautics.

INTERFÉRENCES DANS LES COMMUNICATIONS

4. Il est interdit d’utiliser ou d’aménager, ou de permettre que le soit, tout bien-fonds situé sous la surface extérieure, de façon à causer des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l’aéronautique.

Interdiction — interférences

NATURAL GROWTH

Prohibition — maximum height

5. A person must not permit any object of natural growth that is on any of the lands to grow in such a manner as to penetrate any of the following surfaces:

(a) an approach surface;

(b) the outer surface; or

(c) a transitional surface.

VÉGÉTATION

5. Il est interdit de laisser croître toute végétation sur un bien-fonds de sorte qu’elle pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

a) une surface d’approche;

b) la surface extérieure;

c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

WILDLIFE HAZARD

Prohibition —
activities or
uses

6. (1) A person must not use or permit another person to use any of the lands for activities or uses that attract wildlife — particularly birds — that may create a hazard for aviation safety.

Exception

(2) Despite subsection (1), a person may use or permit another person to use any of the lands as a site for an open water storage reservoir for a period of 48 hours or less.

COMING INTO FORCE

Require-
ments —
s. 5.6(2) of the
*Aeronautics
Act*

7. These Regulations come into force on the day on which the requirements prescribed in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.

SCHEDULE
(Sections 1 and 2)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North American Datum, Zone 16, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.99975895.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and are based on the Canadian Geodetic Vertical Datum (CGVD28).

PART 1

AIRPORT REFERENCE POINT

The airport reference point, as shown on the zoning plan, is the geometric centre of the runway thresholds, at grid coordinates 7 605 223.935 N, 385 471.969 E (latitude 68°32'09" N, longitude 89°48'19" W). It is located on the centre line of the strip surface at a distance of 823.55 m from the end of the strip surface associated with runway 05-23, and its assigned elevation is 10.63 m above sea level.

PART 2

APPROACH SURFACES

The approach surfaces, as shown on the zoning plan, are described as follows:

(a) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 05 and ascending, from an assigned elevation of 17.70 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 25 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 280 m from the projected centre line and 100 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 05; and

PÉRIL FAUNIQUE

Interdiction —
activités ou
usages

6. (1) Il est interdit d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds pour des activités ou des usages qui attirent des animaux sauvages — notamment des oiseaux — qui peuvent présenter un risque pour la sécurité aérienne.

Exception

(2) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds comme emplacement pour un réservoir de retenue d'eau à ciel ouvert pour une période de quarante-huit heures ou moins.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.

Exigences —
par. 5.6(2)
de la *Loi sur
l'aéronautique*ANNEXE
(articles 1 et 2)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 16, suivant le Système de référence nord-américain de 1983. Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,99975895.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le Système canadien de référence altimétrique (CGVD28).

PARTIE 1

POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage, est le centre géométrique des seuils de la piste, aux coordonnées de quadrillage 7 605 223,935 N. et 385 471,969 E. (68°32'09" de latitude N. et 89°48'19" de longitude O.). Il est situé sur l'axe de la surface de bande, à une distance de 823,55 m de l'extrémité de la surface de bande associée à la piste 05-23 et à une altitude attribuée de 10,63 m.

PARTIE 2

SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage, dont la description suit :

a) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 05 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 17,70 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 25 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 280 m du prolongement de l'axe et à 100 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 05 de la piste;

(b) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 23 and ascending, from an assigned elevation of 8.32 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 25 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 280 m from the projected centre line and 100 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 23.

The elevation of an approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that approach surface. The elevation of an approach surface centre line is calculated from the elevation of the abutting end of the strip surface, and increases at the constant ratios set out in this Part.

PART 3

OUTER SURFACE

The outer surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary surface extending outward from the airport reference point to a radius of 4 000 m. It is situated at a constant elevation of 45 m above the airport reference point, but at 9 m above the ground when that elevation would place the outer surface at less than 9 m above the ground.

PART 4

STRIP SURFACE

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that strip surface. The elevation of the strip surface centre line between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The strip surface centre line between the strip surface thresholds is divided into segments, each of which has a slope that increases or decreases at the constant ratio set out in Column 7 of the table below. The elevation of any point along a segment is calculated using the data set out in that table.

The strip surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary rectangular surface described as follows:

the strip surface associated with runway 05-23 is 60 m in total width, being 30 m on either side of the centre line of the runway. The strip surface commences 60 m to the southwest of threshold 05 and ends 60 m to the northeast of threshold 23, having a total length of 1 647.10 m. The 05 end of the strip surface has an assigned elevation of 17.70 m and the 23 end of the strip surface has an elevation of 8.32 m. The azimuth of the centre line of runway 05-23 is N 51°11'57" E. Threshold 05 has grid coordinates of 7 604 745.60 N and 384 877.06 E, and threshold 23 has grid coordinates of 7 605 702.27 N and 386 066.88 E.

b) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 23 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 8,32 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 25 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 280 m du prolongement de l'axe et à 100 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 23 de la piste.

L'altitude en tout point d'une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche. L'altitude de l'axe d'une surface d'approche se calcule à partir de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande attenante et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

PARTIE 3

SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage, est une surface imaginaire qui s'étend vers l'extérieur depuis le point de référence de l'aéroport dans un rayon de 4 000 m. Elle est située à une altitude constante de 45 m au-dessus du point de référence de l'aéroport, mais à 9 m du sol lorsque cette altitude la placerait à moins de 9 m au-dessus du sol.

PARTIE 4

SURFACE DE BANDE

L'altitude en tout point d'une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de la surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'axe de la surface de bande entre les seuils de la surface de bande est divisé en segments ayant une inclinaison qui augmente ou diminue selon le rapport constant indiqué à la colonne 7 du tableau ci-après. L'altitude de tout point le long d'un segment se calcule à l'aide des données indiquées dans ce tableau.

La surface de bande, figurant sur le plan de zonage, est une surface rectangulaire imaginaire dont la description suit :

la surface de bande associée à la piste 05-23 est d'une largeur totale de 60 m, soit 30 m de chaque côté de l'axe de la piste. Elle commence à 60 m au sud-ouest du seuil 05 et se termine à 60 m au nord-est du seuil 23, sa longueur totale étant de 1 647,10 m. L'altitude attribuée de l'extrémité 05 de la surface de bande est de 17,70 m et l'altitude attribuée de l'extrémité 23 de la surface de bande est de 8,32 m. L'azimut de l'axe de la piste 05-23 se situe à N. 51°11'57" E. Les coordonnées du quadrillage du seuil 05 sont 7 604 745,60 N. et 384 877,06 E. et celles du seuil 23 sont 7 605 702,27 N. et 386 066,88 E.

DATA FOR CALCULATING ELEVATION BETWEEN THRESHOLDS ALONG CENTRE LINE OF RUNWAY 05-23

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Segment	Starting point of segment	Assigned elevation of starting point (m)	End point of segment	Distance between starting and end points of segment (m)	Assigned elevation of end point (m)	Constant ratio for calculating elevation of any point along segment
1.	Threshold 05	17.70	Intermediate point A	763.55	10.63	-1 : 107.9986
2.	Intermediate point A	10.63	Threshold 23	763.55	8.32	-1 : 330.5411

DONNÉES SERVANT AU CALCUL DE L'ALTITUDE ENTRE LES SEUILS LE LONG DE L'AXE DE LA PISTE 05-23

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Segment	Point de départ du segment	Altitude attribuée du point de départ (m)	Point d'arrivée du segment	Distance entre le point de départ du segment et son point d'arrivée (m)	Altitude attribuée du point d'arrivée (m)	Rapport constant servant au calcul de l'altitude de tout point le long du segment
1.	Seuil 05	17,70	Point intermédiaire A	763,55	10,63	-1 : 107,9986
2.	Point intermédiaire A	10,63	Seuil 23	763,55	8,32	-1 : 330,5411

PART 5

TRANSITIONAL SURFACES

Each transitional surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary inclined surface ascending at a ratio of 1 m measured vertically to 5 m measured horizontally at right angles to the centre line and projected centre line of the strip surface, extending upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces to the intersection with the outer surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting strip surface. The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting an approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting approach surface.

PART 6

LIMIT OF AREA CONTAINING LANDS TO WHICH THESE REGULATIONS APPLY

The limit of the area containing the lands to which these Regulations apply is defined by a circle with a radius of 4 000 m centred on the airport reference point, as shown on the zoning plan.

[12-2-o]

PARTIE 5

SURFACES DE TRANSITION

Chacune des surfaces de transition, figurant sur le plan de zonage, est une surface inclinée imaginaire qui s'élève à raison de 1 m dans le sens vertical et de 5 m dans le sens horizontal. Elles sont perpendiculaires à l'axe et au prolongement de l'axe de la surface de bande et s'élèvent vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante. L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche attenante.

PARTIE 6

LIMITE DU SECTEUR OÙ SE TROUVENT LES BIENS-FONDS VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

La limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement est définie par un cercle ayant un rayon de 4 000 m mesuré à partir du point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage.

[12-2-o]

Pangnirtung Airport Zoning Regulations*Statutory authority**Aeronautics Act**Sponsoring department*

Department of Transport

Règlement de zonage de l'aéroport de Pangnirtung*Fondement législatif**Loi sur l'aéronautique**Ministère responsable*

Ministère des Transports

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1144.

