

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, DECEMBER 3, 2011

OTTAWA, LE SAMEDI 3 DÉCEMBRE 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. 49 — December 3, 2011

Government notices	3624
Appointments	3631
Notice of vacancies	3632
Parliament	
House of Commons	3638
Chief Electoral Officer	3638
Commissions	3639
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	3649
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	3652
(including amendments to existing regulations)	
Index	3687

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 145, n° 49 — Le 3 décembre 2011

Avis du gouvernement	3624
Nominations	3631
Avis de postes vacants	3632
Parlement	
Chambre des communes	3638
Directeur général des élections	3638
Commissions	3639
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	3649
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	3652
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	3688

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

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-03539 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Saltspring Island Sailing Club, Saltspring, British Columbia.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Dredged material.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Dredged material consisting of rock, gravel, sand, silt, clay or material typical to the approved loading site.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from January 2, 2012, to January 1, 2013.

4. *Loading site(s)*: Saltspring Island Sailing Club, Saltspring, British Columbia, at approximately 48°50.73' N, 123°29.38' W (NAD83), as submitted in support of the permit application.

5. *Disposal site(s)*: Porlier Pass Disposal Site, within a 0.5 nautical mile radius of 49°00.20' N, 123°29.90' W (NAD83).

6. *Method of loading*: Loading will be carried out using cutter suction dredge, barge-mounted excavator or clamshell dredge.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site(s) to the disposal site via pipeline, hopper scow, towed scow or hopper dredge.

8. *Method of disposal*: Disposal will be carried out by pipeline, bottom dumping, end dumping or cutter suction dredge.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 12 000 m³ place measure.

10. *Fees*: The fee prescribed by the *Disposal at Sea Permit Fee Regulations* shall be paid by the Permittee in accordance with those Regulations.

11. *Inspection*:

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

11.2. The Permittee shall ensure that records of all loading and disposal activities are kept on site for the duration of the permit and are available for inspection by any enforcement officer or analyst, for two years following the expiry of the permit.

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

12. *Contractors*:

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

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

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-03539, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Saltspring Island Sailing Club, Saltspring (Colombie-Britannique).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déblais de dragage.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déblais de dragage composés de roches, de gravier, de sable, de limon, d'argile ou de matières typiques du lieu de chargement approuvé.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 2 janvier 2012 au 1^{er} janvier 2013.

4. *Lieu(x) de chargement* : Saltspring Island Sailing Club, Saltspring (Colombie-Britannique), à environ 48°50,73' N., 123°29,38' O. (NAD83), tel qu'il a été présenté à l'appui de la demande de permis.

5. *Lieu(x) d'immersion* : Lieu d'immersion du passage Porlier, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 49°00,20' N., 123°29,90' O. (NAD83).

6. *Méthode de chargement* : Le dragage se fera à l'aide d'une drague suceuse à couteau, d'une excavatrice sur chaland ou d'une drague à benne à demi-coquille.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion par canalisation ou à l'aide d'un chaland à clapets, d'un chaland remorqué ou d'une drague suceuse-porteuse.

8. *Méthode d'immersion* : L'immersion se fera par canalisation ou à l'aide d'un chaland à fond ouvrant, d'un chaland à bascule ou d'une drague suceuse à couteau.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 12 000 m³ mesure en place.

10. *Droits* : Le titulaire doit payer le droit prescrit en vertu du *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer*.

11. *Inspection* :

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

11.2. Le titulaire doit s'assurer que les registres de toutes les activités de chargement et d'immersion sont gardés sur les lieux pendant toute la durée du permis et qu'ils seront disponibles aux fins d'inspection par tout agent d'application de la loi ou tout analyste, pendant deux ans suivant l'expiration du permis.

11.3. Les navires visés par le présent permis doivent porter en tout temps un dispositif réfléchissant les ondes radars au point pratique le plus élevé de leur structure.

12. *Entrepreneurs* :

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

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

13. Reporting and notification:

13.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Environment Canada's Environmental Enforcement Division, Pacific and Yukon Region, 604-666-9059 (fax) or das.pyr@ec.gc.ca (email).

13.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, Pacific and Yukon Region, 201-401 Burrard Street, Vancouver, British Columbia V6C 3S5, 604-666-5928 (fax) or das.pyr@ec.gc.ca (email) within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: a list of all work completed pursuant to the permit, including the location of the loading and disposal sites used, the quantity of matter disposed of at the disposal site(s), and the dates on which disposal activities occurred.

13.3. At all times, a copy of this permit and of documents and drawings referenced in this permit shall be available at the loading site and on all powered ships directly engaged in the loading and disposal operations.

14. Special precautions:

14.1. The Permittee shall submit a written dredged material disposal plan to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, Pacific and Yukon Region, identified in paragraph 13.2, for approval by Environment Canada prior to commencement of the first dredging operation authorized by this permit. The plan shall address procedures to accurately measure or estimate quantities of dredged material disposed of at the disposal site, vessel tracking, and a schedule for use of the disposal site(s). Modifications to the plan shall be made only with the written approval of Environment Canada.

14.2. The loading and disposal at sea referred to under this permit shall be carried out in accordance with the mitigation measures summarized in the report titled "Environmental Assessment Report — Saltspring Island Sailing Club — 4543-2-03539" (November 2011).

DANIEL WOLFISH
Regional Director
Environmental Protection Operations Directorate
Pacific and Yukon Region
On behalf of the Minister of the Environment

[49-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea

13. Rapports et avis :

13.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : le nom ou le numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage duquel le chargement ou l'immersion sont effectués, le nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à la Division de l'application de la loi d'Environnement Canada, Région du Pacifique et du Yukon, au 604-666-9059 (télécopieur) ou à l'adresse suivante : das.pyr@ec.gc.ca (courriel).

13.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le Directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, Région du Pacifique et du Yukon, 401, rue Burrard, Bureau 201, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3S5, 604-666-5928 (télécopieur) ou das.pyr@ec.gc.ca (courriel), dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : une liste de tous les travaux effectués visés par le permis, y compris les noms des lieux de chargement et d'immersion utilisés, la quantité de matières immergées au(x) lieu(x) d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

13.3. Une copie de ce permis et des documents et des dessins visés par le présent permis doivent être conservées en tout temps au lieu de chargement ainsi que sur tout navire participant directement aux opérations de chargement et d'immersion.

14. Précautions spéciales :

14.1. Le titulaire doit présenter un plan pour l'immersion des matières draguées au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, Région du Pacifique et du Yukon, dont les coordonnées figurent au paragraphe 13.2, aux fins d'approbation avant le début des opérations. Le plan doit inclure des méthodes pour mesurer ou estimer adéquatement les quantités de matières draguées immergées au(x) lieu(x) d'immersion, la surveillance des navires et un horaire pour l'usage de chaque lieu d'immersion. Toute modification apportée au plan requiert l'approbation écrite d'Environnement Canada.

14.2. Le chargement et l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis doivent être réalisés conformément aux mesures d'atténuation énoncées dans le rapport intitulé « Environmental Assessment Report — Saltspring Island Sailing Club — 4543-2-03539 » (novembre 2011).

Le directeur régional
Direction des activités de protection de l'environnement
Région du Pacifique et du Yukon
DANIEL WOLFISH
Au nom du ministre de l'Environnement

[49-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Permit No. 4543-2-06692 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Quin Sea Fisheries Limited, Old Perlican, Newfoundland and Labrador.

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

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

3. *Duration of permit*: Permit is valid from April 1, 2012, to March 31, 2013.

4. *Loading site(s)*: Old Perlican, Newfoundland and Labrador, at approximately 48°05.18' N, 53°00.46' W (NAD83).

5. *Disposal site(s)*: Old Perlican, within a 250 m radius of 48°06.19' N, 53°03.23' W (NAD83), at an approximate depth of 102 m.

6. *Method of loading*:

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

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

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

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

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

8. *Method of disposal*:

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

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 6 000 tonnes.

10. *Inspection*:

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

11. *Contractors*:

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

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

que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-06692, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Quin Sea Fisheries Limited, Old Perlican (Terre-Neuve-et-Labrador).

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

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

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2013.

4. *Lieu(x) de chargement* : Old Perlican (Terre-Neuve-et-Labrador), à environ 48°05,18' N., 53°00,46' O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion* : Old Perlican, dans un rayon de 250 m de 48°06,19' N., 53°03,23' O. (NAD83), à une profondeur approximative de 102 m.

6. *Méthode de chargement* :

6.1. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières sont chargées sur un équipement flottant respectant toutes les normes de sécurité et de navigation applicables et pouvant contenir la totalité des matières à immerger durant le chargement et le transport jusqu'au lieu d'immersion approuvé.

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

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

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

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

8. *Méthode d'immersion* :

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

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 6 000 tonnes métriques.

10. *Inspection* :

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

11. *Entrepreneurs* :

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

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

12. Reporting and notification:

12.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Ms. Jayne Roma, Environmental Protection Operations Directorate, Environment Canada, Atlantic Region, Queen Square, 16th Floor, 45 Alderney Drive, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 2N6, 902-426-8373 (fax), Jayne.Roma@ec.gc.ca (email).

12.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Directorate, Atlantic Region, c/o Ms. Jayne Roma, as identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: the quantity of matter disposed of at the disposal site(s) and the dates on which disposal activities occurred.

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

I. R. GEOFFREY MERCER

*Regional Director
Environmental Protection Operations Directorate
Atlantic Region*

On behalf of the Minister of the Environment

[49-1-o]

12. Rapports et avis :

12.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : le nom ou le numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage duquel le chargement ou l'immersion sont effectués, le nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à Madame Jayne Roma, Direction des activités de protection de l'environnement, Environnement Canada, Région de l'Atlantique, Queen Square, 16^e étage, 45, promenade Alderney, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 2N6, 902-426-8373 (télécopieur), Jayne.Roma@ec.gc.ca (courriel).

12.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, Région de l'Atlantique, a/s de M^{me} Jayne Roma, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : la quantité de matières immergées au(x) lieu(x) d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

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

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

I. R. GEOFFREY MERCER

Au nom du ministre de l'Environnement

[49-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999***Order 2011-87-09-02 Amending the Non-domestic Substances List*

Whereas, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment has added the substances referred to in the annexed Order to the *Domestic Substances List*^b;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsections 87(1) and (5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, hereby makes the annexed *Order 2011-87-09-02 Amending the Non-domestic Substances List*.

