

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, NOVEMBER 19, 2011

OTTAWA, LE SAMEDI 19 NOVEMBRE 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. 47 — November 19, 2011

Government notices	3536
Appointments	3540
Parliament	
House of Commons	3542
Applications to Parliament	3542
Chief Electoral Officer	3542
Commissions	3543
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	3551
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	3553
(including amendments to existing regulations)	
Index	3567

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 145, n° 47 — Le 19 novembre 2011

Avis du gouvernement	3536
Nominations	3540
Parlement	
Chambre des communes	3542
Demandes au Parlement	3542
Directeur général des élections	3542
Commissions	3543
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	3551
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	3553
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	3568

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

Publication of final decision after screening assessment of a substance — Quinoline, CAS RN 91-22-5 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)*

Whereas quinoline is a substance on the *Domestic Substances List* identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the screening assessment report conducted on quinoline pursuant to section 74 of the Act is annexed hereby; and

Whereas quinoline meets one or more of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Ministers of the Environment and of Health propose to recommend to His Excellency the Governor in Council that quinoline be added to Schedule 1 to the Act.

Notice is furthermore given that the Ministers of the Environment and of Health are releasing a proposed risk management approach document for quinoline on the Government of Canada's Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca) to continue discussions with stakeholders on the manner in which the Ministers intend to develop a proposed regulation or instrument respecting preventive or control actions in relation to quinoline.

Public comment period on the proposed risk management approach document

Any person may, within 60 days after publication of the proposed risk management approach document, file with the Minister of the Environment written comments on the risk management approach document. More information regarding the proposed risk management approach may be obtained from the Government of Canada's Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca). All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 819-953-7155 (fax), substances@ec.gc.ca (email).

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

PETER KENT

Minister of the Environment

LEONA AGLUKKAQ

Minister of Health

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

Publication de la décision finale après évaluation préalable d'une substance — la Quinoléine, numéro de CAS 91-22-5 — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]*

Attendu que la quinoléine est une substance inscrite sur la *Liste intérieure* répondant aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé de l'évaluation préalable de la quinoléine réalisée en application de l'article 74 de la Loi est ci-annexé;

Attendu que la quinoléine satisfait à au moins un des critères prévus à l'article 64 de la Loi,

Avis est donné par les présentes que les ministres de l'Environnement et de la Santé proposent de recommander à Son Excellence le Gouverneur général en conseil que la quinoléine soit inscrite à l'annexe 1 de la Loi.

Avis est de plus donné que les ministres de l'Environnement et de la Santé ont publié, sur le site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca), l'approche de gestion des risques proposée pour la quinoléine afin de poursuivre des discussions avec les parties intéressées sur la façon dont ils entendent élaborer un projet de texte réglementaire concernant les mesures de prévention ou de contrôle relatives à la quinoléine.

Délai pour recevoir les commentaires du public sur l'approche de gestion des risques proposée

Dans les 60 jours suivant la publication de l'approche de gestion des risques proposée, quiconque peut présenter des commentaires par écrit au ministre de l'Environnement à ce sujet. Des précisions sur cette approche peuvent être obtenues sur le site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques (www.substanceschimiques.gc.ca). Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis et être envoyés au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-953-7155 (télécopieur), substances@ec.gc.ca (courriel).

Conformément à l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels.

Le ministre de l'Environnement

PETER KENT

La ministre de la Santé

LEONA AGLUKKAQ

* The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

* Le numéro de registre du Chemical Abstracts Service (numéro de CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs et/ou si elle est nécessaire aux rapports au gouvernement lorsque des renseignements ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

ANNEX

Summary of the Screening Assessment
Report on Quinoline

Under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), the Ministers of the Environment and of Health have conducted a screening assessment of quinoline, Chemical Abstracts Service Registry No. 91-22-5, which was a substance on the *Domestic Substances List* selected for a pilot project for screening assessments.

Quinoline is naturally associated with coal and coal-derived compounds and may be formed as a trace pollutant during incomplete combustion of nitrogen-containing substances. Potential sources of quinoline release to water include discharges of creosote, coal tar and associated contaminated groundwater from contaminated sites at former coal gasification plants (or gasworks) and former and existing steel plants equipped with coke ovens, coal tar distillation facilities, wood impregnation plants and aluminum smelters. Much of the quinoline monitoring information is related to past industrial activities. It should be noted that environmental protection measures have been implemented in Canada, in particular for steel plants equipped with coke ovens and for wood preservation facilities. In the case of abandoned gasworks, many sites have been the object of restoration plans due to provincial and federal legislation. Although these initiatives have targeted pollutants such as polycyclic aromatic hydrocarbons (PAHs), benzene, toluene, ethylbenzene and xylenes, they should also be effective in addressing quinoline contamination. In addition, creosote-impregnated waste materials from creosote-contaminated sites, PAHs and benzene have been placed on Schedule 1 of CEPA 1999.

Quinoline has been measured in the atmosphere of urban areas. Due to known releases of PAHs, air emissions of quinoline are also likely associated with steel plants equipped with coke ovens and aluminum smelters. Atmospheric releases reported to the National Pollutant Release Inventory (NPRI) in 2009 totalled 390 kg, and 82 tonnes were transferred off-site as waste for incineration. No release to water was reported. Releases were reported to the NPRI by chemical manufacturers, chemical product manufacturers, and an iron foundry.

Based on a survey conducted under section 71 of CEPA 1999, one or more companies in Canada reported manufacture or import of quinoline in excess of 20 000 kg during the calendar year 2000, in the form of mixtures which contained quinoline at a composition of less than 1%.

Quinoline has been detected in coal tar-based products, such as seal coats used on parking lots and driveways and creosote used in the past as a preservative in the lumber and wood industries. Presently, there is one commercial brush-on product containing creosote registered for remedial treatment of cuttings for installing the railway ties and piers and two commercial products for use only within wood treatment facilities. Quinoline is not a registered active ingredient or formulant in pesticides in Canada.

ANNEXE

Résumé de l'évaluation préalable
de la Quinoléine

Conformément à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], les ministres de l'Environnement et de la Santé ont procédé à une évaluation préalable de la quinoléine, dont le numéro de registre du Chemical Abstracts Service est 91-22-5. La quinoléine est une substance de la *Liste intérieure* qui a été choisie pour un projet pilote d'évaluation préalable.

La quinoléine est associée naturellement au charbon et aux dérivés du charbon et peut donner lieu à des traces de polluants pendant la combustion incomplète de substances contenant de l'azote. Les sources possibles de rejet de quinoléine dans l'eau comprennent des déversements de créosote, de goudron de houille et d'eaux souterraines connexes contaminées par des sites contaminés à d'anciennes usines de gazéification du charbon (usines à gaz) ainsi qu'à des aciéries équipées de fours à coke, des installations de distillation du goudron de houille, des usines d'imprégnation du bois et des alumineries tant existantes que fermées. La grande partie de l'information provenant de la surveillance de la quinoléine est reliée à des activités industrielles passées. Il convient de noter que des mesures de protection de l'environnement ont été mises en œuvre au Canada, surtout pour les aciéries équipées de fours à coke et les installations de préservation du bois. Dans le cas des usines à gaz abandonnées, de nombreux sites ont fait l'objet de plans de restauration en raison de lois provinciales et fédérales. Bien que ces initiatives ciblent des polluants particuliers, comme les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), le benzène, le toluène, l'éthylbenzène et les xylènes, elles seraient également efficaces pour traiter la contamination par la quinoléine. De plus, des matières résiduelles imprégnées de créosote provenant de sites contaminés par la créosote, les HAP et le benzène ont été ajoutés à l'annexe 1 de la LCPE (1999).

La présence de quinoléine a été mesurée dans l'atmosphère en milieu urbain. En raison de rejets connus de HAP, il est également probable que les émissions atmosphériques de quinoléine soient associées aux aciéries équipées de fours à coke et aux alumineries. Les rejets atmosphériques déclarés à l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP) en 2009 ont totalisé 390 kg, et 82 tonnes ont été transférées hors site comme résidus à incinérer. Aucun rejet dans l'eau n'a été déclaré. Les rejets déclarés à l'INRP ont été signalés par des fabricants de substances chimiques, des fabricants de produits contenant des substances chimiques et une fonderie de fer.

Selon une enquête réalisée en vertu de l'article 71 de la LCPE (1999), au moins une entreprise au Canada a déclaré fabriquer ou importer de la quinoléine en quantités supérieures à 20 000 kg pendant l'année civile 2000, sous la forme de mélanges qui contenaient de la quinoléine à moins de 1 % de la composition.

La quinoléine a été détectée dans les produits à base de goudron de houille, comme les couches de scellement au bitume des stationnements et des voies d'accès pour autos et dans la créosote utilisée par le passé comme agent de préservation dans les industries de bois de sciage et de bois. À l'heure actuelle, il existe un produit commercial contenant de la créosote qui est homologué en vue du traitement protecteur des retailles lors de l'installation des traverses et des piliers de chemin de fer, alors que deux produits commerciaux sont utilisés seulement sur des sites d'installations traitant le bois. Toutefois, la quinoléine n'est pas homologuée comme ingrédient actif ni comme produit de formulation dans les pesticides au Canada.

Environment

Quinoline is not persistent in surface waters. This substance has been shown to be biodegradable in soil under conditions favouring the growth of microorganisms. However, field evidence suggests that quinoline is difficult to degrade by microorganisms living in deep soil and groundwater. In general, these media offer poor conditions for biodegradation, such as low oxygen levels, low temperatures and few carbon sources. An absence of significant degradation of quinoline associated with the occurrence of coal tar in soils has been frequently observed. Quinoline is expected to persist in air in wintertime with an atmospheric half-life exceeding 99 hours.

Based on level III fugacity modelling of the substance's fate in the environment, if released to surface water, quinoline will remain for the most part in that compartment. Similarly, if released to soil, the molecule will remain mainly in soil. If released to the atmosphere, because of its relatively low volatility, 82% of quinoline will partition to soil and surface water, and the remainder will stay in air. According to a model (TaPL3) assessing the long-range transport potential of substances, quinoline is predicted to be transported for long distances (e.g. > 1 500 km) in water, but not in the atmosphere.

Quinoline has a low potential to bioaccumulate. It has been shown that biotransformation of quinoline in bacteria, fish and laboratory mammals leads to the formation of an active epoxide intermediate. Some epoxide forms can bind to proteins and nucleic acids and potentially lead to genotoxicity. Consistent with this metabolic activation, quinoline has been shown to be genotoxic in both *in vivo* and *in vitro* assays.

Quinoline is not routinely measured in any environmental medium in Canada, and few sampling data were available for this assessment. However, quinoline is a constituent of coal tar and creosote, and any current or past industrial activity that has released coal tar or creosote into the environment has included the release of quinoline. Most often, releases are to the subsurface as a result of leaking storage tanks, and pools of pure coal tar have been discovered at many abandoned gasworks sites, many of which reaching nearby watercourses.

For the ecological portion of this screening assessment, an exposure scenario was designed whereby a contaminated groundwater plume containing quinoline develops from a pure coal tar pool in the soil and eventually comes into contact with surface waters. It was based on field observations of coal tar plumes made at abandoned gasworks sites and coke oven sites in Canada. This exposure scenario would be relevant to current industrial applications producing or handling coal tar or creosote on-site, including coal tar distillation plants, creosoting plants and roofing felt and tarred paper manufacturing facilities, as well as abandoned gasworks and coke ovens, where storage and disposal of coal tar and creosote have led to a release of these chemical mixtures to the subsurface. Estimated dissolved quinoline concentrations were many times above the predicted no-effect concentration of 3.4 µg/L calculated for fish. Based on the risk quotients calculated in this assessment, quinoline has the potential to cause

Environnement

La quinoléine n'est pas persistante dans les eaux de surface. Il a été montré que cette substance est biodégradable dans le sol dans des conditions qui favorisent la croissance de microorganismes. Par contre, des données recueillies sur le terrain semblent indiquer que la quinoléine se dégrade difficilement, par l'action des micro-organismes, lorsqu'elle se trouve en profondeur dans le sol. Les micro-organismes vivant dans les eaux souterraines ont également de la difficulté à dégrader la quinoléine. En règle générale, ces milieux ne sont pas propices à la biodégradation, car on y observe notamment une faible concentration en oxygène, de basses températures et peu de sources de carbone. On a fréquemment observé une absence de dégradation importante de la quinoléine associée à la présence de goudron de houille dans les sols. Il est prévu que la quinoléine sera persistante dans l'air en hiver comme l'indique la demi-vie atmosphérique supérieure à 99 heures.