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1144.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 5.5(1)^a of the *Aeronautics Act*^b, that the Governor in Council, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)^a and (c)^a of that Act, proposes to make the annexed *Pangnirtung Airport Zoning Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Wayne Woloshyn, Regional Manager, Aerodrome Safety and Air Navigation, Department of Transport, 344 Edmonton Street, 2nd Floor, Winnipeg, Manitoba R3B 2L4 (tel.: 204-984-7243; fax: 204-983-0281; email: wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, March 10, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 5.5(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des alinéas 5.4(2)(b)^a et (c)^a de cette loi, se propose de prendre le *Règlement de zonage de l'aéroport de Pangnirtung*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Wayne Woloshyn, gestionnaire régional, Sécurité des aéroports et Navigation aérienne, ministère des Transports, 344, rue Edmonton, 2^e étage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2L4 (tél. : 204-984-7243; téléc. : 204-983-0281; courriel : wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, le 10 mars 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**PANGNIRTUNG AIRPORT ZONING
REGULATIONS****INTERPRETATION**

Definitions

1. The following definitions apply in these Regulations.

“airport”
« aéroport »

“airport” means the Pangnirtung Airport, in the vicinity of Pangnirtung, in Nunavut.

“airport reference point”
« point de référence de l'aéroport »

“airport reference point” means the point described in Part 1 of the schedule.

**RÈGLEMENT DE ZONAGE DE
L'AÉROPORT DE PANGNIRTUNG****DÉFINITIONS**

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

« aéroport » L'aéroport de Pangnirtung, situé aux abords de Pangnirtung, au Nunavut.

« plan de zonage » Le plan n^o E 3303, établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et daté du 1^{er} décembre 2008.

Définitions

« aéroport »
“airport”

« plan de zonage »
“zoning plan”

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1
^b R.S., c. A-2

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1
^b L.R., ch. A-2

<p>“approach surface” « surface d’approche »</p>	<p>“approach surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of the strip surface, and that is described in Part 2 of the schedule.</p>	<p>« point de référence de l’aéroport » Le point dont l’emplacement est précisé à la partie 1 de l’annexe.</p>	<p>« point de référence de l’aéroport » “airport reference point”</p>
<p>“outer surface” « surface extérieure »</p>	<p>“outer surface” means the imaginary surface that is located above and in the immediate vicinity of the airport and that is described in Part 3 of the schedule.</p>	<p>« surface d’approche » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir de chaque extrémité de la surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l’annexe.</p>	<p>« surface d’approche » “approach surface”</p>
<p>“strip surface” « surface de bande »</p>	<p>“strip surface” means the imaginary surface that is associated with the airport runway and that is described in Part 4 of the schedule.</p>	<p>« surface de bande » La surface imaginaire qui est associée à la piste de l’aéroport et dont la description figure à la partie 4 de l’annexe.</p>	<p>« surface de bande » “strip surface”</p>
<p>“transitional surface” « surface de transition »</p>	<p>“transitional surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces, and that is described in Part 5 of the schedule.</p>	<p>« surface de transition » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d’approche et dont la description figure à la partie 5 de l’annexe.</p>	<p>« surface de transition » “transitional surface”</p>
<p>“zoning plan” « plan de zonage »</p>	<p>“zoning plan” means Plan No. E 3303, prepared by the Department of Public Works and Government Services and dated December 1, 2008.</p>	<p>« surface extérieure » La surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l’aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l’annexe.</p>	<p>« surface extérieure » “outer surface”</p>

APPLICATION

Lands near airport

2. These Regulations apply in respect of all lands that are adjacent to or in the vicinity of the airport within the limit described in Part 6 of the schedule. For greater certainty, the lands include lands under water and public road allowances.

APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique à l’égard des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l’aéroport, dans la limite précisée à la partie 6 de l’annexe. Il est entendu que les biens-fonds comprennent les biens-fonds submergés et les emprises de voies publiques.

Biens-fonds près de l’aéroport

BUILDING RESTRICTIONS

Prohibition — maximum height

3. A person must not place, erect or construct, or permit to be placed, erected or constructed, on any of the lands, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would penetrate any of the following surfaces:

(a) an approach surface;

(b) the outer surface; or

(c) a transitional surface.

LIMITES DE CONSTRUCTION

3. Il est interdit, sur tout bien-fonds, de placer, d’ériger ou de construire, ou de permettre que le soit, un élément ou un rajout à un élément existant, de sorte qu’une de ses parties pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

a) une surface d’approche;

b) la surface extérieure;

c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

INTERFERENCE WITH COMMUNICATION

Prohibition — interference

4. A person must not use or develop, or permit another person to use or develop, any of the lands that are under the outer surface in a manner that causes interference with any signal or communication to and from an aircraft or to and from any facility used to provide services relating to aeronautics.

INTERFÉRENCES DANS LES COMMUNICATIONS

4. Il est interdit d’utiliser ou d’aménager, ou de permettre que le soit, tout bien-fonds situé sous la surface extérieure, de façon à causer des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l’aéronautique.

Interdiction — interférences

NATURAL GROWTH

Prohibition — maximum height

5. A person must not permit any object of natural growth that is on any of the lands to grow in such a manner as to penetrate any of the following surfaces:

(a) an approach surface;

(b) the outer surface; or

(c) a transitional surface.

VÉGÉTATION

5. Il est interdit de laisser croître toute végétation sur un bien-fonds de sorte qu’elle pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

a) une surface d’approche;

b) la surface extérieure;

c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

WILDLIFE HAZARD

Prohibition —
activities or
uses

6. (1) A person must not use or permit another person to use any of the lands for activities or uses that attract wildlife — particularly birds — that may create a hazard for aviation safety.

Exception

(2) Despite subsection (1), a person may use or permit another person to use any of the lands as a site for an open water storage reservoir for a period of 48 hours or less.

COMING INTO FORCE

Require-
ments —
s. 5.6(2) of the
*Aeronautics
Act*

7. These Regulations come into force on the day on which the requirements prescribed in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.

SCHEDULE
(Sections 1 and 2)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North American Datum, Zone 20, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.9997783.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and are based on the Canadian Geodetic Vertical Datum (CGVD28).

PART 1

AIRPORT REFERENCE POINT

The airport reference point, as shown on the zoning plan, is the geometric centre of the runway thresholds, at grid coordinates 7 338 711.001 N, 377 570.986 E (latitude 66°08'42" N, longitude 65°42'49" W). It is located on the centre line of the strip surface at a distance of 491.57 m from the end of the strip surface associated with runway 06-24, and its assigned elevation is 22.77 m above sea level.

PART 2

APPROACH SURFACES

The approach surfaces, as shown on the zoning plan, are described as follows:

(a) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 06 and ascending, from an assigned elevation of 19.72 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 25 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 280 m from the projected centre line and 100 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 06; and

PÉRIL FAUNIQUE

6. (1) Il est interdit d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds pour des activités ou des usages qui attirent des animaux sauvages — notamment des oiseaux — qui peuvent présenter un risque pour la sécurité aérienne.

Interdiction —
activités ou
usages

(2) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds comme emplacement pour un réservoir de retenue d'eau à ciel ouvert pour une période de quarante-huit heures ou moins.

Exception

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.

Exigences —
par. 5.6(2)
de la *Loi sur
l'aéronautique*ANNEXE
(articles 1 et 2)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 20, suivant le Système de référence nord-américain de 1983. Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,9997783.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le Système canadien de référence altimétrique (CGVD28).

PARTIE 1

POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage, est le centre géométrique des seuils de la piste, aux coordonnées de quadrillage 7 338 711,001 N. et 377 570,986 E. (66°08'42" de latitude N. et 65°42'49" de longitude O.). Il est situé sur l'axe de la surface de bande, à une distance de 491,57 m de l'extrémité de la surface de bande associée à la piste 06-24 et à une altitude attribuée de 22,77 m.

PARTIE 2

SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage, dont la description suit :

a) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 06 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 19,72 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 25 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 280 m du prolongement de l'axe et à 100 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 06 de la piste;

(b) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 24 and ascending, from an assigned elevation of 19.65 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 25 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 280 m from the projected centre line and 100 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 24.

The elevation of an approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that approach surface. The elevation of an approach surface centre line is calculated from the elevation of the abutting end of the strip surface, and increases at the constant ratios set out in this Part.

PART 3

OUTER SURFACE

The outer surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary surface extending outward from the airport reference point to a radius of 4 000 m. It is situated at a constant elevation of 45 m above the airport reference point, but at 9 m above the ground when that elevation would place the outer surface at less than 9 m above the ground.

PART 4

STRIP SURFACE

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that strip surface. The elevation of the strip surface centre line between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The strip surface centre line between the strip surface thresholds is divided into segments, each of which has a slope that increases or decreases at the constant ratio set out in Column 7 of the table below. The elevation of any point along a segment is calculated using the data set out in that table.

The strip surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary rectangular surface described as follows:

the strip surface associated with runway 06-24 is 60 m in total width, being 30 m on either side of the centre line of the runway. The strip surface commences 45 m to the southwest of threshold 06 and ends 45 m to the northeast of threshold 24, having a total length of 983.14 m. The 06 end of the strip surface has an assigned elevation of 19.72 m and the 24 end of the strip surface has an assigned elevation of 19.65 m. The azimuth of the centre line of runway 06-24 is N 64°17'34" E. Threshold 06 has grid coordinates of 7 338 517.34 N and 377 168.71 E, and threshold 24 has grid coordinates of 7 338 904.67 N and 377 973.27 E.

b) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 24 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 19,65 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 25 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 280 m du prolongement de l'axe et à 100 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 24 de la piste.