Gatineau, November 17, 2011

PETER KENT
Minister of the Environment

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)***Arrêté 2011-87-09-02 modifiant la Liste extérieure*

Attendu que, conformément aux paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement a inscrit sur la *Liste intérieure*^b les substances visées par l'arrêté ci-après,

À ces causes, en vertu des paragraphes 87(1) et (5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2011-87-09-02 modifiant la Liste extérieure*, ci-après.

Gatineau, le 17 novembre 2011

Le ministre de l'Environnement
PETER KENT

^a S.C. 1999, c. 33
^b SOR/94-311

^a L.C. 1999, ch. 33
^b DORS/94-311

**ORDER 2011-87-09-02 AMENDING THE
NON-DOMESTIC SUBSTANCES LIST****ARRÊTÉ 2011-87-09-02 MODIFIANT
LA LISTE EXTÉRIEURE****AMENDMENTS**

1. Part I of the *Non-domestic Substances List*¹ is amended by deleting the following:

1071-93-8
57033-22-4
127312-13-4
163183-04-8

2. Part II of the List is amended by deleting the following:

10139-5 2-Propenoic acid, 2-methyl-, polymer with butyl 2-methyl-2-propenoate, butyl 2-propenoate, methyl 2-methyl-2-propenoate and 2-(2-oxo-1-heteromonocycle)ethyl 2-methyl-2-propenoate
Acide 2-méthylpropén-2-oïque polymérisé avec le 2-méthylpropén-2-oate de butyle, le propén-2-oate de butyle, le 2-méthylpropén-2-oate de méthyle et le 2-méthylpropén-2-oate de 2-(2-oxo-1-hétéromonocycle)éthyle

COMING INTO FORCE

3. This Order comes into force on the day on which *Order 2011-87-09-01 Amending the Domestic Substances List* comes into force.

[49-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Significant New Activity Notice No. 16503

Significant New Activity Notice

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

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health have assessed information in respect of the substance Oxirane, 2-ethyl-, polymer with Oxirane, mono-C₁₂₋₁₄-*sec*-alkyl ethers, Chemical Abstracts Service Registry No. 1013910-41-2, under section 83 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

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

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

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

PETER KENT

*Minister of the Environment***MODIFICATIONS**

1. La partie I de la *Liste extérieure*¹ est modifiée par radiation de ce qui suit :

1071-93-8
57033-22-4
127312-13-4
163183-04-8

2. La partie II de la même liste est modifiée par radiation de ce qui suit :

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent arrêté entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'Arrêté 2011-87-09-01 modifiant la *Liste intérieure*.

[49-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis de nouvelle activité n° 16503

Avis de nouvelle activité

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

Attendu que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont évalué les renseignements dont ils disposent concernant la substance 2-Éthyloxirane polymérisé avec de l'oxirane, oxydes mono-*sec*-alkyliques en C₁₂₋₁₄, numéro de registre 1013910-41-2 du Chemical Abstracts Service, en application de l'article 83 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

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

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

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

Le ministre de l'Environnement

PETER KENT

¹ Supplement, *Canada Gazette*, Part I, January 31, 1998¹ Supplément, *Gazette du Canada*, Partie I, 31 janvier 1998

ANNEX

Information Requirements

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

1. In relation to the substance Oxirane, 2-ethyl-, polymer with Oxirane, mono-C₁₂₋₁₄-*sec*-alkyl ethers, a significant new activity is the use of the substance in pulp and paper production operations or textile wet processing, in a quantity greater than 2 000 kg in any one calendar year at the same facility.

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

- (a) a description of the proposed significant new activity in relation to the substance;
- (b) the information specified in Schedule 9 to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*;
- (c) the information specified in item 5 of Schedule 10 to those Regulations; and
- (d) all other information or test data concerning the substance that are in the possession of the person who intends to use the substance for the proposed significant new activity, or to which they have access, and that are relevant to determining whether the substance is toxic or capable of becoming toxic.

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

EXPLANATORY NOTE

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

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

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

ANNEXE

Exigences en matière de renseignements

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

1. À l'égard de la substance 2-Éthylloxirane polymérisé avec de l'oxirane, oxydes mono-*sec*-alkyliques en C₁₂₋₁₄, une nouvelle activité est l'utilisation de la substance dans les opérations de production de pâte et papier ou les procédés de traitement au mouillé des textiles en une quantité supérieure à 2 000 kg par année civile à la même installation.

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

- a) la description de la nouvelle activité proposée à l'égard de la substance;
- b) les renseignements prévus à l'annexe 9 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*;
- c) les renseignements prévus à l'article 5 de l'annexe 10 de ce règlement;
- d) tout autre renseignement ou donnée d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne ayant l'intention d'utiliser la substance pour la nouvelle activité proposée, ou auquel elle a accès, et qui est utile pour déterminer si la substance est effectivement ou potentiellement toxique.

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

NOTE EXPLICATIVE

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

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

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

A Significant New Activity Notice does not constitute an endorsement from Environment Canada or the Government of Canada of the substance to which it relates, or an exemption from any other laws or regulations that are in force in Canada and that may apply to this substance or activities involving the substance.

[49-1-o]

Un avis de nouvelle activité ne constitue ni une approbation d'Environnement Canada ou du gouvernement du Canada à l'égard de la substance à laquelle il est associé, ni une exemption de l'application de toute autre loi ou de tout autre règlement en vigueur au Canada pouvant également s'appliquer à la substance ou à des activités connexes qui la concernent.

[49-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Significant New Activity Notice No. 16504

Significant New Activity Notice

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

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health have assessed information in respect of the substance Oxirane, 2-ethyl-, polymer with Oxirane, mono-C₁₁₋₁₅-*sec*-alkyl ethers, Chemical Abstracts Service Registry No. 1022990-65-3, under section 83 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

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

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

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

PETER KENT

Minister of the Environment

ANNEX

Information Requirements

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

1. In relation to the substance Oxirane, 2-ethyl-, polymer with Oxirane, mono-C₁₁₋₁₅-*sec*-alkyl ethers, a significant new activity is the use of the substance in pulp and paper production operations or textile wet processing, in a quantity greater than 2 000 kg in any one calendar year at the same facility.

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

- (a) a description of the proposed significant new activity in relation to the substance;
- (b) the information specified in Schedule 9 to the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)*;
- (c) the information specified in item 5 of Schedule 10 to those Regulations; and

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

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

Avis de nouvelle activité n° 16504

Avis de nouvelle activité

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

Attendu que le ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont évalué les renseignements dont ils disposent concernant la substance 2-Éthyloxirane polymérisé avec de l'oxirane, oxydes mono-*sec*-alkyliques en C₁₁₋₁₅, numéro de registre 1022990-65-3 du Chemical Abstracts Service, en application de l'article 83 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

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

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

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

Le ministre de l'Environnement

PETER KENT

ANNEXE

Exigences en matière de renseignements

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

1. À l'égard de la substance 2-Éthyloxirane polymérisé avec de l'oxirane, oxydes mono-*sec*-alkyliques en C₁₁₋₁₅, une nouvelle activité est l'utilisation de la substance dans les opérations de production de pâte et papier ou les procédés de traitement au mouillé des textiles en une quantité supérieure à 2 000 kg par année civile à la même installation.

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

- a) la description de la nouvelle activité proposée à l'égard de la substance;
- b) les renseignements prévus à l'annexe 9 du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)*;
- c) les renseignements prévus à l'article 5 de l'annexe 10 de ce règlement;

(d) all other information or test data concerning the substance that are in the possession of the person who intends to use the substance for the proposed significant new activity, or to which they have access, and that are relevant to determining whether the substance is toxic or capable of becoming toxic.

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

d) tout autre renseignement ou donnée d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne ayant l'intention d'utiliser la substance pour la nouvelle activité proposée, ou auquel elle a accès, et qui est utile pour déterminer si la substance est effectivement ou potentiellement toxique.

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

EXPLANATORY NOTE

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

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

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

A Significant New Activity Notice does not constitute an endorsement from Environment Canada or the Government of Canada of the substance to which it relates, or an exemption from any other laws or regulations that are in force in Canada and that may apply to this substance or activities involving the substance.

[49-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

Appointments

Name and position/Nom et poste

Elliott, William J. S.

Special Adviser to the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness to be styled Special Representative of INTERPOL to the United Nations/Conseiller spécial du ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile devant porter le titre de représentant spécial d'INTERPOL aux Nations-Unies

NOTE EXPLICATIVE

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

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

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

Un avis de nouvelle activité ne constitue ni une approbation d'Environnement Canada ou du gouvernement du Canada à l'égard de la substance à laquelle il est associé, ni une exemption de l'application de toute autre loi ou de tout autre règlement en vigueur au Canada pouvant également s'appliquer à la substance ou à des activités connexes qui la concernent.

[49-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

Nominations

Order in Council/Décret

2011-1312

*Name and position/Nom et poste**Order in Council/Décret*

Orsborn, The Hon./L'hon. David B.
 Government of Newfoundland and Labrador/Gouvernement de
 Terre-Neuve-et-Labrador
 Administrator/Administrateur
 November 14, 2011/Le 14 novembre 2011

2011-1289

November 25, 2011

Le 25 novembre 2011

DIANE BÉLANGER
Official Documents Registrar

La registraire des documents officiels
 DIANE BÉLANGER

[49-1-o]

[49-1-o]

**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND
 EMERGENCY PREPAREDNESS**

**MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET
 DE LA PROTECTION CIVILE**

CRIMINAL CODE

CODE CRIMINEL

*Revocation of designation as fingerprint examiner**Révocation de nominations à titre de préposé aux empreintes digitales*

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby
 revoke the designation of the following persons of the Regina
 Police Service as fingerprint examiners:

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je révoque
 par la présente la nomination des personnes suivantes du service
 de police de Régina à titre de préposé aux empreintes digitales :

Wesley David Johnston Britton
 Allan Forster
 Maitland Fraser
 Robert William Dean
 Christine Stadel

Wesley David Johnston Britton
 Allan Forster
 Maitland Fraser
 Robert William Dean
 Christine Stadel

Ottawa, November 17, 2011

Ottawa, le 17 novembre 2011

RICHARD WEX
*Assistant Deputy Minister
 Law Enforcement and Policing Branch*

*Le sous-ministre adjoint
 Secteur de la police et de l'application de la loi*
 RICHARD WEX

[49-1-o]

[49-1-o]

NOTICE OF VACANCY**AVIS DE POSTE VACANT**

BLUE WATER BRIDGE CANADA

PONT BLUE WATER CANADA

*Chairperson (part-time position)**Président du conseil d'administration (poste à temps partiel)*

The Blue Water Bridge Gateway connects Sarnia/Point Edward, Ontario and Port Huron, Michigan over the St. Clair River. The Blue Water Bridge is an essential economic link between Ontario and Michigan as well as a wider economic corridor through the United States and southerly to Mexico. This essential port of Blue Water Bridge Canada is responsible for managing the Canadian side of the Gateway, and is a leader in expanding border capacity and in establishing innovative and effective key practices for managing a Canadian border crossing. With traffic volume averaging 13 000 vehicles per day, and as many as 16 000 cars and 5 500 trucks crossing on a busy day, the Gateway is the second largest commercial crossing between Canada and the United States. The Gateway supports the transport of over \$42.7 billion worth of commercial goods a year and is a significant contributor to the economy of Ontario as well as to the larger Canadian economy.