Selon les résultats de la modélisation de fugacité de niveau III ayant trait au devenir de la substance dans l'environnement, la quinoléine demeurera surtout dans les eaux de surface si elle y est rejetée. De la même manière, si elle est rejetée dans le sol, la molécule demeurera principalement dans le sol. Si la quinoléine est rejetée dans l'atmosphère, 82 % de la substance se répartira entre le sol et les eaux de surface en raison de sa volatilité relativement faible, et le reste demeurera dans l'air. Selon un modèle (TaPL3) qui évalue le potentiel de transport à grande distance de substances, il est prévu que la quinoléine sera transportée sur de longues distances (c'est-à-dire plus de 1 500 km) dans l'eau, mais non dans l'atmosphère.

La quinoléine a un faible potentiel de bioaccumulation. Il a été démontré que la biotransformation de la quinoléine dans les bactéries, les poissons et les mammifères de laboratoire mène à la formation d'un intermédiaire époxyde actif. Certaines formes d'époxyde peuvent se fixer à des protéines et à des acides nucléiques et peut-être entraîner la génotoxicité. Comme on pourrait s'y attendre avec cette activation métabolique, la quinoléine s'est avérée génotoxique dans les essais *in vivo* et *in vitro*.

La quinoléine n'est pas mesurée régulièrement dans aucun milieu naturel au Canada, et peu de données d'échantillonnage étaient disponibles pour la présente évaluation. Toutefois, la quinoléine est un composant du goudron de houille et de la créosote et elle est ou a été décelée dans tous les rejets de goudron de houille ou de créosote dans l'environnement provenant des activités industrielles actuelles ou passées. Le plus souvent, les rejets sont dans la subsurface, en raison de réservoirs de stockage présentant une fuite, et des mares de goudron de houille pure ont été découvertes à maints sites d'usines à gaz abandonnées, dont un grand nombre atteignaient des cours d'eau à proximité.

Pour la partie de la présente évaluation préalable qui porte sur l'écologie, un scénario d'exposition a été établi selon lequel un panache d'eaux souterraines contaminées contenant de la quinoléine se développe à partir d'une mare de goudron de houille pure dans le sol et entre tôt ou tard en contact avec les eaux de surface. Ce scénario a été fondé sur des observations sur le terrain de panaches de goudron de houille à des sites d'usines à gaz abandonnées et à des sites de fours à coke au Canada. Ce scénario d'exposition serait adapté aux applications industrielles actuelles qui produisent ou manipulent du goudron de houille ou de la créosote sur place, y compris les usines de distillation de goudron de houille, les usines de créosote et les usines de fabrication de rouleaux asphaltés et de papier goudronné ainsi que les usines à gaz abandonnées et les fours à coke où l'entreposage et l'élimination de goudron de houille et de créosote ont mené au rejet de ces mélanges de composés chimiques à la subsurface. Les concentrations

harmful effects to groundwater microorganisms, organisms living at the sediment-water interface, and early life stages of fish found on spawning grounds.

On the basis of ecological hazard and reported releases of quinoline, it is concluded that this substance is entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity.

Human health

On the basis of the empirical evidence that increased incidences of unusual tumours were observed in multiple strains of rats and mice exposed to quinoline orally, the critical effect for the characterization of risk of quinoline to human health is considered to be carcinogenicity. The U.S. Environmental Protection Agency (EPA) had previously drawn the same conclusion. In addition, in experimental studies, quinoline also exhibited effects causing damage to DNA and altering cell reproduction and regeneration. Therefore, although the mode of induction of tumours of quinoline has not been fully elucidated, it cannot be precluded that the tumours observed in experimental animals resulted from direct interaction of quinoline or its metabolites with genetic materials, for which there may be a probability of harm at any level of exposure.

General population exposure to quinoline is expected mainly through inhalation. Comparison of the critical effect level for non-cancer effects with the upper-bounding estimate of exposure results in a margin of exposure of approximately five orders of magnitude. This margin of exposure for non-cancer effects is considered adequate.

On the basis of the carcinogenicity of quinoline, together with potential for general population exposure, it is concluded that quinoline is a substance that may be entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Conclusion

Based on available information for environmental and human health considerations, quinoline meets one or more of the criteria set out in section 64 of CEPA 1999.

The Screening Assessment Report on quinoline and the proposed risk management approach document for this substance are available on the Government of Canada's Chemical Substances Web site (www.chemicalsubstances.gc.ca).

Where relevant, research and monitoring will support verification of assumptions used during the screening assessment and, where appropriate, the performance of potential control measures identified during the risk management phase.

[47-1-o]

estimées de quinoléine dissoute étaient beaucoup plus élevées que la concentration estimée sans effet de 3,4 µg/L calculée pour les poissons. Selon les quotients de risque calculés dans le cadre de la présente évaluation, la quinoléine peut avoir des effets néfastes sur les micro-organismes des eaux souterraines, les organismes qui vivent dans l'interface eau-sédiments et les poissons qui se trouvent dans les frayères aux stades précoces de leur existence.

D'après le danger écologique et les rejets déclarés de quinoléine, cette substance pénètre dans l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique.

Santé humaine

D'après les données probantes empiriques selon lesquelles on a observé une incidence accrue de tumeurs inhabituelles chez de nombreuses souches de rats et de souris exposés à la quinoléine par voie orale, il appert que la cancérogénicité est un effet critique dans la caractérisation du risque pour la santé humaine que présente la quinoléine. La Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis en était déjà venue à cette conclusion. En outre, dans le cadre d'études expérimentales, la quinoléine présentait des effets qui endommagent l'ADN et altèrent la reproduction et la régénération des cellules. Par conséquent, même si le mode d'induction des tumeurs de quinoléine n'a pas été complètement élucidé, on ne peut pas exclure la possibilité que les tumeurs observées chez les animaux de laboratoire résultaient d'une interaction directe de la quinoléine ou des ses métabolites avec le matériel génétique, pour laquelle il pourrait exister une probabilité d'effets nocifs quel que soit le niveau d'exposition.

L'exposition de la population générale à la quinoléine devrait être principalement due à l'inhalation. Une comparaison entre la concentration associée à un effet critique déterminée pour les effets non cancérogènes et l'extrémité de la tranche supérieure des estimations de l'exposition donne une marge d'exposition d'environ cinq ordres de grandeur. Cette marge d'exposition pour les effets non cancérogènes est jugée adéquate.

Compte tenu des preuves de cancérogénicité de la quinoléine, et considérant le risque d'exposition de la population, la quinoléine est considérée comme une substance pouvant pénétrer dans l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion

D'après les renseignements disponibles sur les considérations se rapportant à l'environnement et à la santé humaine, la quinoléine satisfait à au moins un critère de l'article 64 de la LCPE (1999).

L'évaluation préalable sur la quinoléine et l'approche de gestion des risques proposée pour cette substance sont accessibles sur le site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques à l'adresse www.substanceschimiques.gc.ca.

Des activités de recherche et de surveillance viendront, s'il y a lieu, appuyer la vérification des hypothèses formulées au cours de l'évaluation préalable et, le cas échéant, l'efficacité des mesures de contrôle possibles définies à l'étape de la gestion des risques.

[47-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

*Appointments**Name and position/Nom et poste*

Ferguson, Michael
Auditor General of Canada/Vérificateur général du Canada

*Government of Ontario/Gouvernement de l'Ontario
Administrators/Administrateurs

Rosenberg, The Hon./L'hon. Marc
November 7 to November 11, 2011/Du 7 novembre au 11 novembre 2011
Weiler, The Hon./L'hon. Karen M.
October 29 to November 6, 2011/Du 29 octobre au 6 novembre 2011

November 10, 2011

DIANE BÉLANGER
Official Documents Registrar

[47-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

BUREAU DU REGISTRARE GÉNÉRAL

*Nominations**Order in Council/Décret*

2011-1286

2011-1278

Le 10 novembre 2011

La registraire des documents officiels
DIANE BÉLANGER

[47-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

TELECOMMUNICATIONS ACT

RADIOCOMMUNICATION ACT

Notice No. SMSE-015-11 — TRC-49, Issue 8

Notice is hereby given that Industry Canada is releasing TRC-49, Issue 8, *Telecommunications and Radio Equipment Service Fees of the Certification and Engineering Bureau*.

The above document has been updated to clarify the fee structure for equipment registration services rendered by the Certification and Engineering Bureau of Industry Canada. The fees are based on the *Telecommunications and Radio Apparatus Fee Order* that was introduced in September 2007.

Interested parties should submit their comments within 75 days of the date of publication of this notice. Soon after the close of the comment period, all comments received will be posted on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at www.ic.gc.ca/spectrum.

Submitting comments

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

Written submissions should be addressed to the Director, Technical Regulation and Conformance, Industry Canada, 300 Slater Street, 13th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0C8.

All submissions should cite the *Canada Gazette*, Part I, the publication date, the title and the notice reference number (SMSE-015-11).

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LES TÉLÉCOMMUNICATIONS

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Avis n° SMSE-015-11 — CRT-49, 8^e édition

Avis est par la présente donné qu'Industrie Canada publie le document CRT-49, 8^e édition — *Droits exigés par le Bureau d'homologation et de services techniques et applicables aux appareils de télécommunication et de radiocommunication*.

La publication susmentionnée a été mise à jour pour clarifier le barème de frais pour les services rendus par le Bureau d'homologation et de services techniques d'Industrie Canada pour l'enregistrement d'équipement. Les droits sont basés sur le *Décret sur les droits applicables aux appareils de télécommunication et de radiocommunication* publié en septembre 2007.

Les parties intéressées doivent faire part de leurs observations dans les 75 jours suivant la date de publication du présent avis. Peu après la fin de la période de présentation des observations, toutes les observations reçues seront affichées sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada, à l'adresse www.ic.gc.ca/spectre.

Présentation des commentaires

Les répondants sont invités à présenter leurs observations sous forme électronique (WordPerfect, Microsoft Word ou Adobe PDF) accompagnées d'une note précisant le logiciel, la version et le système d'exploitation utilisés à l'adresse telecom.reg@ic.gc.ca.

Les commentaires sur papier doivent être adressés au Directeur, Réglementation technique et mise en conformité, Industrie Canada, 300, rue Slater, 13^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0C8.

Toutes les soumissions doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, la date de publication, le titre et le numéro de référence de l'avis (SMSE-015-11).

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.

October 13, 2011

MARC DUPUIS
Director General
Engineering, Planning and Standards Branch

[47-1-o]

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 13 octobre 2011

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

[47-1-o]

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, Forty-First Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 28, 2011.

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

SENATE**INDUSTRIAL ALLIANCE PACIFIC GENERAL INSURANCE CORPORATION**

Notice is hereby given that Industrial Alliance Pacific General Insurance Corporation, a property and casualty insurance company, continued as a federal company by virtue of letters patent of continuance dated July 27, 2007, issued pursuant to the provisions of the *Insurance Companies Act*, having its principal place of business in the City of Vancouver, in the Province of British Columbia, will apply to the Parliament of Canada, at the present session thereof or at either of the two sessions immediately following the present session, for a private Act authorizing it to apply to be continued as a corporation under the laws of the Province of Quebec.

October 17, 2011

AZMINA KARIM-BONDY
Solicitor for the Petitioner
INDUSTRIAL ALLIANCE PACIFIC
GENERAL INSURANCE CORPORATION
2165 Broadway W
P.O. Box 5900
Vancouver, British Columbia
V6B 5H6

[44-4-o]

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 "Scarborough Centre Federal Green Party Association" is de-registered, effective November 30, 2011.

November 8, 2011

FRANÇOIS BERNIER
*Deputy Chief Electoral Officer
Political Financing*

[47-1-o]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, quarante et unième 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 28 mai 2011.

Pour de plus amples 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

SÉNAT**L'INDUSTRIELLE ALLIANCE PACIFIQUE, COMPAGNIE D'ASSURANCES GÉNÉRALES**

Avis est par les présentes donné que L'Industrielle Alliance Pacifique, Compagnie d'Assurances Générales, une compagnie d'assurance prorogée en société le 27 juillet 2007 en vertu de lettres patentes de prorogation sous la *Loi sur les sociétés d'assurances*, loi fédérale, ayant son principal établissement en la ville de Vancouver, province de la Colombie-Britannique, demandera au Parlement du Canada, lors de la session en cours ou l'une des deux sessions subséquentes, d'adopter une loi d'intérêt privé l'autorisant à demander d'être prorogée sous forme de personne morale régie par les lois de la province de Québec.

Le 17 octobre 2011

L'avocate du pétitionnaire
AZMINA KARIM-BONDY
L'INDUSTRIELLE ALLIANCE PACIFIQUE,
COMPAGNIE D'ASSURANCES GÉNÉRALES
2165, Broadway Ouest
Case postale 5900
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6B 5H6

[44-4-o]

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 « Scarborough Centre Federal Green Party Association » est radiée. La radiation prend effet le 30 novembre 2011.

Le 8 novembre 2011

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

[47-1-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)(d) and 168(1)(e) 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
890768450RR0001	PETER F DRUCKER CANADIAN FOUNDATION, TORONTO, ONT.