L'altitude en tout point d'une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche. L'altitude de l'axe d'une surface d'approche se calcule à partir de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande attenante et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

PARTIE 3

SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage, est une surface imaginaire qui s'étend vers l'extérieur depuis le point de référence de l'aéroport dans un rayon de 4 000 m. Elle est située à une altitude constante de 45 m au-dessus du point de référence de l'aéroport, mais à 9 m du sol lorsque cette altitude la placerait à moins de 9 m au-dessus du sol.

PARTIE 4

SURFACE DE BANDE

L'altitude en tout point d'une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de la surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'axe de la surface de bande entre les seuils de la surface de bande est divisé en segments ayant une inclinaison qui augmente ou diminue selon le rapport constant indiqué à la colonne 7 du tableau ci-après. L'altitude de tout point le long d'un segment se calcule à l'aide des données indiquées dans ce tableau.

La surface de bande, figurant sur le plan de zonage, est une surface rectangulaire imaginaire dont la description suit :

la surface de bande associée à la piste 06-24 est d'une largeur totale de 60 m, soit 30 m de chaque côté de l'axe de la piste. Elle commence à 45 m au sud-ouest du seuil 06 et se termine à 45 m au nord-est du seuil 24, sa longueur totale étant de 983,14 m. L'altitude attribuée de l'extrémité 06 de la surface de bande est de 19,72 m et l'altitude attribuée de l'extrémité 24 de la surface de bande est de 19,65 m. L'azimut de l'axe de la piste 06-24 se situe à N. 64°17'34" E. Les coordonnées du quadrillage du seuil 06 sont 7 338 517,34 N. et 377 168,71 E. et celles du seuil 24 sont 7 338 904,67 N. et 377 973,27 E.

DATA FOR CALCULATING ELEVATION BETWEEN THRESHOLDS ALONG CENTRE LINE OF RUNWAY 06-24

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Segment	Starting point of segment	Assigned elevation of starting point (m)	End point of segment	Distance between starting and end points of segment (m)	Assigned elevation of end point (m)	Constant ratio for calculating elevation of any point along segment
1.	Threshold 06	19.72	Intermediate point A	446.57	22.77	+1 : 146.4164
2.	Intermediate point A	22.77	Threshold 24	446.57	19.65	-1 : 143.1314

DONNÉES SERVANT AU CALCUL DE L'ALTITUDE ENTRE LES SEUILS LE LONG DE L'AXE DE LA PISTE 06-24

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Segment	Point de départ du segment	Altitude attribuée du point de départ (m)	Point d'arrivée du segment	Distance entre le point de départ du segment et son point d'arrivée (m)	Altitude attribuée du point d'arrivée (m)	Rapport constant servant au calcul de l'altitude de tout point le long du segment
1.	Seuil 06	19,72	Point intermédiaire A	446,57	22,77	+1 : 146,4164
2.	Point intermédiaire A	22,77	Seuil 24	446,57	19,65	-1 : 143,1314

PART 5

TRANSITIONAL SURFACES

Each transitional surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary inclined surface ascending at a ratio of 1 m measured vertically to 5 m measured horizontally at right angles to the centre line and projected centre line of the strip surface, extending upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces to the intersection with the outer surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting strip surface. The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting an approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting approach surface.

PART 6

LIMIT OF AREA CONTAINING LANDS TO WHICH THESE REGULATIONS APPLY

The limit of the area containing the lands to which these Regulations apply is defined by a circle with a radius of 4 000 m centred on the airport reference point, as shown on the zoning plan.

[12-2-o]

PARTIE 5

SURFACES DE TRANSITION

Chacune des surfaces de transition, figurant sur le plan de zonage, est une surface inclinée imaginaire qui s'élève à raison de 1 m dans le sens vertical et de 5 m dans le sens horizontal. Elles sont perpendiculaires à l'axe et au prolongement de l'axe de la surface de bande et s'élèvent vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante. L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche attenante.

PARTIE 6

LIMITE DU SECTEUR OÙ SE TROUVENT LES BIENS-FONDS VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

La limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement est définie par un cercle ayant un rayon de 4 000 m mesuré à partir du point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage.

[12-2-o]

Pond Inlet Airport Zoning Regulations*Statutory authority**Aeronautics Act**Sponsoring department*

Department of Transport

Règlement de zonage de l'aéroport de Pond Inlet*Fondement législatif**Loi sur l'aéronautique**Ministère responsable*

Ministère des Transports

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1144.

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1144.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 5.5(1)^a of the *Aeronautics Act*^b, that the Governor in Council, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)^a and (c)^a of that Act, proposes to make the annexed *Pond Inlet Airport Zoning Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Wayne Woloshyn, Regional Manager, Aerodrome Safety and Air Navigation, Department of Transport, 344 Edmonton Street, 2nd Floor, Winnipeg, Manitoba R3B 2L4 (tel.: 204-984-7243; fax: 204-983-0281; email: wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, March 10, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 5.5(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des alinéas 5.4(2)(b)^a et (c)^a de cette loi, se propose de prendre le *Règlement de zonage de l'aéroport de Pond Inlet*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Wayne Woloshyn, gestionnaire régional, Sécurité des aéroports et Navigation aérienne, ministère des Transports, 344, rue Edmonton, 2^e étage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2L4 (tél. : 204-984-7243; téléc. : 204-983-0281; courriel : wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, le 10 mars 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**POND INLET AIRPORT ZONING
REGULATIONS****INTERPRETATION**

Definitions

1. The following definitions apply in these Regulations.

“airport”
« aéroport »

“airport” means the Pond Inlet Airport, in the vicinity of Pond Inlet, in Nunavut.

“airport reference point”
« point de référence de l'aéroport »

“airport reference point” means the point described in Part 1 of the schedule.

**RÈGLEMENT DE ZONAGE DE
L'AÉROPORT DE POND INLET****DÉFINITIONS**

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

« aéroport » L'aéroport de Pond Inlet, situé aux abords de Pond Inlet, au Nunavut.

« plan de zonage » Le plan n^o E 3301, établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et daté du 1^{er} décembre 2008.

Définitions

« aéroport »
“airport”

« plan de zonage »
“zoning plan”

^a R.S., c. 33 (1st Suppl.), s. 1
^b R.S., c. A-2

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1
^b L.R., ch. A-2

“approach surface”
« surface d’approche »

“outer surface”
« surface extérieure »

“strip surface”
« surface de bande »

“transitional surface”
« surface de transition »

“zoning plan”
« plan de zonage »

“approach surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of the strip surface, and that is described in Part 2 of the schedule.

“outer surface” means the imaginary surface that is located above and in the immediate vicinity of the airport and that is described in Part 3 of the schedule.

“strip surface” means the imaginary surface that is associated with the airport runway and that is described in Part 4 of the schedule.

“transitional surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces, and that is described in Part 5 of the schedule.

“zoning plan” means Plan No. E 3301, prepared by the Department of Public Works and Government Services and dated December 1, 2008.

« point de référence de l’aéroport » Le point dont l’emplacement est précisé à la partie 1 de l’annexe.

« surface d’approche » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir de chaque extrémité de la surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l’annexe.

« surface de bande » La surface imaginaire qui est associée à la piste de l’aéroport et dont la description figure à la partie 4 de l’annexe.

« surface de transition » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d’approche et dont la description figure à la partie 5 de l’annexe.

« surface extérieure » La surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l’aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l’annexe.

« point de référence de l’aéroport »
“airport reference point”

« surface d’approche »
“approach surface”

« surface de bande »
“strip surface”

« surface de transition »
“transitional surface”

« surface extérieure »
“outer surface”

APPLICATION

Lands near airport

2. These Regulations apply in respect of all lands that are adjacent to or in the vicinity of the airport within the limit described in Part 6 of the schedule. For greater certainty, the lands include lands under water and public road allowances.

2. Le présent règlement s’applique à l’égard des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l’aéroport, dans la limite précisée à la partie 6 de l’annexe. Il est entendu que les biens-fonds comprennent les biens-fonds submergés et les emprises de voies publiques.

Biens-fonds près de l’aéroport

BUILDING RESTRICTIONS

Prohibition — maximum height

3. A person must not place, erect or construct, or permit to be placed, erected or constructed, on any of the lands, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would penetrate any of the following surfaces:

(a) an approach surface;

(b) the outer surface; or

(c) a transitional surface.

3. Il est interdit, sur tout bien-fonds, de placer, d’ériger ou de construire, ou de permettre que le soit, un élément ou un rajout à un élément existant, de sorte qu’une de ses parties pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

a) une surface d’approche;

b) la surface extérieure;

c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

INTERFERENCE WITH COMMUNICATION

Prohibition — interference

4. A person must not use or develop, or permit another person to use or develop, any of the lands that are under the outer surface in a manner that causes interference with any signal or communication to and from an aircraft or to and from any facility used to provide services relating to aeronautics.

4. Il est interdit d’utiliser ou d’aménager, ou de permettre que le soit, tout bien-fonds situé sous la surface extérieure, de façon à causer des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l’aéronautique.

Interdiction — interférences

NATURAL GROWTH

Prohibition — maximum height

5. A person must not permit any object of natural growth that is on any of the lands to grow in such a manner as to penetrate any of the following surfaces:

(a) an approach surface;

(b) the outer surface; or

(c) a transitional surface.