La porte d'entrée du pont Blue Water qui relie Sarnia-Point Edward, en Ontario, et Port Huron, au Michigan, enjambe la rivière Sainte-Claire. Le pont Blue Water constitue un lien économique primordial entre l'Ontario et le Michigan ainsi qu'un élargissement du corridor économique vers les États-Unis et, plus au sud, vers le Mexique. Elle constitue un port essentiel de Pont Blue Water Canada qui est chargé de gérer la rive canadienne de la porte d'entrée et qui joue un rôle de chef de file pour ce qui est d'élargir les capacités frontalières et de mettre en place des pratiques novatrices et efficaces pour administrer un poste frontalier canadien. Avec un volume de trafic moyen de 13 000 véhicules par jour, et pas moins de 16 000 voitures et 5 500 camions les jours de grande affluence, elle représente le deuxième passage commercial en importance entre le Canada et les États-Unis, par lequel transitent chaque année des biens commerciaux d'une valeur de plus de 42,7 milliards de dollars. Ce passage frontalier contribue considérablement à l'économie ontarienne et à celle du Canada dans son ensemble.

The Chairperson reports to Parliament through the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and is responsible for the oversight of the Corporation's activities and providing strategic policy direction for Blue Water Bridge Canada and presiding over the activities of the Board of Directors.

Le président du conseil d'administration fait rapport au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, et il est chargé d'assurer la surveillance des activités de la société ainsi que de fournir une orientation politique stratégique pour Pont Blue Water Canada et de présider les activités du conseil d'administration.

The successful candidate should have a degree from a recognized university with acceptable specialization in business administration, public administration, commerce, finance, economics or some other specialty relevant to the position, or an acceptable combination of education, training and/or experience. The preferred candidate will have significant experience serving on Boards of Directors of major public and/or private corporations preferably as a Chairperson, as well as experience with modern corporate governance and best practices. Experience in a large organization, preferably with large multi-modal transportation networks, including bridges and international crossings, is required. The chosen candidate must have significant experience dealing with different levels of government, preferably with senior officials.

The selected candidate must have knowledge of the mandate of Blue Water Bridge Canada, its legislative framework and activities, as well as knowledge of the roles and responsibilities of a Chairperson, including the fundamental responsibilities to the Government of Canada as shareholder. Knowledge of strategic corporate planning, monitoring and evaluation of corporate performance, as well as knowledge of political and public policy environments, processes and best practices is required. The preferred candidate must have knowledge of human resources and financial management. The selected candidate must also have knowledge of the Canada-U.S. relationship, particularly as it relates to international crossings in the context of heightened security concerns. An appreciation for and sensitivity to aboriginal customs, methods of business, mandates and objectives in land claims and archaeology issues are necessary.

The Chairperson must be an individual of integrity and sound judgment, be adaptable and tactful, and possess superior leadership and interpersonal skills. The preferred candidate must have the ability to develop effective working relationships with different levels of Government as well as Blue Water Bridge Canada's partners and stakeholders. The ability to anticipate emerging issues and develop strategies to enable the Board to seize opportunities and resolve problems is essential. The preferred candidate must have the ability to foster debate and discussions among Board members, facilitate consensus and manage conflicts. The successful candidate will adhere to high ethical standards and must demonstrate strong leadership and managerial skills to ensure the Board conducts its work effectively. Superior communications skills, both written and oral, and have the ability to act as a spokesperson in dealing with the media, public institutions, governments and other organizations is required.

Proficiency in both official languages would be an asset.

Prospective candidates should note that, pursuant to the *Blue Water Bridge Act*, members of the Blue Water Bridge Authority, including the Chairperson, serve without remuneration but are entitled to be reimbursed out of the revenues of Blue Water Bridge Canada for travel, living and other necessary expenses incurred by them in the performance of their duties.

Le candidat retenu doit détenir un diplôme d'une université reconnue avec une spécialisation en administration des affaires, en administration publique, en commerce, en finances, en économie ou dans un autre domaine pertinent, ou une combinaison acceptable d'études, de formation ou d'expérience. Le candidat sélectionné aura une vaste expérience au sein d'un conseil d'administration d'une importante société publique ou privée, de préférence en tant que président du conseil d'administration ainsi qu'une expérience de l'application des principes de gouvernance moderne et des pratiques exemplaires. Une expérience au sein d'une grande organisation, de préférence ayant trait aux réseaux de transport multimodal, y compris les ponts et les passages internationaux, est requise. Le candidat retenu doit avoir une expérience appréciable de l'intervention auprès de plusieurs ordres de gouvernement, préférablement auprès de cadres supérieurs.

Le candidat idéal doit avoir une bonne connaissance du mandat, du cadre législatif et des activités de Pont Blue Water Canada, ainsi que du rôle et des responsabilités du président d'un conseil d'administration, y compris les responsabilités essentielles envers l'actionnaire, le gouvernement du Canada. Une connaissance de la planification d'entreprise stratégique, de la surveillance et de l'évaluation du rendement d'entreprise, ainsi que de l'environnement politique gouvernemental et des politiques publiques, des processus et des pratiques exemplaires est requise. Le candidat retenu doit avoir une bonne connaissance de la gestion des ressources humaines et financière. Il doit également avoir une bonne connaissance des relations canado-américaines, particulièrement en ce qui concerne les passages internationaux dans le contexte des préoccupations accrues liées à la sécurité. La connaissance et l'appréciation de la culture et des pratiques commerciales des Autochtones, des mandats et des objectifs liés aux revendications territoriales et aux enjeux archéologiques sont nécessaires.

Le président du conseil d'administration doit être une personne intègre douée d'un bon jugement, faire preuve de souplesse, de tact et de diplomatie, posséder des aptitudes de dirigeant et entretenir d'excellentes relations interpersonnelles. Le candidat choisi doit pouvoir établir de bonnes relations de travail avec les différents ordres du gouvernement ainsi qu'avec les partenaires de Pont Blue Water Canada et les intervenants. La capacité de prévoir les questions émergentes et d'élaborer des stratégies pour permettre au conseil d'administration de saisir les occasions qui se présentent ou de résoudre les problèmes est essentielle. Le candidat retenu doit avoir la capacité de favoriser le débat et la discussion entre les membres du conseil, de faciliter l'atteinte d'un consensus et de gérer les conflits. De plus, il doit se conformer à des normes éthiques élevées et il doit faire preuve de capacités supérieures en matière de leadership et de gestion pour veiller à ce que le conseil d'administration accomplisse son travail de façon efficace. Des capacités supérieures en matière de communication, à l'oral et à l'écrit, et la capacité d'agir comme porte-parole auprès des médias, des institutions publiques, des gouvernements et d'autres organismes est requise.

La maîtrise des deux langues officielles constituerait un atout.

Les personnes intéressées devraient prendre note qu'en vertu de la *Loi sur l'Administration du pont Blue Water*, les membres de Pont Blue Water Canada, y compris le président du conseil d'administration, occupent leur poste sans rémunération, mais ils ont droit au remboursement, par prélèvement sur les recettes de l'Administration, de leurs dépenses de voyage et de subsistance et des autres frais nécessaires qu'ils ont engagés dans l'exercice de leurs fonctions.

The preferred candidate must comply with the *Ethical and Political Activity Guidelines for Public Office Holders*. The guidelines are available on the Governor in Council Appointments Web site, under "Reference Material," at www.appointments-nominations.gc.ca.

The selected candidate will be subject to the *Conflict of Interest Act*. Public office holders appointed on a full-time basis must submit to the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner, within 60 days of appointment, a Confidential Report in which they disclose all of their assets, liabilities and outside activities. For more information, please visit the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner's Web site at <http://ciec-ccie.gc.ca>.

The government is committed to ensuring that its appointments are representative of Canada's regions and official languages, as well as of women, Aboriginal peoples, disabled persons and visible minorities.

This notice has been placed in the *Canada Gazette* to assist the Governor in Council in identifying qualified candidates for this position. It is not, however, intended to be the sole means of recruitment.

Further details about the organization and its activities can be found on the Web site at www.bwba.org.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by December 16, 2011, to the Assistant Secretary to the Cabinet (Senior Personnel), Privy Council Office, 59 Sparks Street, 1st Floor, Ottawa, Ontario K1A 0A3, 613-957-5006 (fax), GICA-NGEC@bnet.pco-bcp.gc.ca (email).

English and French notices of vacancies will be produced in an alternative format (audio cassette, diskette, Braille, large print, etc.) upon request. For further information, please contact Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

[49-1-o]

NOTICE OF VACANCY

LIBRARY OF PARLIAMENT

Parliamentary librarian (full-time position)

Salary range: \$143,600–\$168,900

Location: National Capital Region

Holding a special place in Canadian history, the Library of Parliament is the last remaining part of the original Parliament building, the Centre Block, on Parliament Hill. It is a fully functioning library whose collection and services support the activities and decisions of Canada's democratic Parliament. The control and management of the Library rests with the Parliamentary Librarian, who is appointed by the Governor in Council.

The Parliamentary Librarian has the rank of a deputy head of a department and reports directly to the Speaker of the Senate and the Speaker of the House of Commons. He or she is responsible for ensuring the maintenance of extensive and pertinent collections to support Parliamentarians in their functions as law-makers,

Le candidat retenu devra respecter les *Lignes directrices en matière d'éthique et d'activités politiques à l'intention des titulaires de charge publique*. Les lignes directrices peuvent être consultées sur le site Web des nominations par le gouverneur en conseil, sous la rubrique « Documents de référence », à l'adresse suivante : www.appointments-nominations.gc.ca.

La personne sélectionnée sera assujettie à la *Loi sur les conflits d'intérêts*. Les titulaires de charge publique nommés à temps plein doivent présenter au Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique, dans les 60 jours suivant leur nomination, un rapport confidentiel dans lequel ils divulguent tous leurs actifs, leurs passifs et leurs activités externes. Pour de plus amples renseignements, veuillez visiter le site Web du Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique à l'adresse suivante : <http://ciec-ccie.gc.ca>.