CATHY HAWARA
*Director General
Charities Directorate*

[47-1-o]

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT AGENCY**CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT***Replacement class screening report — Special events in the national historic sites of Canada in Cape Breton — Public notice*

The Canadian Environmental Assessment Agency (the Agency) re-declares that special events in the national historic sites of Canada in Cape Breton contained in the Parks Canada Agency's Replacement Class Screening Report (RCSR) no longer need to undergo individual environmental assessments.

The Parks Canada Agency has conducted a replacement class screening which consists of a single environmental assessment of projects within a designated class. The details of this replacement class screening are provided in the RCSR on special events in the national historic sites of Canada in Cape Breton.

Public consultation on the RCSR took place from September 7 to October 6, 2011. The Agency received no written submissions from the public during this period. It has reviewed the RCSR and has determined that the project screening process, as described in the document, meets the requirements of the *Canadian Environmental Assessment Act* (the Act) for the environmental assessment of the particular class of projects. It is also the Agency's opinion that the class of projects described in the RCSR is not likely to cause significant adverse environmental effects when the design standards and mitigation measures described in the report are applied.

The re-declaration is effective November 4, 2011, and is subject to certain conditions, including the following:

- The Agency agrees with the Parks Canada Agency that the re-declaration is valid until November 2, 2016;

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)d) et 168(1)e) 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. »

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

[47-1-o]

AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE**LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE***Rapport d'examen préalable substitut — Événements spéciaux tenus dans les lieux historiques nationaux du Canada au Cap-Breton — Avis public*

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence) déclare à nouveau que les événements spéciaux tenus dans les lieux historiques nationaux du Canada au Cap-Breton contenus dans le rapport d'examen préalable substitut (REPS) de l'Agence Parcs Canada ne nécessitent plus une évaluation environnementale individuelle.

L'Agence Parcs Canada a réalisé un examen préalable substitut qui consiste en une seule évaluation environnementale des projets d'une même catégorie. Les renseignements sur l'examen préalable substitut sont présentés dans le REPS concernant les événements spéciaux tenus dans les lieux historiques nationaux du Canada au Cap-Breton.

La consultation publique sur le REPS s'est déroulée du 7 septembre au 6 octobre 2011. L'Agence n'a reçu aucune observation écrite du public au cours de cette période. L'Agence a examiné le rapport et a déterminé que le processus d'examen préalable du projet, décrit dans le document, répond aux exigences de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi) dans le cadre de l'évaluation environnementale pour cette catégorie de projets. L'Agence est également d'avis que le type de projets décrit dans le REPS n'est pas susceptible de causer des effets négatifs importants sur l'environnement lorsque les normes et les mesures d'atténuation décrites dans le rapport sont mises en œuvre.

La nouvelle déclaration entre en vigueur le 4 novembre 2011 sous réserve de certaines conditions, notamment :

- l'Agence convient avec l'Agence Parcs Canada que la nouvelle déclaration est valide jusqu'au 2 novembre 2016;

- The Agency will place the RCSR in the Canadian Environmental Assessment Registry (the Registry) at www.ceaa-acee.gc.ca; and
- On a quarterly basis, the Parks Canada Agency will post on the Registry a statement of the projects for which the RCSR was applied, as required under the Act.

For further information, the public may contact the Class Screening Manager, Canadian Environmental Assessment Agency, 160 Elgin Street, 22nd Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H3, 613-960-0277 or 1-866-582-1884 (telephone), 613-957-0946 (fax), ClassScreening@ceaa-acee.gc.ca (email).

[47-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

APPEALS

Notice No. HA-2011-018

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, 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.

Customs Act

HBC Imports c/o Zellers Inc. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: December 13, 2011
 Appeal No.: AP-2011-018
 Goods in Issue: Snow Boogie® Astra sleds
 Issue: Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 9506.99.90 as other articles and equipment for general physical exercise, gymnastics, athletics, other sports (including table-tennis) or outdoor games, not specified or included elsewhere in Chapter 95, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 9503.00.90 as other toys, as claimed by HBC Imports c/o Zellers Inc.

Tariff Items at Issue: HBC Imports c/o Zellers Inc.—9503.00.90
 President of the Canada Border Services Agency—9506.99.90

Customs Act

6572243 Canada Ltd. o/a Kwaliti Imports v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: December 14, 2011
 Appeal No.: AP-2010-068
 Goods in Issue: Various styles and models of sofas, loveseats, recliners, rockers, chairs and ottomans
 Issue: Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 9401.61.10 as other upholstered seats, with wooden frames, for domestic purposes, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 9401.61.90 as other upholstered seats, with wooden frames, as claimed by 6572243 Canada Ltd. o/a Kwaliti Imports.

Tariff Items at Issue: 6572243 Canada Ltd. o/a Kwaliti Imports—9401.61.90
 President of the Canada Border Services Agency—9401.61.10

- l'Agence versera le REPS au dossier de projet du Registre canadien d'évaluation environnementale (le Registre) au www.acee-ceaa.gc.ca;
- trimestriellement, l'Agence Parcs Canada affichera dans le Registre un relevé des projets qui ont fait l'objet d'un REPS, conformément à la Loi.

Pour de plus amples renseignements, le public peut communiquer avec le Gestionnaire des examens préalables types, Agence canadienne d'évaluation environnementale, 160, rue Elgin, 22^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H3, 613-960-0277 ou 1-866-582-1884 (téléphone), 613-957-0946 (télécopieur), ExamenPrealableType@acee-ceaa.gc.ca (courriel).

[47-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

APPELS

Avis n° HA-2011-018

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 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 douanes

HBC Imports a/s de Zellers Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : Le 13 décembre 2011
 Appel n° : AP-2011-018
 Marchandises en cause : Traîneaux Snow Boogie® Astra
 Question en litige : Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 9506.99.90 à titre d'autres articles et matériel pour la culture physique, la gymnastique, l'athlétisme, les autres sports (y compris le tennis de table) ou les jeux de plein air, non dénommés ni compris ailleurs dans le chapitre 95, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 9503.00.90 à titre d'autres jouets, comme le soutient HBC Imports a/s de Zellers Inc.

Numéros tarifaires en cause : HBC Imports a/s de Zellers Inc. — 9503.00.90
 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 9506.99.90

Loi sur les douanes

6572243 Canada Ltd. s/n Kwaliti Imports c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : Le 14 décembre 2011
 Appel n° : AP-2010-068
 Marchandises en cause : Divers styles et modèles de sofas, de causeuses, de fauteuils inclinables, de berceuses, de chaises et de poufs
 Question en litige : Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 9401.61.10 à titre d'autres sièges rembourrés, avec bâti en bois, pour usages domestiques, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 9401.61.90 à titre d'autres sièges rembourrés, avec bâti en bois, comme le soutient 6572243 Canada Ltd. s/n Kwaliti Imports.

Numéros tarifaires en cause : 6572243 Canada Ltd. s/n Kwaliti Imports — 9401.61.90
 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 9401.61.10

Customs Act

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

Date of Hearing: December 15, 2011

Appeal No.: AP-2011-020

Goods in Issue: Dora/Diego trampolines with enclosures

Issue: Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 9506.91.90 as other articles and equipment for general physical exercise, gymnastics, athletics, other sports (including table-tennis) or outdoor games, not specified or included elsewhere in Chapter 95, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 9503.00.90 as other tricycles, scooters, pedal cars and similar wheeled toys; dolls' carriages; dolls; other toys; reduced-size ("scale") models and similar recreational models, working or not; puzzles of all kinds, as claimed by Canadian Tire Corporation Limited.

Tariff Items at Issue:

Canadian Tire Corporation Limited—9503.00.90
President of the Canada Border Services Agency—9506.91.90

November 10, 2011

By order of the Tribunal
DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[47-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

INQUIRY

EDP hardware and software

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2011-041) from FreeBalance Inc. (FreeBalance), of Ottawa, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. 1000299304) by the Canada Revenue Agency (CRA). The procurement is for the provision of a product to modernize the Revenue Management System. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into the complaint.

FreeBalance alleges that the CRA invoked the limited tendering provisions of the applicable trade agreements without sufficient justification. Additionally, FreeBalance alleges that the CRA improperly rejected the Statement of Capabilities it submitted in response to the Advance Contract Award Notice.

Further information may be obtained from the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), secretary@citt-tcce.gc.ca (email).

Ottawa, November 3, 2011

DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[47-1-o]

Loi sur les douanes

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

Date de l'audience : Le 15 décembre 2011

Appel n° : AP-2011-020

Marchandises en cause : Trampolines Dora/Diego munis d'un filet

Question en litige : Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 9506.91.90 à titre d'autres articles et matériel pour la culture physique, la gymnastique, l'athlétisme, les autres sports (y compris le tennis de table) ou les jeux de plein air, non dénommés ni compris ailleurs dans le chapitre 95, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 9503.00.90 à titre d'autres tricycles, trottinettes, autos à pédales et jouets à roues similaires; landaus et poussettes pour poupées; poupées; autres jouets; modèles réduits et modèles similaires pour le divertissement, animés ou non; puzzles de tout genre, comme le soutient Société Canadian Tire Limitée.

Numéros tarifaires en cause :

Société Canadian Tire Limitée — 9503.00.90
Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 9506.91.90

Le 10 novembre 2011

Par ordre du Tribunal
Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[47-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE

Matériel et logiciel informatiques

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2011-041) déposée par FreeBalance Inc. (FreeBalance), d'Ottawa (Ontario), concernant un marché (invitation n° 1000299304) passé par l'Agence du revenu du Canada (ARC). L'invitation porte sur la fourniture d'un produit en vue de moderniser le Système de gestion des recettes. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur la plainte.

FreeBalance allègue que l'ARC a, sans justification suffisante, invoqué les dispositions des accords commerciaux applicables en ce qui concerne le recours à l'appel d'offres limité. De plus, FreeBalance allègue que l'ARC a incorrectement rejeté l'Énoncé des capacités qu'elle avait présenté en réponse au Préavis d'adjudication de contrat.

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

Ottawa, le 3 novembre 2011

Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[47-1-o]

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

The Commission posts on its Web site the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the Commission's Web site, www.crtc.gc.ca, under "Part 1 Applications."

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "Today's Releases" on the Commission's Web site, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's Web site and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's Web site under "Public Proceedings."

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION****PART 1 APPLICATION**

The following application was posted on the Commission's Web site between November 3, 2011, and November 9, 2011:

Canadian Broadcasting Corporation
Pemberton, British Columbia
2011-1459-5
Addition of a transmitter for CBU-AM
Deadline for submission of interventions, comments and/or
answers: December 5, 2011

[47-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION****NOTICE OF CONSULTATION**

2011-694

*November 9, 2011**Notice of hearing*

February 6, 2012
Calgary, Alberta
Deadline for submission of interventions, comments and/or
answers: December 9, 2011

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

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1^{er} avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, le Conseil affiche directement sur son site Web, www.crtc.gc.ca, certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « Nouvelles du jour » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « Instances publiques ».

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES
TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES****DEMANDE DE LA PARTIE 1**

La demande suivante a été affichée sur le site Web du Conseil entre le 3 novembre 2011 et le 9 novembre 2011 :

Société Radio-Canada
Pemberton (Colombie-Britannique)
2011-1459-5
Ajout d'un émetteur pour CBU-AM
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou
des réponses : le 5 décembre 2011

[47-1-o]

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

2011-694

*Le 9 novembre 2011**Avis d'audience*

Le 6 février 2012
Calgary (Alberta)
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou
des réponses : le 9 décembre 2011

The Commission will hold a hearing commencing on February 6, 2012, at 9 a.m., at the Coast Plaza Hotel & Conference Centre, 1316 33rd Street NE, Calgary, Alberta, to consider the following applications:

1. Diversified Society of Alberta
Calgary, Alberta
Application for a broadcasting licence to operate an ethnic-based FM radio station in Calgary.
2. Jim Pattison Broadcast Group Ltd. (the general partner) and Jim Pattison Industries Ltd. (the limited partner), carrying on business as Jim Pattison Broadcast Group Limited Partnership
Calgary, Alberta
Application for a broadcasting licence to operate an English-language commercial FM radio station in Calgary.
3. Unison Media Inc.
Calgary, Alberta
Application for a broadcasting licence to operate an ethnic commercial specialty FM radio station in Calgary.
4. Harvard Broadcasting Inc.
Calgary, Alberta
Application for a broadcasting licence to operate an English-language commercial FM radio station in Calgary.
5. Bell Media Inc. and 7550413 Canada Inc., partners in a general partnership carrying on business as Bell Media Calgary Radio Partnership
Calgary, Alberta
Application for a broadcasting licence to operate an English-language commercial FM radio station in Calgary.
6. Clear Sky Radio Inc.
Calgary, Alberta
Application for a broadcasting licence to operate an English-language commercial FM radio station in Calgary.
7. Alberta Mosaic Radio Broadcasting Inc.
Calgary, Alberta
Application for a broadcasting licence to operate an ethnic commercial specialty FM radio station in Calgary.
8. 7954689 Canada Inc.
Calgary, Alberta
Application for a broadcasting licence to operate an English-language commercial FM radio station in Calgary.
9. Rawlco Radio Ltd.
Calgary, Alberta
Application for a broadcasting licence to operate an English-language commercial FM radio station in Calgary.
10. Multicultural Broadcasting Corporation Inc.
Calgary, Alberta
Application for a broadcasting licence to operate an ethnic commercial FM radio station in Calgary.