5. Il est interdit de laisser croître toute végétation sur un bien-fonds de sorte qu’elle pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

a) une surface d’approche;

b) la surface extérieure;

c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

VÉGÉTATION

WILDLIFE HAZARD

Prohibition — activities or use **6.** (1) A person must not use or permit another person to use any of the lands for activities or uses that attract wildlife — particularly birds — that may create a hazard for aviation safety.

Exception (2) Despite subsection (1), a person may use or permit another person to use any of the lands as a site for an open water storage reservoir for a period of 48 hours or less.

COMING INTO FORCE

Requirements — s. 5.6(2) of the *Aeronautics Act* **7.** These Regulations come into force on the day on which the requirements prescribed in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.

SCHEDULE
(Sections 1 and 2)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North American Datum, Zone 18, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.9997095.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and are based on the Canadian Geodetic Vertical Datum (CGVD28).

PART 1

AIRPORT REFERENCE POINT

The airport reference point, as shown on the zoning plan, is the geometric centre of the runway thresholds, at grid coordinates 8 068 145.848 N, 401 368.632 E (latitude 72°41'18" N, longitude 77°58'15" W). It is located on the centre line of the strip surface at a distance of 824.07 m from the end of the strip surface associated with runway 02-20, and its assigned elevation is 60.90 m above sea level.

PART 2

APPROACH SURFACES

The approach surfaces, as shown on the zoning plan, are described as follows:

(a) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 02 and ascending, from an assigned elevation of 62.43 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 40 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 3 000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 525 m from the projected centre line and 75 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 02; and

PÉRIL FAUNIQUE

Interdiction — activités ou usages **6.** (1) Il est interdit d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds pour des activités ou des usages qui attirent des animaux sauvages — notamment des oiseaux — qui peuvent présenter un risque pour la sécurité aérienne.

Exception (2) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds comme emplacement pour un réservoir de retenue d'eau à ciel ouvert pour une période de quarante-huit heures ou moins.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Exigences — par. 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* **7.** Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.

ANNEXE
(articles 1 et 2)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 18, suivant le Système de référence nord-américain de 1983. Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,9997095.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le Système canadien de référence altimétrique (CGVD28).

PARTIE 1

POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage, est le centre géométrique des seuils de la piste, aux coordonnées de quadrillage 8 068 145,848 N. et 401 368,632 E. (72°41'18" de latitude N. et 77°58'15" de longitude O.). Il est situé sur l'axe de la surface de bande, à une distance de 824,07 m de l'extrémité de la surface de bande associée à la piste 02-20 et à une altitude attribuée de 60,90 m.

PARTIE 2

SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage, dont la description suit :

a) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 02 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 62,43 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 40 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 3 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 525 m du prolongement de l'axe et à 75 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 02 de la piste;

(b) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 20 and ascending, from an assigned elevation of 58.32 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 40 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 3 000 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 525 m from the projected centre line and 75 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 20.

The elevation of an approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that approach surface. The elevation of an approach surface centre line is calculated from the elevation of the abutting end of the strip surface, and increases at the constant ratios set out in this Part.

PART 3

OUTER SURFACE

The outer surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary surface extending outward from the airport reference point to a radius of 4 000 m. It is situated at a constant elevation of 45 m above the airport reference point, but at 9 m above the ground when that elevation would place the outer surface at less than 9 m above the ground.

PART 4

STRIP SURFACE

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that strip surface. The elevation of the strip surface centre line between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The strip surface centre line between the strip surface thresholds is divided into segments, each of which has a slope that increases or decreases at the constant ratio set out in Column 7 of the table below. The elevation of any point along a segment is calculated using the data set out in that table.

The strip surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary rectangular surface described as follows:

the strip surface associated with runway 02-20 is 150 m in total width, being 75 m on either side of the centre line of the runway. The strip surface commences 60 m to the southwest of threshold 02 and ends 60 m to the northeast of threshold 20, having a total length of 1 648.14 m. The 02 end of the strip surface has an assigned elevation of 62.43 m and the 20 end of the strip surface has an assigned elevation of 58.32 m. The azimuth of the centre line of runway 02-20 is N 25°17'53" E. Threshold 02 has grid coordinates of 8 067 455.26 N and 401 042.22 E, and threshold 20 has grid coordinates of 8 068 836.44 N and 401 695.05 E.

b) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 20 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 58,32 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 40 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 3 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 525 m du prolongement de l'axe et à 75 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 20 de la piste.

L'altitude en tout point d'une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche. L'altitude de l'axe d'une surface d'approche se calcule à partir de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande attenante et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

PARTIE 3

SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage, est une surface imaginaire qui s'étend vers l'extérieur depuis le point de référence de l'aéroport dans un rayon de 4 000 m. Elle est située à une altitude constante de 45 m au-dessus du point de référence de l'aéroport, mais à 9 m du sol lorsque cette altitude la placerait à moins de 9 m au-dessus du sol.

PARTIE 4

SURFACE DE BANDE

L'altitude en tout point d'une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de la surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'axe de la surface de bande entre les seuils de la surface de bande est divisé en segments ayant une inclinaison qui augmente ou diminue selon le rapport constant indiqué à la colonne 7 du tableau ci-après. L'altitude de tout point le long d'un segment se calcule à l'aide des données indiquées dans ce tableau.

La surface de bande, figurant sur le plan de zonage, est une surface rectangulaire imaginaire dont la description suit :

la surface de bande associée à la piste 02-20 est d'une largeur totale de 150 m, soit 75 m de chaque côté de l'axe de la piste. Elle commence à 60 m au sud-ouest du seuil 02 et se termine à 60 m au nord-est du seuil 20, sa longueur totale étant de 1 648,14 m. L'altitude attribuée de l'extrémité 02 de la surface de bande est de 62,43 m et l'altitude attribuée de l'extrémité 20 de la surface de bande est de 58,32 m. L'azimut de l'axe de la piste 02-20 se situe à N. 25°17'53" E. Les coordonnées du quadrillage du seuil 02 sont 8 067 455,26 N. et 401 042,22 E. et celles du seuil 20 sont 8 068 836,44 N. et 401 695,05 E.

DATA FOR CALCULATING ELEVATION BETWEEN THRESHOLDS ALONG CENTRE LINE OF RUNWAY 02-20

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Segment	Starting point of segment	Assigned elevation of starting point (m)	End point of segment	Distance between starting and end points of segment (m)	Assigned elevation of end point (m)	Constant ratio for calculating elevation of any point along segment
1.	Threshold 02	62.43	Intermediate point A	764.07	60.90	-1 : 499.3922
2.	Intermediate point A	60.90	Threshold 20	764.07	58.32	-1 : 296.1512

DONNÉES SERVANT AU CALCUL DE L'ALTITUDE ENTRE LES SEUILS LE LONG DE L'AXE DE LA PISTE 02-20

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Segment	Point de départ du segment	Altitude attribuée du point de départ (m)	Point d'arrivée du segment	Distance entre le point de départ du segment et son point d'arrivée (m)	Altitude attribuée du point d'arrivée (m)	Rapport constant servant au calcul de l'altitude de tout point le long du segment
1.	Seuil 02	62,43	Point intermédiaire A	764,07	60,90	-1 : 499,3922
2.	Point intermédiaire A	60,90	Seuil 20	764,07	58,32	-1 : 296,1512

PART 5

TRANSITIONAL SURFACES

Each transitional surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary inclined surface ascending at a ratio of 1 m measured vertically to 7 m measured horizontally at right angles to the centre line and projected centre line of the strip surface, extending upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces to the intersection with the outer surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting strip surface. The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting an approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting approach surface.

PART 6

LIMIT OF AREA CONTAINING LANDS TO WHICH THESE REGULATIONS APPLY

The limit of the area containing the lands to which these Regulations apply is defined by a circle with a radius of 4 000 m centred on the airport reference point, as shown on the zoning plan.

[12-2-o]

PARTIE 5

SURFACES DE TRANSITION

Chacune des surfaces de transition, figurant sur le plan de zonage, est une surface inclinée imaginaire qui s'élève à raison de 1 m dans le sens vertical et de 7 m dans le sens horizontal. Elles sont perpendiculaires à l'axe et au prolongement de l'axe de la surface de bande et s'élèvent vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante. L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche attenante.

PARTIE 6

LIMITE DU SECTEUR OÙ SE TROUVENT LES BIENS-FONDS VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

La limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement est définie par un cercle ayant un rayon de 4 000 m mesuré à partir du point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage.

[12-2-o]

Qikiqtarjuaq Airport Zoning Regulations*Statutory authority**Aeronautics Act**Sponsoring department*

Department of Transport

Règlement de zonage de l'aéroport de Qikiqtarjuaq*Fondement législatif**Loi sur l'aéronautique**Ministère responsable*

Ministère des Transports

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1144.

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1144.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 5.5(1)^a of the *Aeronautics Act*^b, that the Governor in Council, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)^a and (c)^a of that Act, proposes to make the annexed *Qikiqtarjuaq Airport Zoning Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Wayne Woloshyn, Regional Manager, Aerodrome Safety and Air Navigation, Department of Transport, 344 Edmonton Street, 2nd Floor, Winnipeg, Manitoba R3B 2L4 (tel.: 204-984-7243; fax: 204-983-0281; email: wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, March 10, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 5.5(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des alinéas 5.4(2)(b)^a et (c)^a de cette loi, se propose de prendre le *Règlement de zonage de l'aéroport de Qikiqtarjuaq*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Wayne Woloshyn, gestionnaire régional, Sécurité des aéroports et Navigation aérienne, ministère des Transports, 344, rue Edmonton, 2^e étage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2L4 (tél. : 204-984-7243; téléc. : 204-983-0281; courriel : wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, le 10 mars 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**QIKIQTARJUAQ AIRPORT ZONING
REGULATIONS****INTERPRETATION**

Definitions

1. The following definitions apply in these Regulations.

“airport”
« aéroport »

“airport” means the Qikiqtarjuaq Airport, in the vicinity of Qikiqtarjuaq, in Nunavut.