Le gouvernement est déterminé à faire en sorte que ses nominations soient représentatives des régions et des langues officielles du Canada ainsi que des femmes, des Autochtones, des personnes handicapées et des minorités visibles.

Cette annonce paraît dans la *Gazette du Canada* afin de permettre au gouverneur en conseil de trouver des personnes qualifiées pour ce poste. Cependant, le recrutement ne se limite pas à cette seule façon de procéder.

Des renseignements supplémentaires concernant la société et ses activités peuvent être obtenus sur le site Web suivant : www.bwba.org.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 16 décembre 2011 à la Secrétaire adjointe du Cabinet (Personnel supérieur), Bureau du Conseil privé, 59, rue Sparks, 1^{er} étage, Ottawa (Ontario) K1A 0A3, 613-957-5006 (télécopieur), GICA-NGEC@bnet.pco-bcp.gc.ca (courriel).

Les avis de postes vacants sont disponibles sur demande, dans les deux langues officielles et en média substitut (audiocassette, disquette, braille, imprimé à gros caractères, etc.). Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

[49-1-o]

AVIS DE POSTE VACANT

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Bibliothécaire parlementaire (poste à temps plein)

Échelle salariale : Entre 143 600 \$ et 168 900 \$

Lieu : Région de la capitale nationale

La Bibliothèque du Parlement occupe une place spéciale dans l'histoire du Canada. Elle est la seule partie qui reste de l'édifice du Parlement original, soit l'édifice du Centre, sur la Colline du Parlement. Il s'agit d'une bibliothèque pleinement fonctionnelle, dont le fonds et les services soutiennent les activités et les décisions du Parlement démocratique du Canada. La responsabilité et la direction de la Bibliothèque relèvent du bibliothécaire parlementaire, qui est nommé par le gouverneur en conseil.

La personne qui occupe le poste de bibliothécaire du Parlement a le rang d'un administrateur général de ministère et relève directement des présidents du Sénat et de la Chambre des communes. Elle est chargée d'assurer le maintien du fonds de la Bibliothèque, qui comprend une grande quantité de ressources documentaires

overseers and representatives. The Parliamentary Librarian must also ensure that information concerning the Parliament of Canada is available to the public.

The successful candidate should possess a graduate degree in Library and Information Science or a combination of experience and education in a related field. The suitable candidate should have significant leadership experience at a senior executive level, preferably in a public sector context, including managing human and financial resources. Experience in fostering and developing a leading-edge research and information management environment is required. The ideal candidate will possess experience building and sustaining effective relationships with clients and diverse stakeholders. Experience working in a parliamentary or legislative environment would be considered an asset.

The chosen candidate should be knowledgeable of the Library of Parliament's mandate, challenges and accountabilities as well as the legislation and the context in which the Library operates. Knowledge of trends and developments in information and knowledge management in an analog and digital environment is essential. He or she should also possess an understanding of the concepts, principles, practices and current trends in research and library management. An understanding of the Parliament of Canada and Canadian parliamentary democracy is necessary.

The qualified candidate should have the ability to provide vision, leadership and strategic direction needed for the Library of Parliament to attain its mandate and objectives in a complex accountability environment. The ability to develop and implement policies, procedures and controls to ensure the effective management and stewardship of human, financial and material resources is essential. In addition to having the capacity to engage national and international communities of interest, the selected candidate should also be able to foster a client-oriented environment for Parliamentarians and diverse stakeholders.

The successful candidate should be a conceptual and strategic thinker, as well as be able to communicate effectively, both orally and in writing, with Parliamentarians and diverse stakeholders. The suitable candidate should possess sound judgement and excellent interpersonal skills. He or she should have an interest and commitment to public outreach and education, and also be innovative, tactful, diplomatic and flexible. The chosen candidate should also be action-oriented and possess initiative, integrity and impartiality.

Proficiency in both official languages is essential.

The successful candidate must be prepared to relocate to the National Capital Region or to a location within reasonable commuting distance.

The Government is committed to ensuring that its appointments are representative of Canada's regions and official languages, as well as of women, Aboriginal peoples, disabled persons and visible minorities.

The preferred candidate must comply with the *Ethical and Political Activity Guidelines for Public Office Holders*. The guidelines are available on the Governor in Council Appointments Web site, under "Reference Material," at www.appointments-nominations.gc.ca.

The selected candidate will be subject to the *Conflict of Interest Act*. Public office holders appointed on a full-time basis must

pertinentes qui aident les parlementaires à bien s'acquitter de leurs fonctions de législateurs, surveillants et représentants. En outre, elle doit veiller à ce que le public ait accès à de l'information sur le Parlement du Canada.

Le candidat retenu devra posséder un diplôme de deuxième ou de troisième cycle en bibliothéconomie et sciences de l'information ou un agencement acceptable d'études et d'expérience dans un domaine connexe. Il aura une vaste expérience de gestion, au niveau de cadre supérieur, préférablement dans un contexte du secteur public, y compris la gestion de ressources financières et humaines. Il aura l'expérience de la création et du développement d'une organisation d'avant-garde œuvrant dans le domaine de la recherche et de la gestion de l'information. Le candidat idéal a de l'expérience pour ce qui est de nouer et de maintenir des relations efficaces avec les clients et divers intervenants. Une expérience de travail dans le domaine parlementaire ou législatif constitue un atout.

Le candidat choisi connaîtra le mandat, les défis et les responsabilités de la Bibliothèque du Parlement, ainsi que les lois applicables et le contexte dans lequel la Bibliothèque évolue. Une connaissance des tendances et des changements dans le domaine de la gestion de l'information et du savoir (environnements analogique et numérique) est essentielle. La personne choisie aura une bonne compréhension des concepts, des principes, des pratiques et des tendances actuelles en matière de recherche et de bibliothéconomie. Une bonne compréhension du Parlement et de la démocratie parlementaire du Canada est nécessaire.

Le candidat qualifié a la capacité d'établir la vision de l'entreprise, le leadership organisationnel et l'orientation stratégique afin de permettre à la Bibliothèque du Parlement de réaliser son mandat et ses objectifs dans un contexte de responsabilisation complexe. La capacité d'élaborer et de mettre en place des politiques, des procédures et des mesures de contrôle pour veiller à la gestion efficace des ressources humaines, financières et matérielles est essentielle. En plus de pouvoir mobiliser les communautés d'intérêts nationales et internationales, le candidat sélectionné sera en mesure de créer un environnement axé sur la clientèle pour les parlementaires et les divers intervenants.

Le candidat retenu saura penser de manière conceptuelle et stratégique et pourra communiquer efficacement, verbalement et par écrit, avec les parlementaires et les divers intervenants. Le candidat qualifié possédera un bon jugement et d'excellentes compétences en relations interpersonnelles. Il fera preuve d'intérêt et d'engagement à l'égard des activités de rayonnement et d'éducation; il sera novateur et souple et agira avec tact et diplomatie. Le candidat choisi fera également preuve d'initiative, d'intégrité et d'impartialité.

La maîtrise des deux langues officielles est essentielle.

La personne retenue doit être prête à déménager dans la région de la capitale nationale ou à une distance raisonnable du lieu de travail.

Le gouvernement est déterminé à faire en sorte que ses nominations soient représentatives des régions du Canada et de ses langues officielles, ainsi que des femmes, des Autochtones, des personnes handicapées et des minorités visibles.

La personne sélectionnée doit se conformer aux *Lignes directrices en matière d'éthique et d'activités politiques à l'intention des titulaires de charge publique*. Vous pouvez consulter ces lignes directrices sur le site Web des Nominations par le gouverneur en conseil, sous « Documents de référence », à l'adresse suivante : www.appointments-nominations.gc.ca.

La personne sélectionnée sera assujettie à la *Loi sur les conflits d'intérêts*. Les titulaires de charge publique nommés à temps

submit to the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner, within 60 days of appointment, a Confidential Report in which they disclose all of their assets, liabilities and outside activities. For more information, please visit the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner's Web site at <http://ciec-ccie.gc.ca>.

This notice has been placed in the *Canada Gazette* to assist the Governor in Council in identifying qualified candidates for this position. It is not, however, intended to be the sole means of recruitment.

Further details about the Library of Parliament and its activities can be found on the Parliament of Canada Web site at www.parl.gc.ca/About/Library/VirtualLibrary/index-e.asp.

Should you be interested in learning more about this leadership opportunity, please visit www.renaudfoster.com for the full job specification. To apply in confidence, please forward your curriculum vitae and a letter of introduction to tfoster@renaudfoster.com or npoirier@renaudfoster.com. All submissions will be acknowledged.

Bilingual notices of vacancies will be produced in an alternative format (audio cassette, diskette, Braille, large print, etc.) upon request. For further information, please contact Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

[49-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

BANK ACT

Wells Fargo Bank, National Association — Order permitting a foreign bank to establish a branch in Canada

Pursuant to subsection 524(1) of the *Bank Act*, the Minister of Finance made an order on October 21, 2011, permitting Wells Fargo Bank, National Association to establish a branch in Canada to carry on business in Canada under the name Wells Fargo Bank, National Association, Canadian Branch.

November 18, 2011

JULIE DICKSON
Superintendent of Financial Institutions

[49-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

TRUST AND LOAN COMPANIES ACT

B2B Trustco — Letters patent of incorporation

Notice is hereby given of the issuance on November 2, 2011, pursuant to section 21 of the *Trust and Loan Companies Act*, of letters patent incorporating B2B Trustco.

November 18, 2011

JULIE DICKSON
Superintendent of Financial Institutions

[49-1-o]

plein doivent soumettre au Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique, dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, un rapport confidentiel dans lequel ils déclarent leurs biens et exigibilités ainsi que leurs activités extérieures. Pour plus d'information, veuillez consulter le site Web du Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique à l'adresse suivante : <http://ciec-ccie.gc.ca>.

Cette annonce paraît dans la *Gazette du Canada* afin de permettre au gouverneur en conseil de trouver des personnes qualifiées pour ce poste. Cependant, le recrutement ne se limite pas à cette seule façon de procéder.

De plus amples renseignements au sujet de la Bibliothèque du Parlement et de ses activités sont accessibles sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse www.parl.gc.ca/About/Library/VirtualLibrary/index-f.asp.

Si ce poste de leadership vous intéresse, veuillez consulter le site Web www.renaudfoster.com pour obtenir tous les détails. Pour poser votre candidature en toute confidentialité, veuillez faire parvenir votre CV ainsi qu'une lettre de présentation à tfoster@renaudfoster.com ou à npoirier@renaudfoster.com. Un accusé de réception vous sera envoyé.