Le Conseil tiendra une audience à partir du 6 février 2012, à 9 h, au Coast Plaza Hotel & Conference Centre, 1316 33rd Street NE, Calgary (Alberta), afin d'étudier les demandes suivantes :

1. Diversified Society of Alberta
Calgary (Alberta)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM à caractère ethnique à Calgary.
2. Jim Pattison Broadcast Group Ltd. (l'associé commandité) et Jim Pattison Industries Ltd. (l'associé commanditaire), faisant affaires sous le nom de Jim Pattison Broadcast Group Limited Partnership
Calgary (Alberta)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale de langue anglaise à Calgary.
3. Unison Media Inc.
Calgary (Alberta)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale ethnique spécialisée à Calgary.
4. Harvard Broadcasting Inc.
Calgary (Alberta)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale de langue anglaise à Calgary.
5. Bell Media Inc. et 7550413 Canada Inc., associés dans une société en nom collectif faisant affaires sous le nom de Bell Media Calgary Radio Partnership
Calgary (Alberta)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale de langue anglaise à Calgary.
6. Clear Sky Radio Inc.
Calgary (Alberta)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale de langue anglaise à Calgary.
7. Alberta Mosaic Radio Broadcasting Inc.
Calgary (Alberta)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale ethnique spécialisée à Calgary.
8. 7954689 Canada inc.
Calgary (Alberta)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale de langue anglaise à Calgary.
9. Rawlco Radio Ltd.
Calgary (Alberta)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale de langue anglaise à Calgary.
10. Multicultural Broadcasting Corporation Inc.
Calgary (Alberta)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale ethnique à Calgary.

- | | |
|---|--|
| <p>11. Corus Entertainment Inc., on behalf of CKIK-FM Limited
Calgary, Alberta
Application to amend the broadcasting licence for the AM radio station CHQR Calgary.</p> <p>12. Punjabi — World Network Ltd.
Calgary, Alberta
Application for a broadcasting licence to operate an ethnic commercial AM radio station in Calgary.</p> <p>13. Haliburton Broadcasting Group Inc.
Across Canada
Application for authority to acquire from Rick Sargent the assets of the English-language commercial radio stations CJFB-FM Bolton and CFGM-FM Caledon.</p> <p>14. GlassBOX Television Inc.
Across Canada
Application for a broadcasting licence to operate AUX 2, a national, English-language specialty Category B service.</p> <p>15. iLaugh Inc.
Across Canada
Application for a broadcasting licence to operate iLaugh TV, a national, English-language specialty Category B service.</p> <p>16. Papoo Holdings Inc.
Ottawa, Ontario
Application for a broadcasting licence to operate an ethnic commercial AM radio station in Ottawa.</p> <p>17. Frank Torres, on behalf of a corporation to be incorporated
Uxbridge, Ontario
Application for a broadcasting licence to operate an English-language commercial FM radio station in Uxbridge.</p> | <p>11. Corus Entertainment Inc., au nom de CKIK-FM Limited
Calgary (Alberta)
Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio AM CHQR Calgary.</p> <p>12. Punjabi — World Network Ltd.
Calgary (Alberta)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio AM commerciale ethnique à Calgary.</p> <p>13. Haliburton Broadcasting Group Inc.
L'ensemble du Canada
Demande afin d'obtenir l'autorisation d'acquies de Rick Sargent l'actif des stations de radio commerciale de langue anglaise CJFB-FM Bolton et CFGM-FM Caledon.</p> <p>14. GlassBOX Television Inc.
L'ensemble du Canada
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter AUX 2, un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise.</p> <p>15. iLaugh Inc.
L'ensemble du Canada
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter iLaugh TV, un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise.</p> <p>16. Papoo Holdings Inc.
Ottawa (Ontario)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio AM commerciale ethnique à Ottawa.</p> <p>17. Frank Torres, au nom d'une société devant être constituée
Uxbridge (Ontario)
Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM commerciale de langue anglaise à Uxbridge.</p> |
|---|--|

[47-1-o]

[47-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

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

2011-682 *November 4, 2011*

Director of Operations of Walpole Island First Nation Radio
Walpole Island, Ontario

Approved — Application for a broadcasting licence to operate an English- and Ojibway-language low-power Type B Native FM radio station at Walpole Island.

2011-683 *November 4, 2011*

Commission's findings following its call for applications for licences to operate a French-language general interest pay television service.

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.

2011-682 *Le 4 novembre 2011*

Directeur des opérations de Walpole Island First Nation Radio
Walpole Island (Ontario)

Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM autochtone de type B de langues anglaise et ojibway de faible puissance à Walpole Island.

2011-683 *Le 4 novembre 2011*

Conclusions du Conseil à la suite de son appel de demandes de licences en vue d'exploiter un service de télévision payante d'intérêt général de langue française.

<p>2011-684 November 4, 2011</p> <p>Asian Television Network International Limited Across Canada</p> <p>Approved — Application for a broadcasting licence to operate ATN Hindi Movie Channel 3, a national, niche third-language ethnic specialty Category B service.</p> <p>Approved — Request to devote up to 6 of the 12 minutes of advertising material during each clock hour to local advertising.</p>	<p>2011-684 Le 4 novembre 2011</p> <p>Asian Television Network International Limited L'ensemble du Canada</p> <p>Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter ATN Hindi Movie Channel 3, un service national de catégorie B spécialisé de créneau en langue tierce à caractère ethnique.</p> <p>Approuvé — Demande de consacrer jusqu'à 6 des 12 minutes de matériel publicitaire permises au cours de chaque heure d'horloge à la diffusion de publicité locale.</p>
<p>2011-685 November 4, 2011</p> <p>Asian Television Network International Limited Across Canada</p> <p>Approved — Application for a broadcasting licence to operate ATN Hindi Movie Channel 4, a national, niche third-language ethnic specialty Category B service.</p> <p>Approved — Request to devote up to 6 of the 12 minutes of advertising material during each clock hour to local advertising.</p>	<p>2011-685 Le 4 novembre 2011</p> <p>Asian Television Network International Limited L'ensemble du Canada</p> <p>Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter ATN Hindi Movie Channel 4, un service national de catégorie B spécialisé de créneau en langue tierce à caractère ethnique.</p> <p>Approuvé — Demande de consacrer jusqu'à 6 des 12 minutes de matériel publicitaire permises au cours de chaque heure d'horloge à la diffusion de publicité locale.</p>
<p>2011-686 November 4, 2011</p> <p>Asian Television Network International Limited Across Canada</p> <p>Approved — Application for a broadcasting licence to operate ATN Hindi Movie Channel 5, a national, niche third-language ethnic specialty Category B service.</p> <p>Approved — Request to devote up to 6 of the 12 minutes of advertising material during each clock hour to local advertising.</p>	<p>2011-686 Le 4 novembre 2011</p> <p>Asian Television Network International Limited L'ensemble du Canada</p> <p>Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter ATN Hindi Movie Channel 5, un service national de catégorie B spécialisé de créneau en langue tierce à caractère ethnique.</p> <p>Approuvé — Demande de consacrer jusqu'à 6 des 12 minutes de matériel publicitaire permises au cours de chaque heure d'horloge à la diffusion de publicité locale.</p>
<p>2011-687 November 4, 2011</p> <p>TELETOON Canada Inc. Across Canada</p> <p>Approved — Application for a broadcasting licence to operate TELETOON Kapow!, a national, English-language specialty Category B service.</p>	<p>2011-687 Le 4 novembre 2011</p> <p>TELETOON Canada Inc. L'ensemble du Canada</p> <p>Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter TELETOON Kapow!, un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise.</p>
<p>2011-696 November 10, 2011</p> <p>Byrnes Communications Inc. Woodstock, Ontario</p> <p>Approved in part — Application to amend the broadcasting licence for the English-language commercial radio station CIHR-FM Woodstock by changing its condition of licence 3 related to Canadian content development.</p>	<p>2011-696 Le 10 novembre 2011</p> <p>Byrnes Communications Inc. Woodstock (Ontario)</p> <p>Approuvé en partie — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de langue anglaise CIHR-FM Woodstock en modifiant la condition de licence numéro 3 relative à la promotion du contenu canadien.</p>
<p>2011-697 November 10, 2011</p> <p>Byrnes Communications Inc. Woodstock, Ontario</p> <p>Approved — Application to change the authorized contours of the English-language commercial radio station CIHR-FM Woodstock.</p>	<p>2011-697 Le 10 novembre 2011</p> <p>Byrnes Communications Inc. Woodstock (Ontario)</p> <p>Approuvé — Demande en vue de modifier le périmètre de rayonnement autorisé de la station de radio commerciale de langue anglaise CIHR-FM Woodstock.</p>

2011-698	<i>November 10, 2011</i>	2011-698	<i>Le 10 novembre 2011</i>
Haliburton Broadcasting Group Inc. Prescott, Ontario		Haliburton Broadcasting Group Inc. Prescott (Ontario)	
Approved — Application for a broadcasting licence to operate an English-language FM commercial radio station in Prescott.		Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion en vue d'exploiter une station de radio FM commerciale de langue anglaise à Prescott.	
2011-699	<i>November 10, 2011</i>	2011-699	<i>Le 10 novembre 2011</i>
Small Town Radio Port Hope, Ontario		Small Town Radio Port Hope (Ontario)	
Approved — Application for a broadcasting licence to operate an English-language community FM radio station in Port Hope.		Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM communautaire de langue anglaise à Port Hope.	
2011-700	<i>November 10, 2011</i>	2011-700	<i>Le 10 novembre 2011</i>
Cochrane Polar Bear Radio Club Cochrane, Ontario		Cochrane Polar Bear Radio Club Cochrane (Ontario)	
Approved — Application to amend the broadcasting licence for the English-language commercial radio station CFDY-FM Cochrane, by adding an FM transmitter in Smooth Rock Falls.		Approuvé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de langue anglaise CFDY-FM Cochrane afin d'exploiter un émetteur FM à Smooth Rock Falls.	

MISCELLANEOUS NOTICES**CANADIAN BIOENERGY ASSOCIATION****RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that CANADIAN BIOENERGY ASSOCIATION has changed the location of its head office to the city of Ottawa, province of Ontario.

November 3, 2011

CHRISTOPHER REES
President

[47-1]

CANADIAN FEDERATION OF HUMANE SOCIETIES' FOUNDATION**SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that CANADIAN FEDERATION OF HUMANE SOCIETIES' 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*.

November 8, 2011

VICKI BURNS
President

[47-1-o]

LINDSAY MEMORIAL FOUNDATION**RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that Lindsay Memorial Foundation has changed the location of its head office to the city of Montréal, province of Québec.

November 9, 2011

MAUREEN FITZGERALD
President

[47-1-o]

(Erratum)

PARTNER REINSURANCE COMPANY LTD.**PARTNER REINSURANCE EUROPE PUBLIC LIMITED COMPANY (LIFE BRANCH)****ASSUMPTION REINSURANCE TRANSACTION**

Notice is hereby given that the above-mentioned notice published in the *Canada Gazette*, Part I, on Saturday, November 12, 2011, Vol. 145, No. 46, on page 3532, should not have been submitted to the Canada Gazette Directorate for publication.

[47-1-o]

AVIS DIVERS**CANADIAN BIOENERGY ASSOCIATION****CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que CANADIAN BIOENERGY ASSOCIATION a changé le lieu de son siège social, qui est maintenant situé à Ottawa, province d'Ontario.

Le 3 novembre 2011

Le président
CHRISTOPHER REES

[47-1-o]

CANADIAN FEDERATION OF HUMANE SOCIETIES' FOUNDATION**ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que CANADIAN FEDERATION OF HUMANE SOCIETIES' 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 novembre 2011

La présidente
VICKI BURNS

[47-1-o]

LINDSAY MEMORIAL FOUNDATION**CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

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

Le 9 novembre 2011

La présidente
MAUREEN FITZGERALD

[47-1-o]

(Erratum)

PARTNER REINSURANCE COMPANY LTD.**PARTNER REINSURANCE EUROPE PUBLIC LIMITED COMPANY (LIFE BRANCH)****TRANSACTION DE RÉASSURANCE AUX FINS DE PRISE EN CHARGE**

Avis est par les présentes donné que l'avis susmentionné publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le samedi 12 novembre 2011, vol. 145, n° 46, à la page 3532, n'aurait pas dû être soumis à la Direction de la Gazette du Canada afin d'être publié.