“airport reference point”
« point de référence de l'aéroport »

“airport reference point” means the point described in Part 1 of the schedule.

**RÈGLEMENT DE ZONAGE DE
L'AÉROPORT DE QIKIQTARJUAQ****DÉFINITIONS**

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

« aéroport » L'aéroport de Qikiqtarjuaq, situé aux abords de Qikiqtarjuaq, au Nunavut.

« plan de zonage » Le plan n^o E 3262, établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et daté du 1^{er} décembre 2008.

Définitions

« aéroport »
“airport”

« plan de zonage »
“zoning plan”

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1
^b R.S., c. A-2

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1
^b L.R., ch. A-2

<p>“approach surface” « surface d’approche »</p>	<p>“approach surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of the strip surface, and that is described in Part 2 of the schedule.</p>	<p>« point de référence de l’aéroport » Le point dont l’emplacement est précisé à la partie 1 de l’annexe.</p>	<p>« point de référence de l’aéroport » “airport reference point”</p>
<p>“outer surface” « surface extérieure »</p>	<p>“outer surface” means the imaginary surface that is located above and in the immediate vicinity of the airport and that is described in Part 3 of the schedule.</p>	<p>« surface d’approche » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir de chaque extrémité de la surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l’annexe.</p>	<p>« surface d’approche » “approach surface”</p>
<p>“strip surface” « surface de bande »</p>	<p>“strip surface” means the imaginary surface that is associated with the airport runway and that is described in Part 4 of the schedule.</p>	<p>« surface de bande » La surface imaginaire qui est associée à la piste de l’aéroport et dont la description figure à la partie 4 de l’annexe.</p>	<p>« surface de bande » “strip surface”</p>
<p>“transitional surface” « surface de transition »</p>	<p>“transitional surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces, and that is described in Part 5 of the schedule.</p>	<p>« surface de transition » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d’approche et dont la description figure à la partie 5 de l’annexe.</p>	<p>« surface de transition » “transitional surface”</p>
<p>“zoning plan” « plan de zonage »</p>	<p>“zoning plan” means Plan No. E 3262, prepared by the Department of Public Works and Government Services and dated December 1, 2008.</p>	<p>« surface extérieure » La surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l’aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l’annexe.</p>	<p>« surface extérieure » “outer surface”</p>

APPLICATION

Lands near airport

2. These Regulations apply in respect of all lands that are adjacent to or in the vicinity of the airport within the limit described in Part 6 of the schedule. For greater certainty, the lands include lands under water and public road allowances.

BUILDING RESTRICTIONS

Prohibition — maximum height

3. A person must not place, erect or construct, or permit to be placed, erected or constructed, on any of the lands, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would penetrate any of the following surfaces:

(a) an approach surface;
(b) the outer surface; or
(c) a transitional surface.

INTERFERENCE WITH COMMUNICATION

Prohibition — interference

4. A person must not use or develop, or permit another person to use or develop, any of the lands that are under the outer surface in a manner that causes interference with any signal or communication to and from an aircraft or to and from any facility used to provide services relating to aeronautics.

NATURAL GROWTH

Prohibition — maximum height

5. A person must not permit any object of natural growth that is on any of the lands to grow in such a manner as to penetrate any of the following surfaces:

(a) an approach surface;
(b) the outer surface; or
(c) a transitional surface.

APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique à l’égard des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l’aéroport, dans la limite précisée à la partie 6 de l’annexe. Il est entendu que les biens-fonds comprennent les biens-fonds submergés et les emprises de voies publiques.

LIMITES DE CONSTRUCTION

3. Il est interdit, sur tout bien-fonds, de placer, d’ériger ou de construire, ou de permettre que le soit, un élément ou un rajout à un élément existant, de sorte qu’une de ses parties pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

a) une surface d’approche;
b) la surface extérieure;
c) une surface de transition.

INTERFÉRENCES DANS LES COMMUNICATIONS

4. Il est interdit d’utiliser ou d’aménager, ou de permettre que le soit, tout bien-fonds situé sous la surface extérieure, de façon à causer des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l’aéronautique.

VÉGÉTATION

5. Il est interdit de laisser croître toute végétation sur un bien-fonds de sorte qu’elle pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

a) une surface d’approche;
b) la surface extérieure;
c) une surface de transition.

Biens-fonds près de l’aéroport

Interdiction — hauteur maximale

Interdiction — interférences

Interdiction — hauteur maximale

WILDLIFE HAZARD

Prohibition —
activities or
uses

6. (1) A person must not use or permit another person to use any of the lands for activities or uses that attract wildlife — particularly birds — that may create a hazard for aviation safety.

Exception

(2) Despite subsection (1), a person may use or permit another person to use any of the lands as a site for an open water storage reservoir for a period of 48 hours or less.

COMING INTO FORCE

Require-
ments —
s. 5.6(2) of the
*Aeronautics
Act*

7. These Regulations come into force on the day on which the requirements prescribed in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.

SCHEDULE
(Sections 1 and 2)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North American Datum, Zone 20, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.9996175.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and are based on the Canadian Geodetic Vertical Datum (CGVD28).

PART 1

AIRPORT REFERENCE POINT

The airport reference point, as shown on the zoning plan, is the geometric centre of the runway thresholds, at grid coordinates 7 492 677.709 N, 456 035.255 E (latitude 67°32'48" N, longitude 64°01'54" W). It is located on the centre line of the strip surface at a distance of 640.425 m from the end of the strip surface associated with runway 03-21, and its assigned elevation is 4.48 m above sea level.

PART 2

APPROACH SURFACES

The approach surfaces, as shown on the zoning plan, are described as follows:

(a) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 03 and ascending, from an assigned elevation of 3.98 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 25 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 280 m from the projected centre line and 100 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 03; and

PÉRIL FAUNIQUE

6. (1) Il est interdit d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds pour des activités ou des usages qui attirent des animaux sauvages — notamment des oiseaux — qui peuvent présenter un risque pour la sécurité aérienne.

Interdiction —
activités ou
usages

Exception

(2) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds comme emplacement pour un réservoir de retenue d'eau à ciel ouvert pour une période de quarante-huit heures ou moins.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.

Exigences —
par. 5.6(2)
de la *Loi sur
l'aéronautique*ANNEXE
(articles 1 et 2)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 20, suivant le Système de référence nord-américain de 1983. Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,9996175.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le Système canadien de référence altimétrique (CGVD28).

PARTIE 1

POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage, est le centre géométrique des seuils de la piste, aux coordonnées de quadrillage 7 492 677,709 N. et 456 035,255 E. (67°32'48" de latitude N. et 64°01'54" de longitude O.). Il est situé sur l'axe de la surface de bande, à une distance de 640,425 m de l'extrémité de la surface de bande associée à la piste 03-21 et à une altitude attribuée de 4,48 m.

PARTIE 2

SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage, dont la description suit :

a) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 03 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 3,98 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 25 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 280 m du prolongement de l'axe et à 100 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 03 de la piste;

(b) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 21 and ascending, from an assigned elevation of 4.11 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 25 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 280 m from the projected centre line and 100 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 21.

The elevation of an approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that approach surface. The elevation of an approach surface centre line is calculated from the elevation of the abutting end of the strip surface, and increases at the constant ratios set out in this Part.

PART 3

OUTER SURFACE

The outer surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary surface extending outward from the airport reference point to a radius of 4 000 m. It is situated at a constant elevation of 45 m above the airport reference point, but at 9 m above the ground when that elevation would place the outer surface at less than 9 m above the ground.

PART 4

STRIP SURFACE

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that strip surface. The elevation of the strip surface centre line between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The strip surface centre line between the strip surface thresholds is divided into segments, each of which has a slope that increases or decreases at the constant ratio set out in Column 7 of the table below. The elevation of any point along a segment is calculated using the data set out in that table.

The strip surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary rectangular surface described as follows:

the strip surface associated with runway 03-21 is 60 m in total width, being 30 m on either side of the centre line of the runway. The strip surface commences 60 m to the southwest of threshold 03 and ends 60 m to the northeast of threshold 21, having a total length of 1 280.85 m. The 03 end of the strip surface has an assigned elevation of 3.98 m and the 21 end of the strip surface has an assigned elevation of 4.11 m. The azimuth of the centre line of runway 03-21 is N 34°01'10" E. Threshold 03 has grid coordinates of 7 492 196.81 N and 455 710.65 E, and threshold 21 has grid coordinates of 7 493 158.61 N and 456 359.86 E.

b) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 21 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 4,11 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 25 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 280 m du prolongement de l'axe et à 100 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 21 de la piste.

L'altitude en tout point d'une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche. L'altitude de l'axe d'une surface d'approche se calcule à partir de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande attenante et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

PARTIE 3

SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage, est une surface imaginaire qui s'étend vers l'extérieur depuis le point de référence de l'aéroport dans un rayon de 4 000 m. Elle est située à une altitude constante de 45 m au-dessus du point de référence de l'aéroport, mais à 9 m du sol lorsque cette altitude la placerait à moins de 9 m au-dessus du sol.