Les avis de postes vacants sont disponibles sur demande, dans les deux langues officielles et en média substitut (audiocassette, disquette, braille, imprimé à gros caractères, etc.). Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

[49-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

LOI SUR LES BANQUES

Wells Fargo Bank, National Association — Arrêté autorisant une banque étrangère à ouvrir une succursale au Canada

En vertu du paragraphe 524(1) de la *Loi sur les banques*, le ministre des Finances a rendu, le 21 octobre 2011, un arrêté permettant à Wells Fargo Bank, National Association d'établir une succursale au Canada pour y exercer son activité sous la dénomination sociale Wells Fargo Bank, National Association, succursale canadienne.

Le 18 novembre 2011

La surintendante des institutions financières
JULIE DICKSON

[49-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

LOI SUR LES SOCIÉTÉS DE FIDUCIE ET DE PRÊT

B2B Trustco — Lettres patentes de constitution

Avis est par les présentes donné de la délivrance en date du 2 novembre 2011, conformément à l'article 21 de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, de lettres patentes constituant B2B Trustco.

Le 18 novembre 2011

La surintendante des institutions financières
JULIE DICKSON

[49-1-o]

TREASURY BOARD SECRETARIAT**PUBLIC SERVICE SUPERANNUATION REGULATIONS****CANADIAN FORCES SUPERANNUATION REGULATIONS****ROYAL CANADIAN MOUNTED POLICE
SUPERANNUATION REGULATIONS***Quarterly rates*

In accordance with subsections 46(3) of the *Public Service Superannuation Regulations*, 36(3) of the *Canadian Forces Superannuation Regulations* and 30(3) of the *Royal Canadian Mounted Police Superannuation Regulations*, the quarterly rates used for calculating interest for the purpose of subsection (1) of each of the corresponding sections are as follows:

As of:

December 31, 2010	1.5700%
March 31, 2011	1.5518%
June 30, 2011	1.4828%
September 30, 2011	1.4627%

TONY CLEMENT

President

[49-1-o]

SECRETARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR**RÈGLEMENT SUR LA PENSION DE LA FONCTION
PUBLIQUE****RÈGLEMENT SUR LA PENSION DE RETRAITE DES
FORCES CANADIENNES****RÈGLEMENT SUR LA PENSION DE RETRAITE DE LA
GENDARMERIE ROYALE DU CANADA***Taux trimestriels*

Conformément aux paragraphes 46(3) du *Règlement sur la pension de la fonction publique*, 36(3) du *Règlement sur la pension de retraite des Forces canadiennes* et 30(3) du *Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada*, les taux trimestriels à utiliser pour calculer l'intérêt aux fins du paragraphe (1) de chacun des articles correspondants sont :

Au :

31 décembre 2010	1,5700 %
31 mars 2011	1,5518 %
30 juin 2011	1,4828 %
30 septembre 2011	1,4627 %

Le président

TONY CLEMENT

[49-1-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

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 association "Hull—Aylmer Green Party Association" is deregistered, effective December 31, 2011.

November 23, 2011

FRANÇOIS BERNIER
*Deputy Chief Electoral Officer
Political Financing*

[49-1-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

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 du Parti Vert Hull—Aylmer » est radiée. La radiation prend effet le 31 décembre 2011.

Le 23 novembre 2011

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

[49-1-o]

COMMISSIONS**CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

Following a request from the charities listed below to have their status as a charity revoked, the following notice of intention to revoke was sent:

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

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

À la suite d'une demande présentée par les organismes de bienfaisance indiqués ci-après, l'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé :

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
106734239RR0001	ASSOCIATION PARITAIRE POUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL - SECTEUR FABRICATION DE PRODUITS EN MÉTAL ET DE PRODUITS ÉLECTRIQUES, LONGUEUIL (QC)
106913486RR0001	CHILD EVANGELISM FELLOWSHIP ATLANTIC INC., STRATHADAM, N.B.
107478810RR0001	HERITAGE CHRISTIAN SCHOOL SOCIETY, SURREY, B.C.
107856619RR0015	GRACE PRESBYTERIAN CHURCH UPPER TANTALLON, N.S., BLACK POINT, N.S.
118818491RR0097	WEST BOUNDARY SEVENTH-DAY ADVENTIST CHURCH, GREENWOOD, B.C.
118818491RR0099	MOUNTAIN TOP EXPERIENCE SEVENTH-DAY ADVENTIST CHURCH, SORRENTO, B.C.
118818491RR0107	CROSSROADS SEVENTH-DAY ADVENTIST CHURCH, QUESNEL, B.C.
119155794RR0001	SŒURS DE SAINTE-CROIX DE LA PROVINCE NOTRE-DAME-DE-LOURDES, CORNWALL (ONT.)
119310613RR0001	#403 WING R.C.A.F.A. EDUCATIONAL TRUST FUND, LONDON, ONT.
119436970RR0001	ROCKY MOUNTAIN ELK FOUNDATION CANADA, EDMONTON, ALTA.
128857380RR0001	LOLA MACLAUGHLIN DANCE SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
130014582RR0002	ASSOCIATION PARITAIRE POUR LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DU TRAVAIL DU SECTEUR DE L'HABILLEMENT, LONGUEUIL (QC)
130321631RR0001	CENTRE COMMUNAUTAIRE AIDONS-NOUS (C.C.A.N.), ANJOU (QC)
137108296RR0001	LES ENFANTS DE BÉTHANIE, MONTRÉAL (QC)
140489436RR0001	THE CORPORATE CHARITY CUP SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
141151456RR0001	BIG BAND DE JAZZ DE MONTRÉAL/MONTRÉAL JAZZ BIG BAND, LONGUEUIL (QC)
803630664RR0001	HAVRE PROVIDENCE, MONTRÉAL (QC)
817010424RR0001	QUÉBECJEUNES.COM, LACHINE (QC)
817735947RR0001	NEW GENERATION CANADA - STUDENT ASSOCIATION, CALGARY, ALTA.
819165945RR0001	RENNOW MINISTRIES, PETERBOROUGH, ONT.
819328220RR0001	VANCOUVER NEW BEGININGS GRACE CHURCH, VANCOUVER, B.C.
825526346RR0001	TORONTO VAAD HATZDOKAH, TORONTO, ONT.
826061921RR0001	HELP A CHILD SMILE CHARITABLE FOUNDATION, MEDICINE HAT, ALTA.
830681151RR0001	FOUNDATION J.E.M. (JEUNES ENFANTS MALTRAITÉS), SHAWINIGAN (QC)
833830128RR0001	OSTARA RESEARCH FOUNDATION, VANCOUVER, B.C.
836053140RR0001	LEADERSHIP DEVELOPMENT FOR STUDENTS, CALEDON, ONT.
841194558RR0001	AIR CADET FOUNDATION OF VANCOUVER ISLAND, VICTORIA, B.C.
841791155RR0001	KOOTENAY BOUNDARY AUTISM SOCIETY, FRUITVALE, B.C.
847094943RR0001	INTER-CHURCH FOOD BANK OF PORT COLBORNE & DISTRICT, PORT COLBORNE, ONT.
848463816RR0001	EPILEPSY-SEIZURE DISORDER OF GREATER HAMILTON, HAMILTON, ONT.
851278895RR0001	THE JEAN RIPLEY FOUNDATION FOR CHILD DEVELOPMENT, LONDON, ONT.
853612398RR0001	P.E.I. KOREAN CHURCH, CHARLOTTETOWN, P.E.I.
854592474RR0001	SAFE PASTURE COMMUNITY CHURCH, BADEN, ONT.
857079750RR0001	REVIVAL NATION EVANGELISTIC MINISTRIES INC., SARNIA, ONT.
857212740RR0001	IDEA MINISTRIES, BEAMSVILLE, ONT.
858675028RR0001	ÉGLISE ÉVANGÉLIQUE DE MONCTON, MONCTON (N.-B.)
859100349RR0001	ÉGLISE BAPTISTE ÉVANGÉLIQUE SPIRITUELLE NATIONALE ROSE DE SHARON INC. / ROSE OF SHARON NATIONAL EVANGELICAL SPIRITUAL BAPTIST CHURCH, LASALLE (QC)
859726119RR0001	ASSOCIATION FOR BIBLIOTHERAPY AND APPLIED LITERATURE, KELOWNA, B.C.
861182194RR0001	JACOB'S WELL OUTREACH, A PLACE OF EQUIPPING, EDMONTON, ALTA.
861695047RR0001	FONDATION INITIATIVE D'EXPÉRIENCE COMMUNAUTAIRE / COMMUNITY EXPERIENCE INITIATIVE FOUNDATION, OUTREMONT (QC)
861960474RR0001	THE GOAL GETTERS SOCCER COST ASSISTANCE SOCIETY, RICHMOND, B.C.
863038824RR0001	THE CANADIAN ROMANIAN RELIEF ORGANIZATION, PETERBOROUGH, ONT.
865574149RR0001	THE CREEMORE STATION 2000 PROJECT, CREEMORE, ONT.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
866284094RR0001	SPRUCE COVE WILDLIFE REHABILITATION CENTRE, CHESTER, N.S.
866321797RR0001	BORDERLINE PERSONALITY DISORDER ASSOCIATION, KELOWNA, B.C.
867652604RR0001	THE MARY ELLEN GERBER FOUNDATION CANADA / LA FONDATION MARY ELLEN GERBER CANADA, VERDUN, QUE.
867776577RR0001	LIFETIME NETWORKS OTTAWA, OTTAWA, ONT.
868360157RR0001	ST. RITA'S COUNCIL NO. 11760 CHARITABLE WELFARE TRUST, NORTH BAY, ONT.
868962606RR0001	ALLIANCE TO END VIOLENCE SOCIETY OF CALGARY, CALGARY, ALTA.
871018339RR0001	THE MISSION CLUBHOUSE SOCIETY, MISSION, B.C.
871820247RR0001	HOLY ANGELS CATHOLIC SCHOOL ADVISORY COUNCIL, ETOBICOKE, ONT.
872364807RR0001	OLYMPIC FLAME OF LOVE FOUNDATION, OAKVILLE, ONT.
874478829RR0001	FETAL ALCOHOL FAMILY ASSOCIATION OF MANITOBA INC., WINNIPEG, MAN.
875194912RR0001	CAISSE SECOURS PORTNEUF, DONNACONA (QC)
883362618RR0001	TAYLOR/MOIR FOUNDATION, TORONTO, ONT.
888770005RR0001	THE JUSTIN SHERWOOD SCHOLARSHIP FUND, HAMILTON, ONT.
888791647RR0001	MISSION BEDFORD-ACTONVALE, ROXTON FALLS (QC)
889316394RR0001	CANADIAN HARD OF HEARING ASSOCIATION - KELOWNA & DISTRICT BRANCH, KELOWNA, B.C.
890499171RR0001	PACIFIC ISLAND MINISTRIES (CANADA), TABER, ALTA.
892984766RR0001	CANADIAN ASIA PACIFIC SCHOOL SOCIETY, NORTH VANCOUVER, B.C.
893195370RR0001	CANADA HINDU CULTURAL COUNCIL, MARKHAM, ONT.
894994805RR0001	NICA-AID, WOODSTOCK, ONT.
899581706RR0001	AMHERST VICTORY CHURCH INC., AMHERST, N.S.