[47-1-o]

VETERINARY DEFENCE ASSOCIATION (CANADA)

SURRENDER OF CHARTER

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

November 9, 2011

DAVID CARSER
Director

[47-1-o]

VETERINARY DEFENCE ASSOCIATION (CANADA)

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que la Veterinary Defence Association (Canada) 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 9 novembre 2011

Le directeur
DAVID CARSER

[47-1-o]

PROPOSED REGULATIONS

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table of Contents

Table des matières

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Atlantic Pilotage Authority		Administration de pilotage de l'Atlantique	
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996.....	3554	Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996.....	3554

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Atlantic Pilotage Authority

Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage de l'Atlantique

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

The Atlantic Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces. In accordance with the *Pilotage Act*, the Authority is required to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable and consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

In accordance with recommendations from the Canadian Transportation Agency (the CTA), the Authority strives to be financially self-sufficient on a port-by-port basis, as well as for the Authority as a whole. The Authority is responsible for 17 compulsory pilotage areas, and the tariff revisions contained herein are intended to maintain area-by-area self-sufficiency. Five ports will be affected by the revisions, with no amendments proposed for the other 12 compulsory ports or non-compulsory ports.

The overall annual increase in revenues from all measures is budgeted to be less than \$320,000 annually, or a 1.4% increase.

The tariff adjustments are intended to allow the Authority to reduce the risk of cross-subsidizations among ports by reducing the risk of losses, offsetting inflationary pressures, offsetting the increased costs of capital in some ports, and providing funding to maintain pilot resources.

The objective of this proposed regulatory amendment is to increase pilotage charges in certain compulsory areas in order to

- maintain the ability of the Authority to meet its mandate to operate, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the Atlantic region;
- help ensure the long-term financial self-sustainability of the Authority as a whole;
- help ensure the long-term financial self-sustainability of each port individually; and
- be mindful of the economic realities of the region by ensuring that the tariff increases are within the ability of the shipping industry to absorb while allowing the ports to remain competitive.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) est responsable d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes des provinces de l'Atlantique et dans les eaux limitrophes. Conformément à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration doit fixer par règlement des droits de pilotage équitables et raisonnables qui lui permettent de générer des revenus suffisants pour assurer le financement autonome de ses opérations.

Conformément aux recommandations de l'Office des transports du Canada (l'OTC), l'Administration aspire à l'autonomie financière pour elle-même et dans chaque port. L'Administration est responsable de 17 zones de pilotage obligatoire, et les révisions tarifaires du projet de règlement ont pour but de maintenir l'autonomie financière dans chaque zone. Cinq ports seront touchés par les révisions et aucune modification n'est proposée pour les 12 autres ports situés dans des zones de pilotage obligatoire ou pour les ports situés dans des zones de pilotage non obligatoire.

La hausse annuelle globale des revenus, en conséquence des mesures proposées, devrait être inférieure à 320 000 \$ par an, ce qui représente une hausse de 1,4 %.

Les ajustements tarifaires ont pour but de permettre à l'Administration d'atténuer l'interfinancement entre les ports en réduisant le risque de pertes et en neutralisant les pressions inflationnistes ainsi que la hausse des coûts des investissements dans certains ports tout en permettant de financer le maintien des ressources rattachées aux pilotes.

L'objectif de ce projet de modification réglementaire est de majorer les frais de pilotage dans certaines zones de pilotage obligatoire afin :

- de maintenir la capacité de l'Administration à s'acquitter de son mandat, qui est de faire fonctionner, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique;
- d'aider à assurer l'autonomie financière à long terme de l'Administration dans son ensemble;
- d'aider à assurer l'autonomie financière à long terme de chaque port pris individuellement;
- de tenir compte des réalités économiques de la région en s'assurant que les hausses tarifaires ne dépassent pas la capacité de l'industrie du transport maritime à les absorber tout en permettant aux ports de rester concurrentiels.

Description and rationale*Compulsory ports regular tariffs*

The proposed amendment would result in an increase in revenue for the ports of the following percentages:

Halifax	2.0%
Sydney	3.0%
Strait of Canso	5.0%
Confederation Bridge	8.0%
Saint John	0.0%

The pilotage tariffs in the remaining 12 compulsory areas will remain at their current levels.

Halifax

The Authority is launching two new pilot boats in 2012, one each in the ports of Halifax, Nova Scotia, and Saint John, New Brunswick. During the design and initial construction of the boats, the customers in both ports agreed to pay a new pilot boat surcharge to provide funding for the project. The Authority advised the customers that there would be increased costs once the vessels were in service, and the customers accepted this because of the improvements in service reliability that new vessels would provide. The new vessels will have much higher amortization, insurance, and carrying costs, while some savings will be achieved in repair costs. The Authority developed an operating budget for each area to determine the level of the increased costs, and to determine the amount of the tariff adjustment that would be required to cover this increase. In Halifax, it was determined that \$100 more per assignment on the basic charge would be required to offset these increased costs. At the same time, it was recognized that the pilot boat surcharge had fulfilled its purpose of providing funding for the design and initial construction of the boat and should be removed. Therefore, the \$67 per assignment surcharge will expire at the end of 2011. The net effect of these two initiatives is that an assignment would cost \$33 more in 2012 than in 2011. Overall, the effect of these amendments will be a 2% increase in revenue in 2012 over 2011 for Halifax. Halifax is budgeted to provide about 25% of the Authority's overall revenue in 2012.

Saint John

In Saint John, the Authority performed the same exercise of preparing an operating budget to determine the overall operating costs for 2012, including the increased costs related to the new pilot boats. Based on this analysis, it was determined that an increase of \$100 in basic charge would be required to cover the increased costs. The pilot boat surcharge has fulfilled its objective, and will expire at the end of 2011. With the removal of the surcharge and increase in basic charge, the net effect for Saint John will be no increase in cost for a vessel in 2012 compared to the cost in 2011. Saint John is budgeted to provide about 16% of the Authority's revenue in 2012.

Strait of Canso

For the compulsory pilotage area of the Strait of Canso, the pilot boat service contractor has been significantly impacted by rising fuel costs. The proposed regulatory amendment will implement a fuel charge similar to that which is currently in place

Description et justification*Tarifs courants des ports où le pilotage est obligatoire*

Le projet de modification se traduira par une augmentation des revenus des ports selon les pourcentages suivants :

Halifax	2,0 %
Sydney	3,0 %
Détroit de Canso	5,0 %
Pont de la Confédération	8,0 %
Saint John	0,0 %

Les tarifs de pilotage dans les 12 autres zones de pilotage obligatoire demeureront à leurs niveaux actuels.

Halifax

L'Administration mettra en service deux nouveaux bateaux-pilotes en 2012, un dans le port de Halifax (Nouvelle-Écosse) et un autre dans le port de Saint John (Nouveau-Brunswick). Durant la phase de conception et de construction initiale des bateaux, les clients des deux ports ont convenu de payer un nouveau droit supplémentaire de bateau-pilote pour assurer le financement du projet. L'Administration a avisé ses clients qu'il y aurait une majoration des coûts une fois l'entrée en service des bateaux, et les clients ont accepté ce fait en raison de l'amélioration de la fiabilité du service que permettront les nouveaux bateaux. Les nouveaux bateaux auront des coûts d'amortissement, d'assurance et de transport nettement plus élevés, alors que certaines économies pourront être réalisées sur les coûts de réparation. L'Administration a établi un budget de fonctionnement pour chaque zone afin de calculer le niveau d'augmentation des coûts et de calculer le montant d'ajustement tarifaire qui sera nécessaire pour couvrir une telle hausse. À Halifax, on a calculé qu'il faudrait payer 100 \$ de plus par affectation sur les droits forfaitaires pour neutraliser cette hausse des coûts. En même temps, on a admis que le droit supplémentaire de bateau-pilote avait atteint son objectif, qui est d'assurer le financement de la phase de conception et de construction initiale des bateaux, et qu'il doit donc être supprimé. C'est pourquoi le droit supplémentaire de 67 \$ par affectation ne sera plus exigé après 2011. L'effet net de ces deux initiatives est qu'une affectation coûtera 33 \$ de plus en 2012 qu'en 2011. Dans l'ensemble, l'effet net de ces modifications sera une augmentation de 2 % des revenus en 2012 par rapport à 2011 à Halifax. Environ 25 % des revenus de l'Administration proviendront de Halifax en 2012.

Saint John

À Saint John, l'Administration s'est livrée au même exercice consistant à établir un budget de fonctionnement pour calculer les coûts généraux de fonctionnement en 2012, y compris l'augmentation des coûts découlant des nouveaux bateaux-pilotes. D'après cette analyse, on a calculé qu'une augmentation de 100 \$ des droits forfaitaires serait nécessaire pour défrayer la hausse des coûts. Le droit supplémentaire de bateau-pilote a rempli son objectif et il ne sera plus exigé après 2011. À Saint John, l'élimination du droit supplémentaire et l'augmentation des droits forfaitaires auront pour effet net de n'entraîner aucune augmentation des coûts pour un navire en 2012 par rapport à 2011. Environ 16 % des revenus de l'Administration proviendront de Saint John en 2012.

Détroit de Canso

Dans la zone de pilotage obligatoire du détroit de Canso, le fournisseur du service de bateau-pilote a été sérieusement touché par l'augmentation des coûts du carburant. Le projet de modification du Règlement imposera des frais de carburant semblables à

for the ports of Halifax, Saint John and Placentia Bay. The budgeted fuel consumption per assignment will be included in schedules 2, 3, and 4 of the Regulations, and the average fuel price will be determined based on the invoices received for fuel supplied in the calendar month that is two months before that in which the assignment is undertaken (for example, the average for August is used to determine the price for October). This new charge will be partially offset by a decrease in the basic charge of \$161 and in the minimum charge of \$100 per assignment. The net effect of this change is approximately a 5.0% increase in tariff based on 2011 average fuel prices. Should fuel fluctuate in price, the impact will be greater or less than this estimate. This means that the tariff charged will remain more in line with the actual cost of providing the service. The Strait of Canso is budgeted to provide about 15% of the Authority's revenue in 2012.

Sydney

The port of Sydney, Nova Scotia, is facing inflationary cost increases without significant increases in traffic. The cost of providing the service was reviewed to determine whether efficiencies could be attained. The port operates as part of a district and therefore shares pilot costs with other ports. The pilot boat operation is also shared with another port, and is operated in a very efficient manner. In reviewing the operating statement for the port, it was apparent that a 3% increase in basic, unit and minimum charges was necessary to keep pace with inflationary pressures. The Authority is increasing tariff rates by 3% in the port. Sydney is budgeted to provide 3.8% of the Authority's revenue in 2012.

Confederation Bridge

For the Confederation Bridge compulsory pilotage area, there has not been an increase in the pilot portion of the tariff since the area became compulsory in 1997. The pilots have, therefore, not received any increase in remuneration since the area became compulsory. Pilot boat costs have also been increasing in recent years, necessitating an increase in the pilot boat component. The tariff for 2012 will increase pilotage costs by \$100 when a pilot boat is used in this area, with the flat charge with no pilot boat increasing by \$50. Other tariff charges that apply to the area, such as overcarriage and in-transit charges, are not affected. The total impact for the area would be an 8% increase in pilotage revenues. This district contributes less than half of 1% of the Authority's overall revenues.

Gross tonnage charge

The gross tonnage charge was established for 2010 as the Authority continued its initiative to address inequities that have developed over time in the tariff system. The Authority amended its variable charge to have the greater of the unit charge or gross tonnage charge applied to all ships. By basing the variable charge on a formula that considers the greater of the unit charge or gross tonnage charge, the Authority is addressing anomalies in how certain categories of vessels (primarily cruise ships, auto-carriers, and Roll On, Roll Off vessels) are measured. The Authority has consulted with industry regarding this charge and an agreement was made to increase the charge over time to more fully address the tariff discrepancies while cushioning the impact to the vessels affected. This proposed amendment will increase the gross tonnage charge from 1.375 cents to 1.50 cents per gross ton. While the proposed amendment applies to all ports with a variable charge, it will only affect a small number of vessels in Halifax

ceux qui existent actuellement dans les ports de Halifax, de Saint John et à la baie Placentia. La consommation de carburant budgétisée par affectation sera incluse dans les annexes 2, 3 et 4 du Règlement, et le prix moyen du carburant sera calculé selon les factures reçues au titre du carburant fourni au cours du deuxième mois civil précédant le mois où l'affectation est entreprise (par exemple la moyenne du mois d'août sert à calculer le prix pour le mois d'octobre). Ce nouveau coût sera partiellement neutralisé par une baisse de 161 \$ des droits forfaitaires et de 100 \$ des droits minimums par affectation. L'effet net de cette modification est une augmentation d'environ 5,0 % du tarif en fonction des prix moyens du carburant en 2011. Au cas où les prix du carburant fluctueraient, l'impact sera supérieur ou inférieur à cette estimation. Cela signifie que le tarif perçu correspondra mieux au coût réel de la prestation du service. Environ 15 % des revenus de l'Administration proviendront du détroit de Canso en 2012.