PARTIE 4

SURFACE DE BANDE

L'altitude en tout point d'une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de la surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'axe de la surface de bande entre les seuils de la surface de bande est divisé en segments ayant une inclinaison qui augmente ou diminue selon le rapport constant indiqué à la colonne 7 du tableau ci-après. L'altitude de tout point le long d'un segment se calcule à l'aide des données indiquées dans ce tableau.

La surface de bande, figurant sur le plan de zonage, est une surface rectangulaire imaginaire dont la description suit :

la surface de bande associée à la piste 03-21 est d'une largeur totale de 60 m, soit 30 m de chaque côté de l'axe de la piste. Elle commence à 60 m au sud-ouest du seuil 03 et se termine à 60 m au nord-est du seuil 21, sa longueur totale étant de 1 280,85 m. L'altitude attribuée de l'extrémité 03 de la surface de bande est de 3,98 m et l'altitude attribuée de l'extrémité 21 de la surface de bande est de 4,11 m. L'azimut de l'axe de la piste 03-21 se situe à N. 34°01'10" E. Les coordonnées du quadrillage du seuil 03 sont 7 492 196,81 N. et 455 710,65 E. et celles du seuil 21 sont 7 493 158,61 N. et 456 359,86 E.

DATA FOR CALCULATING ELEVATION BETWEEN THRESHOLDS ALONG CENTRE LINE OF RUNWAY 03-21

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Segment	Starting point of segment	Assigned elevation of starting point (m)	End point of segment	Distance between starting and end points of segment (m)	Assigned elevation of end point (m)	Constant ratio for calculating elevation of any point along segment
1.	Threshold 03	3.98	Intermediate point A	580.425	4.48	+1 : 1160.850
2.	Intermediate point A	4.48	Threshold 21	580.425	4.11	-1 : 1568.7162

DONNÉES SERVANT AU CALCUL DE L'ALTITUDE ENTRE LES SEUILS LE LONG DE L'AXE DE LA PISTE 03-21

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Segment	Point de départ du segment	Altitude attribuée du point de départ (m)	Point d'arrivée du segment	Distance entre le point de départ du segment et son point d'arrivée (m)	Altitude attribuée du point d'arrivée (m)	Rapport constant servant au calcul de l'altitude de tout point le long du segment
1.	Seuil 03	3,98	Point intermédiaire A	580,425	4,48	+1 : 1160,850
2.	Point intermédiaire A	4,48	Seuil 21	580,425	4,11	-1 : 1568,7162

PART 5

TRANSITIONAL SURFACES

Each transitional surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary inclined surface ascending at a ratio of 1 m measured vertically to 5 m measured horizontally at right angles to the centre line and projected centre line of the strip surface, extending upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces to the intersection with the outer surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting strip surface. The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting an approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting approach surface.

PART 6

LIMIT OF AREA CONTAINING LANDS TO WHICH THESE REGULATIONS APPLY

The limit of the area containing the lands to which these Regulations apply is defined by a circle with a radius of 4 000 m centred on the airport reference point, as shown on the zoning plan.

[12-2-o]

PARTIE 5

SURFACES DE TRANSITION

Chacune des surfaces de transition, figurant sur le plan de zonage, est une surface inclinée imaginaire qui s'élève à raison de 1 m dans le sens vertical et de 5 m dans le sens horizontal. Elles sont perpendiculaires à l'axe et au prolongement de l'axe de la surface de bande et s'élèvent vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante. L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche attenante.

PARTIE 6

LIMITE DU SECTEUR OÙ SE TROUVENT LES BIENS-FONDS VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

La limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement est définie par un cercle ayant un rayon de 4 000 m mesuré à partir du point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage.

[12-2-o]

Sanikiluaq Airport Zoning Regulations*Statutory authority**Aeronautics Act**Sponsoring department*

Department of Transport

Règlement de zonage de l'aéroport de Sanikiluaq*Fondement législatif**Loi sur l'aéronautique**Ministère responsable*

Ministère des Transports

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 1144.

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

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 1144.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 5.5(1)^a of the *Aeronautics Act*^b, that the Governor in Council, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)^a and (c)^a of that Act, proposes to make the annexed *Sanikiluaq Airport Zoning Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Wayne Woloshyn, Regional Manager, Aerodrome Safety and Air Navigation, Department of Transport, 344 Edmonton Street, 2nd Floor, Winnipeg, Manitoba R3B 2L4 (tel.: 204-984-7243; fax: 204-983-0281; email: wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, March 10, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 5.5(1)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des alinéas 5.4(2)(b)^a et (c)^a de cette loi, se propose de prendre le *Règlement de zonage de l'aéroport de Sanikiluaq*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Wayne Woloshyn, gestionnaire régional, Sécurité des aéroports et Navigation aérienne, ministère des Transports, 344, rue Edmonton, 2^e étage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2L4 (tél. : 204-984-7243; téléc. : 204-983-0281; courriel : wayne.woloshyn@tc.gc.ca).

Ottawa, le 10 mars 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**SANIKILUAQ AIRPORT ZONING
REGULATIONS****INTERPRETATION**

Definitions

1. The following definitions apply in these Regulations.

“airport”
« aéroport »

“airport” means the Sanikiluaq Airport, in the vicinity of Sanikiluaq, in Nunavut.

“airport reference point”
« point de référence de l'aéroport »

“airport reference point” means the point described in Part 1 of the schedule.

**RÈGLEMENT DE ZONAGE DE
L'AÉROPORT DE SANIKILUAQ****DÉFINITIONS**

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

« aéroport » L'aéroport de Sanikiluaq, situé aux abords de Sanikiluaq, au Nunavut.

« plan de zonage » Le plan n^o E 3300, établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et daté du 1^{er} décembre 2008.

Définitions

« aéroport »
“airport”

« plan de zonage »
“zoning plan”

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1
^b R.S., c. A-2

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1
^b L.R., ch. A-2

“approach surface”
« surface d’approche »

“outer surface”
« surface extérieure »

“strip surface”
« surface de bande »

“transitional surface”
« surface de transition »

“zoning plan”
« plan de zonage »

“approach surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of the strip surface, and that is described in Part 2 of the schedule.

“outer surface” means the imaginary surface that is located above and in the immediate vicinity of the airport and that is described in Part 3 of the schedule.

“strip surface” means the imaginary surface that is associated with the airport runway and that is described in Part 4 of the schedule.

“transitional surface” means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces, and that is described in Part 5 of the schedule.

“zoning plan” means Plan No. E 3300, prepared by the Department of Public Works and Government Services and dated December 1, 2008.

« point de référence de l’aéroport » Le point dont l’emplacement est précisé à la partie 1 de l’annexe.

« surface d’approche » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir de chaque extrémité de la surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l’annexe.

« surface de bande » La surface imaginaire qui est associée à la piste de l’aéroport et dont la description figure à la partie 4 de l’annexe.

« surface de transition » Surface inclinée imaginaire qui s’élève vers l’extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d’approche et dont la description figure à la partie 5 de l’annexe.

« surface extérieure » La surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l’aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l’annexe.

« point de référence de l’aéroport »
“airport reference point”

« surface d’approche »
“approach surface”

« surface de bande »
“strip surface”

« surface de transition »
“transitional surface”

« surface extérieure »
“outer surface”

APPLICATION

Lands near airport

2. These Regulations apply in respect of all lands that are adjacent to or in the vicinity of the airport within the limit described in Part 6 of the schedule. For greater certainty, the lands include lands under water and public road allowances.

APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique à l’égard des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l’aéroport, dans la limite précisée à la partie 6 de l’annexe. Il est entendu que les biens-fonds comprennent les biens-fonds submergés et les emprises de voies publiques.

Biens-fonds près de l’aéroport

BUILDING RESTRICTIONS

Prohibition — maximum height

3. A person must not place, erect or construct, or permit to be placed, erected or constructed, on any of the lands, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would penetrate any of the following surfaces:

(a) an approach surface;

(b) the outer surface; or

(c) a transitional surface.

LIMITES DE CONSTRUCTION

3. Il est interdit, sur tout bien-fonds, de placer, d’ériger ou de construire, ou de permettre que le soit, un élément ou un rajout à un élément existant, de sorte qu’une de ses parties pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

a) une surface d’approche;

b) la surface extérieure;

c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

INTERFERENCE WITH COMMUNICATION

Prohibition — interference

4. A person must not use or develop, or permit another person to use or develop, any of the lands that are under the outer surface in a manner that causes interference with any signal or communication to and from an aircraft or to and from any facility used to provide services relating to aeronautics.

INTERFÉRENCES DANS LES COMMUNICATIONS

4. Il est interdit d’utiliser ou d’aménager, ou de permettre que le soit, tout bien-fonds situé sous la surface extérieure, de façon à causer des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l’aéronautique.

Interdiction — interférences

NATURAL GROWTH

Prohibition — maximum height

5. A person must not permit any object of natural growth that is on any of the lands to grow in such a manner as to penetrate any of the following surfaces:

(a) an approach surface;

(b) the outer surface; or

(c) a transitional surface.

VÉGÉTATION

5. Il est interdit de laisser croître toute végétation sur un bien-fonds de sorte qu’elle pénètre l’une ou l’autre des surfaces suivantes :

a) une surface d’approche;

b) la surface extérieure;

c) une surface de transition.