CATHY HAWARA
Director General
Charities Directorate

[49-1-o]

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[49-1-o]

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT AGENCY

CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT

Replacement class screening report — Fixed aids to navigation in the Newfoundland and Labrador region — Public notice

The Canadian Environmental Assessment Agency (the Agency) declares that fixed aids to navigation activities in the Newfoundland and Labrador region contained in the Department of Fisheries and Oceans (DFO) and Transport Canada (TC) Replacement Class Screening Report (RCSR) no longer need to undergo individual environmental assessments.

The Department of Fisheries and Oceans and TC have conducted a Replacement Class Screening for projects within a designated class, to account for location-specific or project-specific information and to record a conclusion on the significance of the environmental effects of that project. The details of this Replacement Class Screening are provided in the RCSR on fixed aids to navigation in the Newfoundland and Labrador region.

Public consultation on the RCSR took place from May 3 to June 1, 2011. The Agency received no written submissions from the public during this period. The Agency 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 declaration is effective November 22, 2011, and is subject to certain conditions, including

- The Agency agrees with DFO and TC that the declaration is valid until November 21, 2016;

AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Rapport d'examen préalable substitut — Aides fixes à la navigation dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador — Avis public

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence) déclare que les projets d'aides fixes à la navigation dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador contenus dans le rapport d'examen préalable substitut (REPS) du ministère des Pêches et des Océans (MPO) et de Transports Canada (TC) ne nécessitent plus une évaluation environnementale individuelle.

Le MPO et TC ont réalisé un examen préalable type des projets d'une même catégorie afin de tenir compte de l'information propre au projet ou à son emplacement et d'établir une conclusion sur l'importance des effets environnementaux du projet. Les renseignements sur l'examen préalable type sont présentés dans le REPS concernant les aides fixes à la navigation dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador.

La consultation publique sur le REPS s'est déroulée du 3 mai au 1^{er} juin 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 déclaration entre en vigueur le 22 novembre 2011 sous réserve de certaines conditions, notamment :

- L'Agence convient avec le MPO et TC que la déclaration est valide jusqu'au 21 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, DFO, as the federal environmental assessment coordinator, 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).

[49-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL INQUIRY

Information processing and related telecommunications services

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2011-043) from Excel Human Resources Inc. (Excel), of Ottawa, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. K7A31-11-0151) by the Department of the Environment (Environment Canada). The solicitation is for the provision of level II information management architect services. 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.

Excel alleges that Environment Canada improperly declared its proposal non-compliant.

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 24, 2011

DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[49-1-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.

- L'Agence versera le REPS au dossier de projet du Registre canadien d'évaluation environnementale (le Registre) au www.acee-ceaa.gc.ca;
- Trimestriellement, le MPO, en tant que coordonnateur fédéral de l'évaluation environnementale, affichera dans le Registre un relevé des projets qui ont fait l'objet du 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).

[49-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR ENQUÊTE

Traitement de l'information et services de télécommunications connexes

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2011-043) déposée par Excel Human Resources Inc. (Excel), d'Ottawa (Ontario), concernant un marché (invitation n° K7A31-11-0151) passé par le ministère de l'Environnement (Environnement Canada). L'invitation porte sur la fourniture de services d'architecte en gestion de l'information de niveau II. 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.

Excel allègue qu'Environnement Canada a incorrectement déclaré sa proposition non conforme.

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@tce-citt.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 24 novembre 2011

Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[49-1-o]

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.

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 APPLICATIONS

The following applications were posted on the Commission's Web site between November 18, 2011, and November 24, 2011:

Northern Native Broadcasting, Yukon
Whitehorse, Yukon Territory
2011-1499-1
Addition of a transmitter for CHON-FM
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: January 10, 2012

2190015 Ontario Inc.
Hamilton, Ontario
2011-1504-8
Addition of a transmitter for CHCH-DT
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: January 11, 2012

[49-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

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

2011-720 *November 21, 2011*

Various applicants
Montréal, Quebec

Denied — Applications for broadcasting licences for new AM radio stations to serve Montréal.

2011-721 *November 21, 2011*

Various applicants
Montréal, Quebec

Approved — Application to amend the broadcasting licence for the English-language commercial AM radio station CKGM Montréal in order to change the frequency from 990 kHz to 690 kHz.

Approved — Applications for broadcasting licences to operate French-language commercial AM radio stations in Montréal at 990 kHz and 940 kHz.

Denied — Applications for broadcasting licences to operate English-language commercial AM radio stations in Montréal at 940 kHz.

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

DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 18 novembre 2011 et le 24 novembre 2011 :

Northern Native Broadcasting, Yukon
Whitehorse (Territoire du Yukon)
2011-1499-1
Ajout d'un émetteur pour CHON-FM
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 10 janvier 2012

2190015 Ontario Inc.
Hamilton (Ontario)
2011-1504-8
Ajout d'un émetteur pour CHCH-DT
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 11 janvier 2012

[49-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

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

2011-720 *Le 21 novembre 2011*

Divers titulaires
Montréal (Québec)

Refusé — Demandes en vue d'obtenir des licences de radiodiffusion afin d'exploiter de nouvelles stations de radio AM pour desservir Montréal.

2011-721 *Le 21 novembre 2011*

Divers demandeurs
Montréal (Québec)

Approuvé — Demande en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio AM commerciale de langue anglaise CKGM Montréal afin de changer la fréquence de 990 kHz à 690 kHz.

Approuvé — Demandes en vue d'obtenir des licences de radiodiffusion afin d'exploiter des stations de radio AM commerciale de langue française à Montréal aux fréquences 990 kHz et 940 kHz.

Refusé — Demandes en vue d'obtenir des licences de radiodiffusion afin d'exploiter des stations de radio AM commerciale de langue anglaise à Montréal à la fréquence 940 kHz.

2011-722	November 22, 2011	2011-722	Le 22 novembre 2011
Elliot Kerr, on behalf of a corporation to be incorporated Mississauga, Ontario		Elliot Kerr, au nom d'une société devant être constituée Mississauga (Ontario)	
Approved — Application for a broadcasting licence to operate an English-language commercial AM radio station in Mississauga.		Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodif- fusion afin d'exploiter une station de radio AM commerciale de langue anglaise à Mississauga.	
2011-725	November 24, 2011	2011-725	Le 24 novembre 2011
Astral Media Radio Inc. Gatineau, Quebec		Astral Media Radio inc. Gatineau (Québec)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for the French- language commercial radio station CKTF-FM Gatineau from April 1, 2012, to August 31, 2015.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de langue française CKTF-FM Gatineau, du 1 ^{er} avril 2012 au 31 août 2015.	
2011-726	November 24, 2011	2011-726	Le 24 novembre 2011
Cogeco Inc. Montréal, Quebec		Cogeco inc. Montréal (Québec)	
Complaint regarding the broadcast of French-language vocal mu- sic by CKOI-FM Montréal.		Plainte relative à la diffusion de musique vocale de langue fran- çaise par CKOI-FM Montréal.	
2011-727	November 24, 2011	2011-727	Le 24 novembre 2011
RNC MEDIA Inc. Gatineau, Quebec		RNC MÉDIA inc. Gatineau (Québec)	
Approved — Renewal of the broadcasting licence for the French- language commercial radio station CFTX-FM Gatineau from April 1, 2012, to August 31, 2016.		Approuvé — Renouvellement de la licence de radiodiffusion de la station de radio commerciale de langue française CFTX-FM Gatineau, du 1 ^{er} avril 2012 au 31 août 2016.	
2011-730	November 25, 2011	2011-730	Le 25 novembre 2011
Bell Media Inc. Across Canada		Bell Media Inc. L'ensemble du Canada	
Approved — Application for a broadcasting licence to operate Bella, a national, English-language specialty Category B service.		Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodif- fusion afin d'exploiter Bella, un service national de catégorie B spécialisé de langue anglaise.	
2011-731	November 25, 2011	2011-731	Le 25 novembre 2011
MTS Allstream Inc. Across Canada		MTS Allstream Inc. L'ensemble du Canada	
Approved — Application to add GMA News TV to the List of non-Canadian programming services authorized for distribution.		Approuvé — Demande en vue d'ajouter GMA News TV à la Liste de services de programmation non canadiens approuvés pour distribution.	

[49-1-o]

[49-1-o]

HAZARDOUS MATERIALS INFORMATION REVIEW COMMISSION

HAZARDOUS MATERIALS INFORMATION REVIEW ACT

Filing of a claim for exemption

Pursuant to paragraph 12(1)(a) of the *Hazardous Materials Information Review Act*, the Chief Screening Officer of the Hazardous Materials Information Review Commission hereby gives notice of the receipt of the claims for exemption listed below.

CONSEIL DE CONTRÔLE DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX MATIÈRES DANGEREUSES

LOI SUR LE CONTRÔLE DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX MATIÈRES DANGEREUSES

Dépôt d'une demande de dérogation

Conformément à l'alinéa 12(1)a) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, le directeur de la Section de contrôle du Conseil de contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses accuse, par les présentes, réception des demandes de dérogation énumérées ci-dessous.

Claimant/ Demandeur	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Product Identifier (As shown on the MSDS)/ Identificateur du produit (tel qu'indiqué sur la FS)	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
Canyon Technical Services, Calgary, Alberta	Chemical identity of two ingredients	Dénomination chimique de deux ingrédients	CAN-LTC HT	8340

The above claim seeks exemption from the disclosure of employer confidential information in respect of a controlled product which would otherwise be required to be disclosed by the provisions of the applicable provincial legislation relating to occupational health and safety.

La demande ci-dessus portent sur la dérogation à l'égard de la divulgation de renseignements confidentiels d'un employeur concernant un produit contrôlé, qui devraient autrement être divulgués en vertu des dispositions de la loi de la province applicable en matière de santé et sécurité.