Sydney

Le port de Sydney (Nouvelle-Écosse) connaît des hausses de coût inflationnistes sans augmentation appréciable du trafic. On a donc examiné le coût de la prestation du service pour déterminer si des économies étaient réalisables. Le port est exploité dans le cadre d'une circonscription et il partage donc les coûts de pilotage avec d'autres ports. L'exploitation du bateau-pilote est également partagée avec un autre port et il est exploité de manière très rentable. Lors de l'examen de l'état des résultats d'exploitation du port, on a clairement constaté qu'une hausse de 3 % des droits forfaitaires, des droits unitaires et des droits minimums était nécessaire pour tenir le rythme des pressions inflationnistes. L'Administration augmente donc les taux tarifaires de 3 % dans le port. Environ 3,8 % des revenus de l'Administration proviendront de Sydney en 2012.

Pont de la Confédération

Pour ce qui est de la zone de pilotage obligatoire du pont de la Confédération, il n'y a pas eu d'augmentation de la portion de pilotage du tarif depuis que la zone est devenue une zone de pilotage obligatoire en 1997. Les pilotes n'ont ainsi reçu aucune augmentation de rémunération depuis que la zone est devenue obligatoire. Les coûts reliés au bateau-pilote ont quant à eux augmenté aux cours des dernières années et une autre augmentation est requise. Le tarif en 2012 majorera les coûts de pilotage de 100 \$ lorsqu'on utilise un bateau-pilote dans cette zone, le droit forfaitaire sans bateau-pilote augmentant de 50 \$. Les autres droits tarifaires qui s'appliquent à la zone, comme les droits pour un pilote transporté au-delà d'une zone de pilotage ou les droits pour un pilote transporté vers une zone de pilotage, ne sont pas touchés. L'incidence globale sur la zone sera une augmentation de 8 % des revenus de pilotage. Cette circonscription contribue moins de un demi de 1 % aux revenus de l'Administration.

Droits de jauge brute

Les droits de jauge brute ont été instaurés en 2010 alors que l'Administration poursuivait son initiative visant à remédier aux inéquités qui se sont mises en place avec le temps dans le régime tarifaire. L'Administration a modifié ses droits variables pour que les droits unitaires ou les droits de jauge brute, selon les plus élevés, s'appliquent à tous les navires. En fondant les droits variables sur une formule qui tient compte du plus élevé des droits unitaires ou des droits de jauge brute, l'Administration cherche à remédier aux anomalies qui existent dans la façon dont certaines catégories de navires (principalement les paquebots de croisière, les transporteurs d'automobiles et les rouliers) sont évaluées. L'Administration a tenu des consultations avec l'industrie au sujet de ces droits et est parvenue à un accord pour majorer les droits dans le temps afin de régler les écarts tarifaires tout en atténuant l'impact sur les navires touchés. Ce projet de modification fera passer les droits de jauge brute de 1,375 cent à 1,50 cent par

and Saint John. Only those ports have the combination of vessel categories (as noted above) and lower unit rate that will occasionally cause the gross tonnage charge to be greater than the unit charge. In all other ports, the unit rate calculation on the projected vessel traffic is greater than the gross tonnage calculation. The proposed amendment is expected to have a negligible impact overall, with a total increase in tariff of approximately \$33,000, or an overall increase of 0.15%.

jauge brute. Bien que le projet de modification applique des droits variables à tous les ports, cela ne touchera qu'un petit nombre de navires à Halifax et à Saint John. Seuls ces ports ont la combinaison de catégories de navires (mentionnées plus haut) et de taux unitaire moins élevé qui aura parfois pour conséquence que les droits de jauge brute seront supérieurs aux droits unitaires. Dans tous les autres ports, le calcul des droits unitaires sur le trafic maritime prévu est supérieur au calcul de la jauge brute. Le projet de modification devrait avoir un effet négligeable dans l'ensemble, avec une hausse globale des tarifs d'environ 33 000 \$, soit une augmentation de 0,15 %.

Summary

The following tables indicate the current charges and the amendments:

Major Ports

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge*	New Pilot Boat Surcharge	Cost for an Average Ship**
Strait of Canso, N.S.	2011	\$986	\$3.05	\$1,230	\$900	\$—	\$—	\$2,707
	2012	\$825	\$3.05	\$1,130	\$825	\$290	\$—	\$2,836
	* The 2012 fuel charge is based on the 2011 average fuel price of \$1.00 and 290 L per trip.							
** Based on a ship of 564.4 units for Strait of Canso.								
Halifax, N.S.	2011	\$477	\$2.25	\$1,181	\$477	\$130	\$67	\$1,655
	2012	\$577	\$2.25	\$1,281	\$577	\$130	\$—	\$1,688
	* The 2012 fuel charge is based on the 2011 average fuel price of \$1.00 and 130 L per trip.							
** Based on a ship of 436 units for Halifax.								
Saint John, N.B.	2011	\$483	\$3.36	\$1,071	\$483	\$86	\$100	\$1,896
	2012	\$583	\$3.36	\$1,171	\$583	\$86	\$—	\$1,896
	* The 2012 fuel charge is based on the 2011 average fuel price of \$1.15 and 75 L per trip.							
** Based on a ship of 365.25 units for Saint John.								

Other Ports

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Cost for an Average Ship*
Sydney, N.S.	2011	\$883	\$5.26	\$1,811	\$883	\$3,164
	2012	\$909	\$5.42	\$1,865	\$900	\$3,260
	* Based on a ship of 433.72 units for Sydney.					

		Charge No Pilot Boat	Charge with Pilot Boat
Confederation Bridge	2011	\$450	\$1,200
	2012	\$500	\$1,300

Gross tonnage charge will be increased from \$0.01375 to \$0.01500.

Résumé

Les tableaux qui suivent indiquent les droits en vigueur et les modifications :

Principaux ports

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimal	Droit d'annulation	Frais estimatifs de carburant*	Droit supplémentaire de bateau-pilote	Coût pour un navire moyen**
Détroit de Canso (N.-É.)	2011	986 \$	3,05 \$	1 230 \$	900 \$	— \$	— \$	2 707 \$
	2012	825 \$	3,05 \$	1 130 \$	825 \$	290 \$	— \$	2 836 \$
	* Les frais de carburant de 2012 sont fondés sur le prix moyen du carburant en 2011, soit 1 \$ et sur 290 L par trajet.							
** Basé sur un navire de 564,4 unités dans le détroit de Canso.								

Principaux ports (suite)

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimal	Droit d'annulation	Frais estimatifs de carburant*	Droit supplémentaire de bateau-pilote	Coût pour un navire moyen**
Halifax (N.-É.)	2011	477 \$	2,25 \$	1 181 \$	477 \$	130 \$	67 \$	1 655 \$
	2012	577 \$	2,25 \$	1 281 \$	577 \$	130 \$	— \$	1 688 \$
	* Les frais de carburant de 2012 sont fondés sur le prix moyen du carburant en 2011, soit 1 \$ et sur 130 L par trajet.							
** Basé sur un navire de 436 unités à Halifax.								
Saint John (N.-B.)	2011	483 \$	3,36 \$	1 071 \$	483 \$	86 \$	100 \$	1 896 \$
	2012	583 \$	3,36 \$	1 171 \$	583 \$	86 \$	— \$	1 896 \$
	* Les frais de carburant de 2012 sont fondés sur le prix moyen du carburant en 2011, soit 1,15 \$ et sur 75 L par trajet.							
** Basé sur un navire de 365,25 unités à Saint John.								

Autres ports

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimal	Droit d'annulation	Coût pour un navire moyen*
Sydney (N.-É.)	2011	883 \$	5,26 \$	1 811 \$	883 \$	3 164 \$
	2012	909 \$	5,42 \$	1 865 \$	900 \$	3 260 \$
	* Basé sur un navire de 433,72 unités à Sydney.					

		Droit sans bateau-pilote	Droit avec bateau-pilote
Pont de la Confédération	2011	450 \$	1 200 \$
	2012	500 \$	1 300 \$

Le droit de jauge brute augmentera de 0,01375 à 0,01500 \$.

The Authority is going to test, and plan to adopt, technology to allow electronic source forms to be provided by pilots. This would make invoicing timelier and more accurate. To facilitate this change, section 28 "Pilotage Card" will be repealed. This section specifies the manner in which assignment information must be communicated to the Authority and has been deemed unnecessary.

Consultation

Consultation in various forms has taken place with the parties affected by these proposed amendments. The parties consulted include the Shipping Federation of Canada, which represents foreign vessels and accounts for 77–78% of the Authority's activity and revenue, and the Canadian Shipowners Association. Local committees representing stakeholders in Halifax, Saint John, St. John's, Placentia Bay, and Cape Breton were also consulted extensively. The consultation took the form of meetings, as well as written, personal, and telephone communications with individuals. Alternatives to tariff increases were presented, where applicable, and participation from the attendees was encouraged. When meeting with customers, the Authority provided an analysis of the situation and solicited responses.

The response of those consulted has been positive, with every indication that the increases are accepted as fair and reasonable.

Strategic environmental analysis

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment, the strategic environmental assessment (SEA) process was followed for this and a preliminary scan was completed. The preliminary scan concluded that the proposal is not likely to

L'Administration fera un essai, et planifie adopter une technologie qui permettra aux pilotes de fournir des formulaires électroniques. Cela rendrait la facturation plus rapide et précise. Pour faciliter ce changement, l'article 28 « Carte de pilotage » sera abrogé. Cet article précise la manière dont les informations d'affectation doivent être communiquées à l'Administration et a été jugé inutile.

Consultation

Des consultations sous diverses formes ont eu lieu avec les parties touchées par ce projet de modification. Au nombre des parties consultées, il faut mentionner la Fédération maritime du Canada, qui représente les navires étrangers et environ 77 à 78 % des activités et des revenus de l'Administration, et l'Association des armateurs canadiens. On a également tenu de nombreuses consultations avec les comités locaux représentant des intervenants à Halifax, à Saint John, à St. John's, à la baie Placentia et au Cap-Breton. Ces consultations ont revêtu la forme de réunions ainsi que de communications écrites, personnelles et téléphoniques avec les différents intervenants. On a proposé des options autres que des hausses tarifaires, le cas échéant, et on a insisté pour que les participants assistent aux réunions. Lors de ces rencontres avec les clients, l'Administration leur a fourni une analyse de la situation et leur a demandé des commentaires.

Les réponses des personnes consultées ont été favorables, et tout indique que les hausses sont jugées équitables et raisonnables.

Analyse environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* 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'analyse préliminaire a permis de conclure que les

have important environmental effects. The scan took into account potential effects to the environmental goals and targets of the Federal Sustainable Development Strategy (FSDS).

Implementation, enforcement and service standards

Section 45 of the *Pilotage 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 *Pilotage Act* stipulates that every person who fails to comply with the Act or Regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

Contact

Captain R. A. McGuinness
Chief Executive Officer
Atlantic Pilotage Authority
Cogswell Tower, Suite 910
2000 Barrington Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 3K1
Telephone: 902-426-2550
Fax: 902-426-4004

modifications n'auront vraisemblablement pas d'incidences importantes sur l'environnement. L'analyse a pris en considération les effets potentiels des cibles et des objectifs environnementaux de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD).

Mise en œuvre, application et normes de service

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* prévoit un mécanisme pour l'application de ce règlement. En effet, une Administration de pilotage peut aviser un agent des douanes de service dans un port canadien de ne pas donner congé à un navire lorsque des droits de pilotage exigibles sont impayés. L'article 48 de la *Loi sur le pilotage* prévoit que quiconque contrevient à la Loi ou aux règlements connexes commet une infraction et est passible d'une amende maximale de 5 000 \$ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Personne-ressource

Capitaine R. A. McGuinness
Premier dirigeant
Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, Pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3K1
Téléphone : 902-426-2550
Télécopieur : 902-426-4004

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*^b, that the Atlantic Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*.

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. The notice of objection must also be filed with the Minister of Transport and the Atlantic Pilotage Authority in accordance with subsection 34(3)^e of the *Pilotage Act*^b.

Ottawa, November 9, 2011

CAPTAIN R. A. MCGUINNESS
Chief Executive Officer
Atlantic Pilotage Authority

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*^b, que l'Administration de pilotage de l'Atlantique, en vertu du paragraphe 33(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, 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. L'avis d'opposition doit également être fourni au ministre des Transports et à l'Administration de pilotage de l'Atlantique conformément au paragraphe 34(3)^e de la *Loi sur le pilotage*^b.