Interdiction — hauteur maximale

WILDLIFE HAZARD

Prohibition — activities or uses

6. (1) A person must not use or permit another person to use any of the lands for activities or uses that attract wildlife — particularly birds — that may create a hazard for aviation safety.

Exception

(2) Despite subsection (1), a person may use or permit another person to use any of the lands as a site for an open water storage reservoir for a period of 48 hours or less.

COMING INTO FORCE

Requirements — s. 5.6(2) of the *Aeronautics Act*

7. These Regulations come into force on the day on which the requirements prescribed in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.

SCHEDULE
(Sections 1 and 2)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North American Datum, Zone 17, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.9997355.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and are based on the Canadian Geodetic Vertical Datum (CGVD28).

PART 1

AIRPORT REFERENCE POINT

The airport reference point, as shown on the zoning plan, is the geometric centre of the runway thresholds, at grid coordinates 6 267 209.582 N, 607 612.360 E (latitude 56°32'13" N, longitude 79°15'00" W). It is located on the centre line of the strip surface at a distance of 640.175 m from the end of the strip surface associated with runway 09-27, and its assigned elevation is 25.43 m above sea level.

PART 2

APPROACH SURFACES

The approach surfaces, as shown on the zoning plan, are described as follows:

(a) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 09 and ascending, from an assigned elevation of 31.12 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 25 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 295 m from the projected centre line and 100 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 09; and

PÉRIL FAUNIQUE

Interdiction — activités ou usages

6. (1) Il est interdit d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds pour des activités ou des usages qui attirent des animaux sauvages — notamment des oiseaux — qui peuvent présenter un risque pour la sécurité aérienne.

Exception

(2) Malgré le paragraphe (1), il est permis d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds comme emplacement pour un réservoir de retenue d'eau à ciel ouvert pour une période de quarante-huit heures ou moins.

ENTRÉE EN VIGUEUR

7. Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.

Exigences — par. 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique*ANNEXE
(articles 1 et 2)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle transverse de Mercator (UTM), zone 17, suivant le Système de référence nord-américain de 1983. Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,9997355.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le Système canadien de référence altimétrique (CGVD28).

PARTIE 1

POINT DE RÉFÉRENCE DE L'AÉROPORT

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage, est le centre géométrique des seuils de la piste, aux coordonnées de quadrillage 6 267 209,582 N. et 607 612,360 E. (56°32'13" de latitude N. et 79°15'00" de longitude O.). Il est situé sur l'axe de la surface de bande, à une distance de 640,175 m de l'extrémité de la surface de bande associée à la piste 09-27 et à une altitude attribuée de 25,43 m.

PARTIE 2

SURFACES D'APPROCHE

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage, dont la description suit :

a) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 09 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 31,12 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 25 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 295 m du prolongement de l'axe et à 100 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 09 de la piste;

(b) an imaginary inclined surface abutting the end of the strip surface associated with runway approach 27 and ascending, from an assigned elevation of 32.35 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 30 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 2 500 m measured horizontally from the end of the strip surface; the outer ends of the imaginary horizontal line being 295 m from the projected centre line and 83.33 m above the assigned elevation at the end of the strip surface associated with runway approach 27.

The elevation of an approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that approach surface. The elevation of an approach surface centre line is calculated from the elevation of the abutting end of the strip surface, and increases at the constant ratios set out in this Part.

PART 3

OUTER SURFACE

The outer surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary surface extending outward from the airport reference point to a radius of 4 000 m. It is situated at a constant elevation of 45 m above the airport reference point, but at 9 m above the ground when that elevation would place the outer surface at less than 9 m above the ground.

PART 4

STRIP SURFACE

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that strip surface. The elevation of the strip surface centre line between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The strip surface centre line between the strip surface thresholds is divided into segments, each of which has a slope that increases or decreases at the constant ratio set out in Column 7 of the table below. The elevation of any point along a segment is calculated using the data set out in that table.

The strip surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary rectangular surface described as follows:

the strip surface associated with runway 09-27 is 90 m in total width, being 45 m on either side of the centre line of the runway. The strip surface commences 60 m to the southwest of threshold 09 and ends 60 m to the northeast of threshold 27, having a total length of 1 280.35 m. The 09 end of the strip surface has an assigned elevation of 31.12 m and the 27 end of the strip surface has an assigned elevation of 32.35 m. The azimuth of the centre line of runway 09-27 is N 68°35'53" E. Threshold 09 has grid coordinates of 6 266 997.93 N and 607 072.34 E, and threshold 27 has grid coordinates of 6 627 421.24 N and 608 152.38 E.

b) une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 27 de la piste et qui s'élève, à partir d'une altitude attribuée de 32,35 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 30 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande, à 2 500 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 295 m du prolongement de l'axe et à 83,33 m au-dessus de l'altitude attribuée à l'extrémité de la surface de bande associée à l'approche 27 de la piste.

L'altitude en tout point d'une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche. L'altitude de l'axe d'une surface d'approche se calcule à partir de l'altitude de l'extrémité de la surface de bande attenante et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

PARTIE 3

SURFACE EXTÉRIEURE

La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage, est une surface imaginaire qui s'étend vers l'extérieur depuis le point de référence de l'aéroport dans un rayon de 4 000 m. Elle est située à une altitude constante de 45 m au-dessus du point de référence de l'aéroport, mais à 9 m du sol lorsque cette altitude la placerait à moins de 9 m au-dessus du sol.

PARTIE 4

SURFACE DE BANDE

L'altitude en tout point d'une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de la surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'axe de la surface de bande entre les seuils de la surface de bande est divisé en segments ayant une inclinaison qui augmente ou diminue selon le rapport constant indiqué à la colonne 7 du tableau ci-après. L'altitude de tout point le long d'un segment se calcule à l'aide des données indiquées dans ce tableau.

La surface de bande, figurant sur le plan de zonage, est une surface rectangulaire imaginaire dont la description suit :

la surface de bande associée à la piste 09-27 est d'une largeur totale de 90 m, soit 45 m de chaque côté de l'axe de la piste. Elle commence à 60 m au sud-ouest du seuil 09 et se termine à 60 m au nord-est du seuil 27, sa longueur totale étant de 1 280,35 m. L'altitude attribuée de l'extrémité 09 de la surface de bande est de 31,12 m et l'altitude attribuée de l'extrémité 27 de la surface de bande est de 32,35 m. L'azimut de l'axe de la piste 09-27 se situe à N. 68°35'53" E. Les coordonnées du quadrillage du seuil 09 sont 6 266 997,93 N. et 607 072,34 E. et celles du seuil 27 sont 6 627 421,24 N. et 608 152,38 E.

DATA FOR CALCULATING ELEVATION BETWEEN THRESHOLDS ALONG CENTRE LINE OF RUNWAY 09-27

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Segment	Starting point of segment	Assigned elevation of starting point (m)	End point of segment	Distance between starting and end points of segment (m)	Assigned elevation of end point (m)	Constant ratio for calculating elevation of any point along segment
1.	Threshold 09	31.12	Intermediate point A	580.175	25.43	-1 : 101.9640
2.	Intermediate point A	25.43	Threshold 27	580.175	32.35	+1 : 83.8403

DONNÉES SERVANT AU CALCUL DE L'ALTITUDE ENTRE LES SEUILS LE LONG DE L'AXE DE LA PISTE 09-27

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Segment	Point de départ du segment	Altitude attribuée du point de départ (m)	Point d'arrivée du segment	Distance entre le point de départ du segment et son point d'arrivée (m)	Altitude attribuée du point d'arrivée (m)	Rapport constant servant au calcul de l'altitude de tout point le long du segment
1.	Seuil 09	31,12	Point intermédiaire A	580,175	25,43	-1 : 101,9640
2.	Point intermédiaire A	25,43	Seuil 27	580,175	32,35	+1 : 83,8403

PART 5

TRANSITIONAL SURFACES

Each transitional surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary inclined surface ascending at a ratio of 1 m measured vertically to 7 m measured horizontally at right angles to the centre line and projected centre line of the strip surface, extending upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces to the intersection with the outer surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting strip surface. The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting an approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting approach surface.

PART 6

LIMIT OF AREA CONTAINING LANDS TO WHICH THESE REGULATIONS APPLY

The limit of the area containing the lands to which these Regulations apply is defined by a circle with a radius of 4 000 m centred on the airport reference point, as shown on the zoning plan.

PARTIE 5

SURFACES DE TRANSITION

Chacune des surfaces de transition, figurant sur le plan de zonage, est une surface inclinée imaginaire qui s'élève à raison de 1 m dans le sens vertical et de 7 m dans le sens horizontal. Elles sont perpendiculaires à l'axe et au prolongement de l'axe de la surface de bande et s'élèvent vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante. L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche attenante.

PARTIE 6

LIMITE DU SECTEUR OÙ SE TROUVENT LES BIENS-FONDS VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

La limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement est définie par un cercle ayant un rayon de 4 000 m mesuré à partir du point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage.