Claimant/ Demandeur	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Product Identifier (As shown on the MSDS)/ Identificateur du produit (tel qu'indiqué sur la FS)	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
Cytec Industries Inc., Woodland Park, New Jersey	Chemical identity of three ingredients	Dénomination chimique de trois ingrédients	BR®227 Primer	8329
Cytec Industries Inc., Woodland Park, New Jersey	Chemical identity of three ingredients	Dénomination chimique de trois ingrédients	BR®227 Pour Coat 30% Solids	8330
Cytec Industries Inc., Woodland Park, New Jersey	Chemical identity of four ingredients	Dénomination chimique de quatre ingrédients	BR®227A Primer	8331
Cytec Industries Inc., Woodland Park, New Jersey	Chemical identity of two ingredients	Dénomination chimique de deux ingrédients	BR®1009-49 Tack Primer	8332
Cytec Industries Inc., Woodland Park, New Jersey	Chemical identity of three ingredients	Dénomination chimique de trois ingrédients	BR®127 Corrosion Inhibiting Primer, 10% Solids	8333
Baker Petrolite Corp., Sugar Land, Texas	Chemical identity of two ingredients and the chemical identity and concentration of one ingredient	Dénomination chimique de deux ingrédients et la dénomination chimique et concentration d'un ingrédient	CRW9124 CORROSION INHIBITOR	8334
Baker Petrolite Corp., Sugar Land, Texas	Chemical identity of four ingredients	Dénomination chimique de quatre ingrédients	CGW9994 CORROSION INHIBITOR	8335
Baker Petrolite Corp., Sugar Land, Texas	Chemical identity of three ingredients	Dénomination chimique de trois ingrédients	CGW3360 CORROSION INHIBITOR	8336
Afton Chemical Corporation, Richmond, Virginia	Chemical identity of three ingredients	Dénomination chimique de trois ingrédients	HiTEC 8799B Performance Additive	8337
Afton Chemical Corporation, Richmond, Virginia	Chemical identity of two ingredients	Dénomination chimique de deux ingrédients	HiTEC 4898 Fuel Additive	8338
Chevron Lummus Global, LLC, Richmond, California	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Chevron ISODEWAXING® Catalyst ICR 424 (All)	8339
Nalco Canada Co., Burlington, Ontario	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	CLASTA XP WELL STIMULATION CHEMICAL	8341
Dow Corning Corporation, Midland, Michigan	Chemical identity of two ingredients	Dénomination chimique de deux ingrédients	XIAMETER® Q2-3183A Antifoam	8342
AOC, LLC, Collierville, Tennessee	Chemical identity of four ingredients	Dénomination chimique de quatre ingrédients	A057-BBB-00	8343
E.I. du Pont Canada Company, Mississauga, Ontario	Chemical identity of two ingredients	Dénomination chimique de deux ingrédients	Capstone® FS-60 Fluorosurfactant	8344
E.I. du Pont Canada Company, Mississauga, Ontario	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Capstone® FS-61 Fluorosurfactant	8345
3M Canada Company, London, Ontario	Chemical identity of two ingredients	Dénomination chimique de deux ingrédients	3M(TM) General Purpose Cleaner Concentrate (Product No. 8, Twist n Fill(TM) System)	8346
Cansolv Technologies Inc., Montréal, Quebec	Chemical identity and concentration of one ingredient	Dénomination chimique et concentration d'un ingrédient	Cansolv™ Absorbent DC-201	8347
Nalco Canada Co., Burlington, Ontario	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	FLEXSORB® SE EC9016A	8348
Nalco Canada Co., Burlington, Ontario	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	FORTIS® EC3056A	8349
Nalco Canada Co., Burlington, Ontario	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	EC3081A	8350

Claimant/ Demandeur	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Product Identifier (As shown on the MSDS)/ Identificateur du produit (tel qu'indiqué sur la FS)	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
Nalco Canada Co., Burlington, Ontario	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	EC3264A	8351
GE Water & Process Technologies Canada, Oakville, Ontario	Chemical identity and concentration of two ingredients	Dénomination chimique et concentration de deux ingrédients	STYREX 3306	8352
GE Water & Process Technologies Canada, Oakville, Ontario	Chemical identity and concentration of one ingredient	Dénomination chimique et concentration d'un ingrédient	EMBREAK 2X31	8353
GE Water & Process Technologies Canada, Oakville, Ontario	Chemical identity and concentration of one ingredient	Dénomination chimique et concentration d'un ingrédient	THERMOFLO 7002	8354
GE Water & Process Technologies Canada, Oakville, Ontario	Chemical identity and concentration of two ingredients	Dénomination chimique et concentration de deux ingrédients	THERMOFLO 7004	8355
Cytec Industries Inc., Woodland Park, New Jersey	Chemical identity of three ingredients	Dénomination chimique de trois ingrédients	AERO® 3473 Promoter	8356
Cytec Industries Inc., Woodland Park, New Jersey	Chemical identity of two ingredients	Dénomination chimique de deux ingrédients	AERO® 3739 Promoter	8357
Cytec Industries Inc., Woodland Park, New Jersey	Chemical identity of five ingredients	Dénomination chimique de cinq ingrédients	AERO® MX-5160 Promoter	8358
Cytec Industries Inc., Woodland Park, New Jersey	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	HT® 424 Thixotropic Paste, Part B	8359
Cytec Industries Inc., Woodland Park, New Jersey	Chemical identity of two ingredients	Dénomination chimique de deux ingrédients	DAPCO™ 3041 FR Self Extinguishing, Composite Bonding Epoxy Adhesive, Pt A	8360
Cytec Industries Inc., Woodland Park, New Jersey	Chemical identity of three ingredients	Dénomination chimique de trois ingrédients	DAPCO™ 3041 FR Self Extinguishing, Composite Bonding Epoxy Adhesive, Pt B	8361
Arclin Canada Ltd., Mississauga, Ontario	Chemical identity and concentration of one ingredient	Dénomination chimique et concentration d'un ingrédient	13B171 Liquid Phenol Formaldehyde Resin	8362
Baker Petrolite Corp., Sugar Land, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	RE30016RBW	8363
BWA Water Additives US LLC, Tucker, Georgia	Chemical identity and concentration of one ingredient	Dénomination chimique et concentration d'un ingrédient	BELCLENE 499	8364
BWA Water Additives US LLC, Tucker, Georgia	Chemical identity and concentration of two ingredients	Dénomination chimique et concentration de deux ingrédients	BELLASOL S60	8365
Pulcra Chemicals LLC, Rock Hill, South Carolina	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	KATAX 6760L	8366
Arclin Canada Ltd., Mississauga, Ontario	Chemical identity and concentration of one ingredient	Dénomination chimique et concentration d'un ingrédient	70 5126 L, Phenol Formaldehyde Resin in Methanol Solvent	8367
TruSouth Oil, LLC, Shreveport, Louisiana	Chemical identity of seven ingredients	Dénomination chimique de sept ingrédients	TruFuel	8368
Power Service Products, Inc., Weatherford, Texas	Chemical identity of three ingredients	Dénomination chimique de trois ingrédients	CLEAR-DIESEL FUEL AND TANK CLEANER, CONCENTRATED FORMULA	8369
Power Service Products, Inc., Weatherford, Texas	Chemical identity of two ingredients	Dénomination chimique de deux ingrédients	CLEAR-DIESEL FUEL AND TANK CLEANER	8370
Power Service Products, Inc., Weatherford, Texas	Chemical identity of three ingredients	Dénomination chimique de trois ingrédients	DIESEL 9-1-1	8371
Afton Chemical Corporation, Richmond, Virginia	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	HiTEC 4898AS Fuel Additive	8372
Afton Chemical Corporation, Richmond, Virginia	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	HiTEC 4898C Fuel Additive	8373
Afton Chemical Corporation, Richmond, Virginia	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	HiTEC 4898D Fuel Additive	8374

Claimant/ Demandeur	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Product Identifier (As shown on the MSDS)/ Identificateur du produit (tel qu'indiqué sur la FS)	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
Afton Chemical Corporation, Richmond, Virginia	Chemical identity of five ingredients	Dénomination chimique de cinq ingrédients	HiTEC 3440 Performance Additive	8375
Momentive Specialty Chemicals Inc., Oshawa, Ontario	Chemical identity of four ingredients	Dénomination chimique de quatre ingrédients	Fentak™ UR8269	8376
UOP LLC, Des Plaines, Illinois	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	UOP BENFIELD ACTIVATOR SOLUTION (ACT-1)	8377
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 1000	8378
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 1100	8379
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 1200	8380
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 1300	8381
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 1400	8382
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 1500	8383
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 1600	8384
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 1700	8385
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 1800	8386
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 1900	8387
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 2000	8388
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 2100	8389
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 2200	8390
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 2400	8391
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer CFT 2500	8392
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer IWT 1000	8393
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer IWT 1100	8394
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer IWT 1200	8395
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer IWT 1300	8396
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer IWT 1400	8397
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer IWT 1500	8398
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer IWT 1600	8399
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer IWT 1700	8400
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachim® Tracer IWT 1800	8401

Claimant/ Demandeur	Subject of the Claim for Exemption	Objet de la demande de dérogation	Product Identifier (As shown on the MSDS)/ Identificateur du produit (tel qu'indiqué sur la FS)	Registry Number/ Numéro d'enregistrement
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachem® Tracer IWT 1900	8402
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachem® Tracer IWT 2000	8403
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachem® Tracer IWT 2100	8404
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachem® Tracer IWT 2200	8405
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachem® Tracer IWT 2400	8406
Core Laboratories, Houston, Texas	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	Spectrachem® Tracer IWT 2500	8407
Afton Chemical Corporation, Richmond, Virginia	Chemical identity of three ingredients	Dénomination chimique de trois ingrédients	HiTEC 8888F Performance Additive	8408
Lubrizol Corporation, Wickliffe, Ohio	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	LURBIZOL® 48200	8409
Hydro Technologies (Canada) Inc., Québec, Quebec	Chemical identity and concentration of two ingredients	Dénomination chimique et concentration de deux ingrédients	HY BRITE® VO	8410
Lubrizol Corporation, Wickliffe, Ohio	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	ANGLAMOL® 33EM	8411
Cytec Industries Inc., Woodland Park, New Jersey	Chemical identity of one ingredient	Dénomination chimique d'un ingrédient	HT® Thixotropic Paste, Part A	8412
Momentive Performance Materials, Markham, Ontario	Chemical identity of two ingredients	Dénomination chimique de deux ingrédients	Silbreak 504 Organofunctional siloxane	8413
Momentive Performance Materials, Markham, Ontario	Chemical identity of two ingredients	Dénomination chimique de deux ingrédients	CoatOSil* 1301 Siloxane Polyalkyleneoxide Copolymer	8414
Momentive Specialty Chemicals Inc., Oshawa, Ontario	Chemical identity of two ingredients	Dénomination chimique de deux ingrédients	Fentak™ UR0777	8415
Momentive Specialty Chemicals Inc., Oshawa, Ontario	Chemical identity of four ingredients	Dénomination chimique de quatre ingrédients	Fentak™ MR0953	8416

The above claims seek exemption from the disclosure of supplier confidential business information in respect of a controlled product; such disclosure would otherwise be required under the provisions of the *Hazardous Products Act*.