Ottawa, le 9 novembre 2011

Le premier dirigeant de l'Administration
de pilotage de l'Atlantique
CAPITAINE R. A. MCGUINNESS

^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

^e S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

^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

^e L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

**REGULATIONS AMENDING THE
ATLANTIC PILOTAGE TARIFF
REGULATIONS, 1996**

AMENDMENTS

1. The heading before section 4.1 and sections 4.1 to 8 of the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*¹ are replaced by the following:

**COMPULSORY PILOTAGE AREAS —
ONE-WAY TRIPS**

5. The charge for a ship, other than a dead ship or an oil rig, for a one-way trip in a compulsory pilotage area set out in column 1 of an item of Schedule 2 is the sum of X and the greater of Y and Z

where

X = a fuel charge determined by the following formula:

$$\text{AFP} \times \text{BFC}$$

where

AFP = the average price, in dollars per litre, for fuel for the pilot boat used in the compulsory pilotage area, based on invoices received by the Authority for fuel supplied to the pilot boat in the calendar month that is two months before the month in which the one-way trip is undertaken, and

BFC = the budgeted fuel consumption set out in column 6 of that item, or 0 if "n/a" is set out in column 6 of that item;

Y = the minimum charge set out in column 2 of that item; and

Z = the amount determined by the following formula:

$$\text{(the greater of (PU} \times \text{UC) and (GT} \times \text{TC))} + \text{BC}$$

where

PU = the pilotage unit,

UC = the unit charge set out in column 3 of that item,

GT = the gross tonnage,

TC = the tonnage charge of \$0.015 per gross ton, and

BC = the basic charge set out in column 4 of that item.

**COMPULSORY PILOTAGE AREAS —
TRIPS THROUGH**

6. (1) If a pilot boat is not used, the charge for a ship, other than a dead ship or an oil rig, for a trip through a compulsory pilotage area set out in column 1 of an item of Schedule 3 is the flat charge set out in column 2 of that item or, if "n/a" is set out in column 2 of that item, the amount determined by the following formula:

$$\text{(PU} \times \text{UC)} + \text{BC}$$

where

PU = the pilotage unit;

UC = the unit charge set out in column 4 of that item; and

BC = the basic charge set out in column 5 of that item.

(2) If a pilot boat is used, the charge for a ship, other than a dead ship or an oil rig, for a trip through a compulsory pilotage

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE
TARIF DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE
DE L'ATLANTIQUE, 1996**

MODIFICATIONS

1. L'intertitre précédant l'article 4.1 et les articles 4.1 à 8 du *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*¹ sont remplacés par ce qui suit :

**ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE —
VOYAGES SIMPLES**

5. Le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire mort ou d'une plate-forme de forage pétrolier, pour un voyage simple dans une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 2 correspond à la somme de la valeur X et de la plus élevée des valeurs Y ou Z :

où :

X = les frais de carburant calculés selon la formule suivante :

$$\text{PMC} \times \text{CCB}$$

où :

PMC = le prix moyen du carburant, en dollars par litre, pour le bateau-pilote utilisé dans la zone de pilotage obligatoire, en fonction des factures reçues par l'Administration pour le carburant ayant servi au ravitaillement du bateau-pilote au cours du deuxième mois civil précédant le mois où le voyage simple est entrepris,

CCB = la consommation de carburant budgétisée prévue à la colonne 6 ou 0, si la mention « S/O » figure à la colonne 6;

Y = le droit minimum prévu à la colonne 2;

Z = le montant calculé selon la formule suivante :

$$\text{(le plus élevé des produits suivants, soit (UP} \times \text{DU) soit (JB} \times \text{DT))} + \text{DF}$$

où :

UP = l'unité de pilotage,

DU = le droit unitaire prévu à la colonne 3,

JB = la jauge brute,

DT = le droit de jauge de 0,015 \$ par jauge brute,

DF = le droit forfaitaire prévu à la colonne 4.

**ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — VOYAGES VIA
UNE ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE**

6. (1) Si aucun bateau-pilote n'est utilisé, le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire mort ou d'une plate-forme de forage pétrolier, pour un voyage via une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 3 correspond soit au droit fixe prévu à la colonne 2, soit, si la mention « S/O » figure à la colonne 2, au montant calculé selon la formule suivante :

$$\text{(UP} \times \text{DU)} + \text{DF}$$

où :

UP = l'unité de pilotage;

DU = le droit unitaire prévu à la colonne 4;

DF = le droit forfaitaire prévu à la colonne 5.

(2) Si un bateau-pilote est utilisé, le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire mort ou d'une plate-forme

¹ SOR/95-586

¹ DORS/95-586

area set out in column 1 of an item of Schedule 3 is the sum of X and the greater of Y and Z

where

X = a fuel charge determined by the following formula:

$$\text{AFP} \times \text{BFC}$$

where

AFP = the average price, in dollars per litre, for fuel for the pilot boat used in the compulsory pilotage area, based on invoices received by the Authority for fuel supplied to the pilot boat in the calendar month that is two months before the month in which the trip is undertaken, and

BFC = the budgeted fuel consumption set out in column 6 of that item, or 0 if "n/a" is set out in column 6 of that item;

Y = the flat charge set out in column 3 of the item; and

Z = the amount determined by the following formula:

$$(\text{PU} \times \text{UC}) + \text{BC}$$

where

PU = the pilotage unit,

UC = the unit charge set out in column 4 of that item, and

BC = the basic charge set out in column 5 of that item.

COMPULSORY PILOTAGE AREAS — MOVAGES

7. The charge for a ship, other than a dead ship or an oil rig, for a movage in a compulsory pilotage area set out in column 1 of an item of Schedule 4 is the sum of X and the flat charge set out in column 2 of that item or, if "n/a" is set out in column 2 of that item, the sum of X and Y

where

X = a fuel surcharge determined by the following formula:

$$\text{AFP} \times \text{BFC}$$

where

AFP = the average price, in dollars per litre, for fuel for the pilot boat used in the compulsory pilotage area, based on invoices received by the Authority for fuel supplied to the pilot boat in the calendar month that is two months before the month in which the movage is undertaken, and

BFC = the budgeted fuel consumption set out in column 9 of that item, or 0 if "n/a" is set out in column 9 of that item; and

Y = the greater of the minimum charge set out in column 3 of that item and the amount determined by the following formula:

$$(\text{PU} \times \text{UC}) + \text{BC} + \text{BR}$$

where

PU = the pilotage unit,

UC = the unit charge set out in column 4 of that item if a pilot boat is not used or the unit charge set out in column 6 of that item if a pilot boat is used,

BC = the basic charge set out in column 5 of that item if a pilot boat is not used or the basic charge set out in column 7 of that item if a pilot boat is used, and

BR = the pilot boat replacement surcharge set out in column 8 of that item.

de forage pétrolier, pour un voyage via une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 3 correspond à la somme de la valeur X et de la plus élevée des valeurs Y ou Z :

où :

X = les frais de carburant calculés selon la formule suivante :

$$\text{PMC} \times \text{CCB}$$

où :

PMC = le prix moyen du carburant, en dollars par litre, pour le bateau-pilote utilisé dans la zone de pilotage obligatoire, en fonction des factures reçues par l'Administration pour le carburant ayant servi au ravitaillement du bateau-pilote au cours du deuxième mois civil précédant le mois où le voyage est entrepris,

CCB = la consommation de carburant budgétisée prévue à la colonne 6 ou 0, si la mention « S/O » figure à la colonne 6;

Y = le droit fixe prévu à la colonne 3;

Z = le montant calculé selon la formule suivante :

$$(\text{UP} \times \text{DU}) + \text{DF}$$

où :

UP = l'unité de pilotage,

DU = le droit unitaire prévu à la colonne 4,

DF = le droit forfaitaire prévu à la colonne 5.

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — DÉPLACEMENTS

7. Le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire mort ou d'une plate-forme de forage pétrolier, pour un déplacement dans une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 4 correspond soit à la somme de la valeur X et du droit fixe prévu à la colonne 2, soit, si la mention « S/O » figure à la colonne 2, à la somme des valeurs X et Y :

où :

X = les frais supplémentaires de carburant calculés selon la formule suivante :

$$\text{PMC} \times \text{CCB}$$

où :

PMC = le prix moyen du carburant, en dollars par litre, pour le bateau-pilote utilisé dans la zone de pilotage obligatoire, en fonction des factures reçues par l'Administration pour le carburant ayant servi au ravitaillement du bateau-pilote au cours du deuxième mois civil précédant le mois où le déplacement est entrepris,

CCB = la consommation de carburant budgétisée prévue à la colonne 9 ou 0, si la mention « S/O » figure à la colonne 9;

Y = la plus élevée des valeurs suivantes, soit le droit minimum prévu à la colonne 3, soit le montant calculé selon la formule suivante :

$$(\text{UP} \times \text{DU}) + \text{DF} + \text{RB}$$

où :

UP = l'unité de pilotage,

DU = le droit unitaire prévu à la colonne 4 si aucun bateau-pilote n'est utilisé ou à la colonne 6 si un bateau-pilote est utilisé,

DF = le droit forfaitaire prévu à la colonne 5 si aucun bateau-pilote n'est utilisé ou à la colonne 7 si un bateau-pilote est utilisé,

RB = le droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 8.

SAINT JOHN COMPULSORY PILOTAGE AREA

8. The charge for a ship, other than a dead ship or an oil rig, for a trip or movage that is in the Saint John compulsory pilotage area and is set out in column 1 of an item of Schedule 5 is the sum of X and the flat charge set out in column 2 of that item or, if “n/a” is set out in column 2 of that item, the sum of X and Y where

X = a fuel surcharge determined by the following formula:

$$\text{AFP} \times \text{BFC}$$

where

AFP = the average price, in dollars per litre, for fuel for the pilot boat used in the compulsory pilotage area, based on invoices received by the Authority for fuel supplied to the pilot boat in the calendar month that is two months before the month in which the trip or movage is undertaken, and

BFC = the budgeted fuel consumption set out in column 7 of that item, or 0 if “n/a” is set out in column 7 of that item; and

Y = the greater of the minimum charge set out in column 3 of that item and the amount determined by the following formula:

$$(\text{the greater of } (\text{PU} \times \text{UC}) \text{ and } (\text{GT} \times \text{TC})) + \text{BC} + \text{BR}$$

where

PU = the pilotage unit,

UC = the unit charge set out in column 4 of that item,

GT = the gross tonnage,

TC = the tonnage charge of \$0.015 per gross ton,

BC = the basic charge set out in column 5 of that item, and

BR = the pilot boat replacement surcharge set out in column 6 of that item.

2. Section 28 of the Regulations and the heading before it are repealed.

3. Schedule 2 to the Regulations is amended by replacing “(Sections 4.1, 5 and 14)” after the heading “SCHEDULE 2” with “(Sections 5 and 14)”.

4. The heading “Unit Charge (\$)” of column 3 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by “Unit Charge (\$/pilotage unit)”.

5. The heading “Average Fuel Consumption (litres)” of column 6 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by “Budgeted Fuel Consumption (litres)”.

6. (1) The portion of item 9 of Schedule 2 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Minimum Charge (\$)
9.	1,865.00

ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE DE SAINT JOHN

8. Le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire mort ou d'une plate-forme de forage pétrolier, pour un voyage ou un déplacement dans la zone de pilotage obligatoire de Saint John mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 5 correspond soit à la somme de la valeur X et du droit fixe prévu à la colonne 2, soit, si la mention « S/O » figure à la colonne 2, à la somme des valeurs X et Y :

où :

X = les frais supplémentaires de carburant calculés selon la formule suivante :

$$\text{PMC} \times \text{CCB}$$

où :

PMC = le prix moyen du carburant, en dollars par litre, pour le bateau-pilote utilisé dans la zone de pilotage obligatoire, en fonction des factures reçues par l'Administration pour le carburant ayant servi au ravitaillement du bateau-pilote au cours du deuxième mois civil précédant le mois où le voyage ou le déplacement est entrepris,

CCB = la consommation de carburant budgétisée prévue à la colonne 7 ou 0, si la mention « S/O » figure à la colonne 7;

Y = la plus élevée des valeurs suivantes, soit le droit minimum prévu à la colonne 3, soit le montant calculé selon la formule suivante :

$$(\text{le plus élevé des produits suivants, soit } (\text{UP} \times \text{DU}) \text{ soit } (\text{JB} \times \text{DT})) + \text{DF} + \text{RB}$$

où :

UP = l'unité de pilotage,

DU = le droit unitaire prévu à la colonne 4,

JB = la jauge brute,

DT = le droit de jauge de 0,015 \$ par jauge brute,

DF = le droit forfaitaire prévu à la colonne 5,

RB = le droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 6.

2. L'article 28 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

3. La mention « (articles 4.1, 5 et 14) » qui suit le titre « ANNEXE 2 », à l'annexe 2 du même règlement, est remplacée par « (articles 5 et 14) ».

4. Le titre « Droit unitaire (\$) » de la colonne 3 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par « Droit unitaire (\$/unité de pilotage) ».

5. Le titre « Consommation moyenne de carburant (litres) » de la colonne 6 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par « Consommation de carburant budgétisée (litres) ».