INDEX

Vol. 145, No. 13 — March 26, 2011

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Revenue Agency**

Income Tax Act

Revocation of registration of charities 1093

Canadian International Trade Tribunal

Notice No. HA-2010-025 — Appeals 1093

Canadian Radio-television and Telecommunications**Commission**

* Addresses of CRTC offices — Interventions 1094

Decisions

2011-121-1, 2011-150-1, 2011-183 and 2011-197 1104

Notices of consultation

2011-187 — Call for comments on an extension to the
general authorization to down-convert digital-only
television signals 1095

2011-188 — Notice of hearing 1095

2011-190 — Notice of applications received 1100

Regulatory policies

2011-184 — Over-the-air television service in
Whitehorse, Yellowknife and Iqaluit 11012011-191 — The customer transfer process and related
competitive issues 11012011-198 — Regulations for the digital television
transition 1101**National Energy Board**BP Canada Energy Company — Application to export
electricity to the United States 1105Dynasty Power Inc. — Application to export electricity
to the United States 1106**Parks Canada Agency**

Species at Risk Act

Description of critical habitat of Eastern Prickly Pear
Cactus in Point Pelee National Park of Canada 1107**GOVERNMENT HOUSE**

Awards to Canadians 1072

Canadian Heraldic Authority (The) — Commissions
of Office 1073Canadian Heraldic Authority (The) — Confirmations
of Blazons 1073Canadian Heraldic Authority (The) — Grants,
Registrations and Confirmations 1074Canadian Heraldic Authority (The) — Grants,
Registrations and Confirmations (*Erratum*) 1074

Order of Canada (The) 1068

Order of Military Merit (The) 1069

GOVERNMENT NOTICES**Citizenship and Immigration, Dept. of**

Immigration and Refugee Protection Act

Notice requesting comments on a proposal to introduce a
conditional permanent residence period of two years or
more for sponsored spouses and partners in a
relationship of two years or less with their sponsors 1077**GOVERNMENT NOTICES — Continued****Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Permit No. 4543-2-06663 1079

Significant New Activity Notice No. 16221 1081

Health, Dept. of

Food and Drugs Act

Notice of Intent — Food and Drug Regulations —
Project No. 1431 — Schedule F 1083**Industry, Dept. of**

Canada Corporations Act

Application for surrender of charter 1086

Letters patent 1087

Supplementary letters patent 1088

Supplementary letters patent — Name change 1089

Radiocommunication Act

DGSO-001-11 — Decisions on revisions to the
Framework for Spectrum Auctions in Canada 1089DGSO-002-11 — Renewal process for cellular and
Personal Communications Services (PCS)
spectrum licences 1090SMSE-009-11 — Extension to the reply comment
period for the Consultation on a Policy and
Technical Framework for the 700 MHz Band and
Aspects Related to Commercial Mobile Spectrum 1091**MISCELLANEOUS NOTICES**Canadian Stock Transfer & Trust Company, application to
establish a trust company 1109Chiropractic Without Borders Canada, relocation of head
office 1109Cold Ocean Salmon Inc., aquaculture sites in Fortune
Bay, N.L. 1109CWB GROUP — INDUSTRY SERVICES, relocation
of head office 1110* Dominion Atlantic Railway Company (The),
annual meeting 1110ESSENTIAL GRACE FOUNDATION, surrender
of charter 1111* First Allmerica Financial Life Insurance Company,
release of assets 1111MICHAEL O'BRIAN FOUNDATION, surrender
of charter 1111National Council of Canadian Tamils,
relocation of head office 1112Physiotherapy Foundation of Canada, relocation of
head office 1112**PARLIAMENT****Chief Electoral Officer**

Canada Elections Act

Deregistration of a registered electoral district
association 1092**House of Commons*** Filing applications for private bills (Third Session,
Fortieth Parliament) 1092**PROPOSED REGULATIONS****Great Lakes Pilotage Authority**

Pilotage Act

Regulations Amending the Great Lakes
Pilotage Regulations 1129Regulations Amending the Great Lakes Pilotage
Tariff Regulations 1114

PROPOSED REGULATIONS — Continued**Transport, Dept. of**

Aeronautics Act

* Airport Zoning Regulations Respecting Nine Airports in the Nunavut Territory	1144
* Cape Dorset Airport Zoning Regulations	1147
* Clyde River Airport Zoning Regulations	1152
* Iqaluit Airport Zoning Regulations	1157
* Kimmirut Airport Zoning Regulations	1163
* Kugaaruk Airport Zoning Regulations	1168
* Pangnirtung Airport Zoning Regulations	1173
* Pond Inlet Airport Zoning Regulations	1178
* Qikiqtarjuaq Airport Zoning Regulations	1183
* Sanikiluaq Airport Zoning Regulations	1188

INDEX

Vol. 145, n° 13 — Le 26 mars 2011

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Chiropratique Sans Frontières Canada, changement de lieu du siège social.....	1109
Cold Ocean Salmon Inc., sites aquacoles dans la baie Fortune (T.-N.-L.).....	1109
* Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, assemblée annuelle.....	1110
Conseil National de Tamouls Canadiens, changement de lieu du siège social.....	1112
ESSENTIAL GRACE FOUNDATION, abandon de charte.....	1111
* First Allmerica Financial Life Insurance Company, libération d'actif.....	1111
Fondation de physiothérapie du Canada, changement de lieu du siège social.....	1112
GROUPE CWB — SERVICES À L'INDUSTRIE, changement de lieu du siège social.....	1110
MICHAEL O'BRIAN FOUNDATION, abandon de charte.....	1111
Société de fiducie et de transfert d'actions canadienne, demande de constitution d'une société de fiducie.....	1109

AVIS DU GOUVERNEMENT**Citoyenneté et de l'Immigration, min. de la**

Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés	
Avis de sollicitation d'observations concernant une proposition de créer une période de résidence permanente conditionnelle de deux ans ou plus pour les époux, les conjoints de fait et les partenaires conjugaux parrainés dont la relation avec le répondant dure depuis deux ans ou moins.....	1077

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Avis de nouvelle activité n° 16221.....	1081
Permis n° 4543-2-06663.....	1079

Industrie, min. de l'

Loi sur la radiocommunication	
DGSO-001-11 — Décisions concernant les révisions à la Politique cadre sur la vente aux enchères du spectre au Canada.....	1089
DGSO-002-11 — Processus de renouvellement des licences de spectre pour systèmes cellulaires et services de communications personnelles (SCP).....	1090
SMSE-009-11 — Prolongation de la période de réception des réponses aux commentaires à l'égard de la Consultation sur un cadre politique et technique visant la bande de 700 MHz et les aspects liés au spectre mobile commercial.....	1091
Loi sur les corporations canadiennes	
Demande d'abandon de charte.....	1086
Lettres patentes.....	1087
Lettres patentes supplémentaires.....	1088
Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom.....	1089

Santé, min. de la

Loi sur les aliments et drogues	
Avis d'intention — Règlement sur les aliments et drogues — Projet n° 1431 — Annexe F.....	1083

COMMISSIONS**Agence du revenu du Canada**

Loi de l'impôt sur le revenu	
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance.....	1093

Agence Parcs Canada

Loi sur les espèces en péril	
Description de l'habitat essentiel de l'oponce de l'Est dans le parc national de la Pointe-Pelée du Canada.....	1107

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	1094
Avis de consultation	
2011-187 — Appel aux observations sur la prorogation de l'autorisation générale de convertir des signaux exclusivement numériques.....	1095
2011-188 — Avis d'audience.....	1095
2011-190 — Avis de demandes reçues.....	1100

Décisions

2011-121-1, 2011-150-1, 2011-183 et 2011-197.....	1104
---	------

Politiques réglementaires

2011-184 — Service de télévision en direct à Whitehorse, Yellowknife et Iqaluit.....	1101
2011-191 — Le processus de transfert de clients et autres questions connexes relatives à la concurrence....	1101
2011-198 — Règlement relativement à la transition à la télévision numérique.....	1101

Office national de l'énergie

BP Canada Energy Company — Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis.....	1105
Dynasty Power Inc. — Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis.....	1106

Tribunal canadien du commerce extérieur

Avis n° HA-2010-025 — Appels.....	1093
-----------------------------------	------

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Troisième session, quarantième législature).....	1092
---	------

Directeur général des élections

Loi électorale du Canada	
Radiation d'une association de circonscription enregistrée.....	1092

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Administration de pilotage des Grands Lacs**

Loi sur le pilotage	
Règlement modifiant le Règlement de pilotage des Grands Lacs.....	1129
Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs.....	1114

Transports, min. des

Loi sur l'aéronautique	
* Règlement de zonage de l'aéroport de Cape Dorset.....	1147
* Règlement de zonage de l'aéroport de Clyde River.....	1152
* Règlement de zonage de l'aéroport de Kimmirut.....	1163
* Règlement de zonage de l'aéroport de Kugaaruk.....	1168
* Règlement de zonage de l'aéroport de Pangnirtung.....	1173
* Règlement de zonage de l'aéroport de Pond Inlet.....	1178
* Règlement de zonage de l'aéroport de Qikiqtarjuaq.....	1183
* Règlement de zonage de l'aéroport de Sanikiluaq.....	1188
* Règlement de zonage de l'aéroport d'Iqaluit.....	1157
* Règlements de zonage d'aéroports concernant neuf aéroports du Nunavut.....	1144

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Autorité héraldique du Canada (L') — Commissions d'office.....	1073
Autorité héraldique du Canada (L') — Concessions, enregistrements et confirmations	1074
Autorité héraldique du Canada (L') — Concessions, enregistrements et confirmations (<i>Erratum</i>)	1074
Autorité héraldique du Canada (L') — Confirmations de blasons.....	1073
Décorations à des Canadiens	1072
Ordre du Canada (L').....	1068
Ordre du mérite militaire (L').....	1069



If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5