6. (1) Le passage de l'article 9 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit minimum (\$)
9.	1 865,00

(2) The portion of item 9 of Schedule 2 to the Regulations in column 4 is replaced by the following:

Column 4	
Item	Basic Charge (\$)
9.	909.00

7. (1) The portion of item 11 of Schedule 2 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Minimum Charge (\$)
11.	1,130.00

(2) The portion of item 11 of Schedule 2 to the Regulations in column 4 is replaced by the following:

Column 4	
Item	Basic Charge (\$)
11.	825.00

(3) The portion of item 11 of Schedule 2 to the Regulations in column 6 is replaced by the following:

Column 6	
Item	Budgeted Fuel Consumption (litres)
11.	290

8. (1) The portion of item 12 of Schedule 2 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Minimum Charge (\$)
12.	1,281.00

(2) The portion of item 12 of Schedule 2 to the Regulations in columns 4 and 5 is replaced by the following:

	Column 4	Column 5
Item	Basic Charge (\$)	Pilot Boat Replacement Surcharge (\$)
12.	577.00	n/a

9. Schedule 3 to the Regulations is replaced by the Schedule 3 set out in Schedule 1 to these Regulations.

10. Schedule 4 to the Regulations is amended by replacing “(Sections 4.1 and 7)” after the heading “SCHEDULE 4” with “(Section 7)”.

11. The heading “Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$)” of column 4 of Schedule 4 to the Regulations is replaced by “Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)”.

12. The heading “Unit Charge, Pilot Boat Used (\$)” of column 6 of Schedule 4 to the Regulations is replaced by “Unit Charge, Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)”.

13. The heading “Average Fuel Consumption (litres)” of column 9 of Schedule 4 to the Regulations is replaced by “Budgeted Fuel Consumption (litres)”.

(2) Le passage de l'article 9 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 4 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 4	
Article	Droit forfaitaire (\$)
9.	909,00

7. (1) Le passage de l'article 11 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit minimum (\$)
11.	1 130,00

(2) Le passage de l'article 11 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 4 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 4	
Article	Droit forfaitaire (\$)
11.	825,00

(3) Le passage de l'article 11 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 6 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 6	
Article	Consommation de carburant budgétisée (litres)
11.	290

8. (1) Le passage de l'article 12 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit minimum (\$)
12.	1 281,00

(2) Le passage de l'article 12 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 4 et 5 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 4	Colonne 5
Article	Droit forfaitaire (\$)	Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote (\$)
12.	577,00	S/O

9. L'annexe 3 du même règlement est remplacée par l'annexe 3 figurant à l'annexe 1 du présent règlement.

10. La mention « (articles 4.1 et 7) » qui suit le titre « ANNEXE 4 », à l'annexe 4 du même règlement, est remplacée par « (article 7) ».

11. Le titre « Droit unitaire sans bateau-pilote (\$) » de la colonne 4 de l'annexe 4 du même règlement est remplacé par « Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage) ».

12. Le titre « Droit unitaire avec bateau-pilote (\$) » de la colonne 6 de l'annexe 4 du même règlement est remplacé par « Droit unitaire avec bateau-pilote (\$/unité de pilotage) ».

13. Le titre « Consommation moyenne de carburant (litres) » de la colonne 9 de l'annexe 4 du même règlement est remplacé par « Consommation de carburant budgétisée (litres) ».

14. The portion of item 9 of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 7 is replaced by the following:

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$/pilote unit)	Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Unit Charge, Pilot Boat Used (\$/pilote unit)	Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
9.	1,679.00	4.34	727.00	4.88	818.00

14. Le passage de l'article 9 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 7 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)
9.	1 679,00	4,34	727,00	4,88	818,00

15. (1) The portion of item 11 of Schedule 4 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

	Column 3
Item	Minimum Charge (\$)
11.	1,017.00

(2) The portion of item 11 of Schedule 4 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

	Column 5
Item	Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)
11.	660.00

(3) The portion of item 11 of Schedule 4 to the Regulations in column 7 is replaced by the following:

	Column 7
Item	Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
11.	743.00

(4) The portion of item 11 of Schedule 4 to the Regulations in column 9 is replaced by the following:

	Column 9
Item	Budgeted Fuel Consumption (litres)
11.	290

16. (1) The portion of item 12 of Schedule 4 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

	Column 3
Item	Minimum Charge (\$)
12.	1,153.00

(2) The portion of item 12 of Schedule 4 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

	Column 5
Item	Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)
12.	462.00

15. (1) Le passage de l'article 11 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3
Article	Droit minimum (\$)
11.	1 017,00

(2) Le passage de l'article 11 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 5 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 5
Article	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)
11.	660,00

(3) Le passage de l'article 11 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 7 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 7
Article	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)
11.	743,00

(4) Le passage de l'article 11 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 9 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 9
Article	Consommation de carburant budgétisée (litres)
11.	290

16. (1) Le passage de l'article 12 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3
Article	Droit minimum (\$)
12.	1 153,00

(2) Le passage de l'article 12 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 5 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 5
Article	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)
12.	462,00

(3) The portion of item 12 of Schedule 4 to the Regulations in columns 7 and 8 is replaced by the following:

	Column 7	Column 8
	Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)	Pilot Boat Replacement Surcharge (\$)
12.	519.00	n/a

17. Schedule 5 to the Regulations is replaced by the Schedule 5 set out in Schedule 2 to these Regulations.

18. The heading “Unit Charge, One-way Trip (\$)” of column 3 of Schedule 6 to the Regulations is replaced by “Unit Charge, One-way Trip (\$/pilotage unit)”.

COMING INTO FORCE

19. These Regulations come into force on January 1, 2012, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

(3) Le passage de l'article 12 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 7 et 8 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 7	Colonne 8
	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)	Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote (\$)
12.	519,00	S/O

17. L'annexe 5 du même règlement est remplacée par l'annexe 5 figurant à l'annexe 2 du présent règlement.

18. Le titre « Droit unitaire, voyage simple (\$) » de la colonne 3 de l'annexe 6 du même règlement est remplacé par « Droit unitaire, voyage simple (\$/unité de pilotage) ».

ENTRÉE EN VIGUEUR

19. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2012 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

SCHEDULE 1 (Section 9)

SCHEDULE 3 (Section 6)

COMPULSORY PILOTAGE AREAS — TRIPS THROUGH

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Flat Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Column 3 Flat Charge, Pilot Boat Used (\$)	Column 4 Unit Charge (\$/pilotage unit)	Column 5 Basic Charge (\$)	Column 6 Budgeted Fuel Consumption (litres)
1.	Cape Breton (Zone B, Bras d'Or Lake), N.S.	n/a	n/a	8.76	1,410.00	n/a
2.	Cape Breton (Zone C, Strait of Canso), N.S.	n/a	1,516.00	n/a	n/a	290
3.	Confederation Bridge, P.E.I.	500.00	1,300.00	n/a	n/a	n/a

ANNEXE 1 (article 9)

ANNEXE 3 (article 6)

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — VOYAGES VIA UNE ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit fixe sans bateau-pilote (\$)	Colonne 3 Droit fixe avec bateau-pilote (\$)	Colonne 4 Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Colonne 5 Droit forfaitaire (\$)	Colonne 6 Consommation de carburant budgétisée (litres)
1.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B, lac Bras d'Or)	S/O	S/O	8,76	1 410,00	S/O
2.	Cap Breton (N.-É.) (Zone C, détroit de Canso)	S/O	1 516,00	S/O	S/O	290
3.	Pont de la Confédération (Î.-P.-É.)	500,00	1 300,00	S/O	S/O	S/O

SCHEDULE 2
(Section 17)

SCHEDULE 5
(Section 8)

SAINT JOHN COMPULSORY PILOTAGE AREA — TRIPS AND MOVAGES

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	
Item	Trip or Movage	Flat Charge (\$)	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$/pilotage unit)	Basic Charge (\$)	Pilot Boat Replacement Surcharge (\$)	Budgeted Fuel Consumption (litres)
1.	One-way trip	n/a	1,171.00	3.36	583.00	n/a	75
2.	Movage with pilot boat	n/a	1,054.00	3.02	525.00	n/a	75
3.	Movage without pilot boat	n/a	1,054.00	2.69	466.00	n/a	n/a
4.	Trip through	1,018.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

[47-1-o]

ANNEXE 2
(article 17)

ANNEXE 5
(article 8)

ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE DE SAINT JOHN — VOYAGES ET DÉPLACEMENTS

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	
Article	Voyage ou déplacement	Droit fixe (\$)	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)	Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote (\$)	Consommation de carburant budgétisée (litres)
1.	Voyage simple	S/O	1 171,00	3,36	583,00	S/O	75
2.	Déplacement avec bateau-pilote	S/O	1 054,00	3,02	525,00	S/O	75
3.	Déplacement sans bateau-pilote	S/O	1 054,00	2,69	466,00	S/O	S/O
4.	Voyage via la zone de pilotage obligatoire	1 018,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

[47-1-o]

INDEX

Vol. 145, No. 47 — November 19, 2011

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Revenue Agency**

Income Tax Act

Revocation of registration of a charity..... 3543

Canadian Environmental Assessment Agency

Canadian Environmental Assessment Act

Replacement class screening report — Special events
in the national historic sites of Canada in
Cape Breton — Public notice..... 3543**Canadian International Trade Tribunal**

EDP hardware and software — Inquiry..... 3545

Notice No. HA-2011-018 — Appeals..... 3544

Canadian Radio-television and Telecommunications**Commission**

Decisions

2011-682 to 2011-687 and 2011-696 to 2011-700..... 3548

Notice of consultation

2011-694..... 3546

* Notice to interested parties 3546

Part 1 application..... 3546

GOVERNMENT NOTICES**Environment, Dept. of the, and Dept. of Health**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Publication of final decision after screening assessment
of a substance — Quinoline, CAS RN 91-22-5 —
specified on the Domestic Substances List
(subsection 77(6) of the Canadian Environmental
Protection Act, 1999)..... 3536**GOVERNMENT NOTICES — Continued****Industry, Dept. of**

Appointments..... 3540

Telecommunications Act and Radiocommunication Act

SMSE-015-11 — TRC-49, Issue 8 3540

MISCELLANEOUS NOTICES

CANADIAN BIOENERGY ASSOCIATION, relocation

of head office 3551

CANADIAN FEDERATION OF HUMANE SOCIETIES'

FOUNDATION, surrender of charter 3551

Lindsay Memorial Foundation, relocation of head office 3551

Partner Reinsurance Company Ltd. and Partner

Reinsurance Europe Public Limited Company (Life

Branch), assumption reinsurance transaction (*Erratum*)... 3551

Veterinary Defence Association (Canada), surrender of

charter 3552

PARLIAMENT**Chief Electoral Officer**

Canada Elections Act

Deregistration of a registered electoral district

association..... 3542

House of Commons* Filing applications for private bills (First Session,
Forty-First Parliament)..... 3542**Senate**

* Industrial Alliance Pacific General Insurance

Corporation 3542

PROPOSED REGULATIONS**Atlantic Pilotage Authority**

Pilotage Act

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff

Regulations, 1996 3554

INDEX

Vol. 145, n° 47 — Le 19 novembre 2011

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

CANADIAN BIOENERGY ASSOCIATION, changement de lieu du siège social	3551
CANADIAN FEDERATION OF HUMANE SOCIETIES' FOUNDATION, abandon de charte	3551
Lindsay Memorial Foundation, changement de lieu du siège social.....	3551
Partner Reinsurance Company Ltd. et Partner Reinsurance Europe Public Limited Company (Life Branch), transaction de réassurance aux fins de prise en charge (<i>Erratum</i>)	3551
Veterinary Defence Association (Canada), abandon de charte	3552

AVIS DU GOUVERNEMENT**Environnement, min. de l', et min. de la Santé**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Publication de la décision finale après évaluation préalable d'une substance — la Quinoléine, numéro de CAS 91-22-5 — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]	3536
--	------

Industrie, min. de l'

Nominations.....	3540
Loi sur les télécommunications et Loi sur la radiocommunication SMSE-015-11 — CRT-49, 8 ^e édition	3540

COMMISSIONS**Agence canadienne d'évaluation environnementale**

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale Rapport d'examen préalable substitut — Événements spéciaux tenus dans les lieux historiques nationaux du Canada au Cap-Breton — Avis public	3543
---	------

COMMISSIONS (suite)**Agence du revenu du Canada**

Loi de l'impôt sur le revenu Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance	3543
---	------

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Avis aux intéressés	3546
Avis de consultation 2011-694.....	3546
Décisions 2011-682 à 2011-687 et 2011-696 à 2011-700	3548
Demande de la partie 1	3546

Tribunal canadien du commerce extérieur

Avis n° HA-2011-018 — Appels	3544
Matériel et logiciel informatiques — Enquête	3545

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, quarante et unième législature)	3542
--	------

Directeur général des élections

Loi électorale du Canada Radiation d'une association de circonscription enregistrée	3542
--	------

Sénat

* Industrielle Alliance Pacifique, Compagnie d'Assurances Générales (L').....	3542
---	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Administration de pilotage de l'Atlantique**

Loi sur le pilotage Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996.....	3554
---	------



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