Subsection 12(2) of the *Hazardous Materials Information Review Act* requires that this notice contain a statement offering every affected party the opportunity to make written representations to the screening officer with respect to the claim for exemption and the material safety data sheet to which it relates.

Under the provisions of the *Hazardous Materials Information Review Regulations*, "affected party," for purposes of the *Hazardous Materials Information Review Act*, means, in respect of a controlled product that is the subject of a claim for exemption, a person who is not a competitor of the claimant and who uses, supplies or is otherwise involved in the use or supply of the controlled product at a work place, and includes

- (a) a supplier of the controlled product;
- (b) an employee at the work place;
- (c) an employer at the work place;
- (d) a safety and health professional for the work place;
- (e) a safety and health representative or a member of a safety and health committee for the work place; and

Les demandes ci-dessus portent sur la dérogation à l'égard de la divulgation de renseignements confidentiels du fournisseur concernant un produit contrôlé, qui devraient autrement être divulgués en vertu des dispositions de la *Loi sur les produits dangereux*.

Le paragraphe 12(2) de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses* exige que cet avis offre à toute partie touchée de faire des représentations par écrit auprès de l'agent de contrôle sur la demande de dérogation et la fiche signalétique en cause.

En vertu des dispositions du *Règlement sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, « partie touchée », pour l'application de la *Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses*, s'entend, relativement à un produit contrôlé qui est visé par une demande de dérogation, de la personne qui n'est pas un concurrent du demandeur et qui utilise ou fournit le produit contrôlé dans un lieu de travail ou qui participe d'une façon ou d'une autre à l'utilisation ou à la fourniture du produit contrôlé dans ce lieu. Sont inclus dans la présente définition :

- a) le fournisseur du produit contrôlé;
- b) l'employé au lieu de travail;
- c) l'employeur au lieu de travail;

- (f) a person who is authorized in writing to represent
- (i) a supplier referred to in paragraph (a) or an employer referred to in paragraph (c), or
 - (ii) an employee referred to in paragraph (b), except where that person is an official or a representative of a trade union that is not certified or recognized in respect of the work place.

Written representations respecting a claim for exemption cited in the present notice, or the material safety data sheet to which the claim relates, must cite the appropriate registry number, state the reasons and evidence upon which the representations are based and be delivered within 30 days of the date of the publication of this notice in the *Canada Gazette*, Part I, to the screening officer at the following address: Hazardous Materials Information Review Commission, 427 Laurier Avenue W, 7th Floor, Ottawa, Ontario K1A 1M3.

G. BRUINS
Acting Chief Screening Officer

[49-1-o]

- d) le professionnel de l'hygiène et de la sécurité du travail pour le lieu de travail;
- e) le représentant à l'hygiène et à la sécurité ou un membre du comité d'hygiène et de sécurité pour le lieu de travail;
- f) la personne autorisée par écrit à représenter :
 - (i) soit le fournisseur ou l'employeur visé à l'alinéa a) ou c),
 - (ii) soit l'employé visé à l'alinéa b), sauf si cette personne est l'agent ou le représentant d'un syndicat qui n'est pas accrédité ou reconnu pour le lieu de travail.

Les observations écrites concernant une demande de dérogation visée par le présent avis, ou la fiche signalétique faisant l'objet de la demande de dérogation, doivent faire mention du numéro d'enregistrement pertinent et comprendre les raisons et les faits sur lesquels elles se fondent. Elles doivent être envoyées, dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, à l'agent de contrôle à l'adresse suivante : Conseil de contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses, 427, avenue Laurier Ouest, 7^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 1M3.

Le directeur de la Section de contrôle par intérim
G. BRUINS

[49-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**CANADIAN ASSOCIATION OF LEGAL TRANSLATORS****RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that the Canadian Association of Legal Translators has changed the location of its head office to the city of Montréal, province of Quebec.

November 22, 2011

SOPHIE-LOUISE OUIMET
Treasurer

[49-1-o]

AVIS DIVERS**ASSOCIATION CANADIENNE DES JURISTES-TRADUCTEURS****CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que l'Association canadienne des juristes-traducteurs a changé le lieu de son siège social, qui est maintenant situé à Montréal, province de Québec.

Le 22 novembre 2011

La trésorière
SOPHIE-LOUISE OUIMET

[49-1-o]

THE CORPORATION OF THE CITY OF KITCHENER**PLANS DEPOSITED**

The Corporation of the City of Kitchener hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, The Corporation of the City of Kitchener has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Waterloo, at Kitchener, Ontario, under deposit No. R1584052, a description of the site and plans of the extension of Block Line Road, including a new bridge carrying traffic over Schneider Creek, 0.08 km northeast of the current east termination of Block Line Road, in the city of Kitchener, from 20 m southwest of Schneider Creek to 80 m northeast of Schneider Creek.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Kitchener, November 23, 2011

BINU KORAH, MBA, P.Eng.
Manager, Development Engineering

[49-1-o]

THE CORPORATION OF THE CITY OF KITCHENER**DÉPÔT DE PLANS**

The Corporation of the City of Kitchener donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. The Corporation of the City of Kitchener a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Waterloo, à Kitchener (Ontario), sous le numéro de dépôt R1584052, une description de l'emplacement et les plans du prolongement du chemin Block Line, y compris un nouveau pont qui enjambe le ruisseau Schneider, à 0,08 km au nord-est de l'extrémité est actuelle du chemin Block Line, dans la ville de Kitchener, de 20 m au sud-ouest du ruisseau Schneider à 80 m au nord-est de celui-ci.

Tout commentaire éventuel doit être adressé au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Kitchener, le 23 novembre 2011

Le gestionnaire en génie du développement
BINU KORAH, MBA, ing.

[49-1]

EWOS CANADA LTD.**PLANS DEPOSITED**

EWOS Canada Ltd. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, EWOS Canada Ltd. has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Vancouver Island, at Victoria, British Columbia, under deposit No. FB440337, a description of the site and plans for a finfish aquaculture farm and associated floats, located at approximately 49°12'52.00" N and 125°46'07.00" W, located on unsurveyed

EWOS CANADA LTD.**DÉPÔT DE PLANS**

La société EWOS Canada Ltd. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La EWOS Canada Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de l'île de Vancouver, à Victoria (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt FB440337, une description de l'emplacement et les plans d'une installation d'aquaculture de poissons et de ses

foreshore of East Meares Island or land covered by water, being the bed of the west side of Fortune Channel, Clayoquot Sound, Vancouver Island, in the province of British Columbia.

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

Campbell River, November 14, 2011

EWOS CANADA LTD.

[49-1-o]

(Erratum)

MAPFRE GLOBAL RISKS, COMPAÑÍA INTERNACIONAL DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.

APPLICATION TO ESTABLISH A CANADIAN BRANCH

Notice is hereby given that Mapfre Global Risks, Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, S.A., an entity incorporated and formed under the laws of Spain, which principally carries on business in Spain, intends to file, under section 574 of the *Insurance Companies Act* (Canada), with the Superintendent of Financial Institutions, on or after November 15, 2011, an application for an order approving the insuring in Canada of risks, under the name Mapfre Global Risks, Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, S.A., Canadian Branch, within the following classes of insurance: aircraft and liability. The head office of the company is located in Madrid, Spain, and its Canadian chief agency will be located in Newmarket, Ontario. This notice corrects the "on or after date" of the original published notice from October 15, 2011, to November 15, 2011.

Toronto, December 3, 2011

MAPFRE GLOBAL RISKS, COMPAÑÍA INTERNACIONAL DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.

By its Solicitors

BLANEY MCMURTRY LLP

[49-1-o]

NUNAVUT BENEFICIARIES SCHOLARSHIP

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that Nunavut Beneficiaries Scholarship 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

PAUL QUASSA

President

[49-1-o]

bouées, situées à environ 49°12'52,00" N. et 125°46'07,00" O., sur des estrans non levés de l'île East Meares ou des terres immergées, étant la partie ouest du lit du chenal Fortune, baie Clayoquot, île de Vancouver, dans la province de la Colombie-Britannique.

Tout commentaire relatif à l'incidence de cet ouvrage sur la navigation maritime peut être adressé au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Campbell River, le 14 novembre 2011

EWOS CANADA LTD.

[49-1]

(Erratum)

MAPFRE GLOBAL RISKS, COMPAÑÍA INTERNACIONAL DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.

DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SUCCURSALE CANADIENNE

Avis est donné par les présentes que Mapfre Global Risks, Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, S.A., une société constituée et organisée en vertu des lois de l'Espagne et exploitée principalement en Espagne, a l'intention de soumettre une demande, en vertu de l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), au surintendant des institutions financières, le 15 novembre 2011 ou après cette date, pour un agrément l'autorisant à garantir des risques au Canada, sous le nom de Mapfre Global Risks, Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, S.A. (succursale canadienne), relatifs aux catégories d'assurance suivantes : aviation et responsabilité. Le bureau principal de la société est situé à Madrid, en Espagne, et l'agence principale au Canada sera située à Newmarket (Ontario). Cet avis corrige un avis publié antérieurement et, plus précisément, la date de soumission anticipée du 15 octobre 2011 au 15 novembre 2011.

Toronto, le 3 décembre 2011

MAPFRE GLOBAL RISKS, COMPAÑÍA INTERNACIONAL DE SEGUROS Y REASEGUROS, S.A.

Par ses procureurs

BLANEY MCMURTRY s.r.l.

[49-1-o]

NUNAVUT BENEFICIARIES SCHOLARSHIP

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que Nunavut Beneficiaries Scholarship 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

Le président

PAUL QUASSA

[49-1-o]

**NUNAVUT IMPLEMENTATION TRAINING
COMMITTEE INCORPORATED****SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that Nunavut Implementation Training Committee Incorporated 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

PAUL QUASSA
President

[49-1-o]

TOWNSHIP OF BONNECHERE VALLEY**PLANS DEPOSITED**

The Township of Bonnechere Valley hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Township of Bonnechere Valley has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Renfrew, at Pembroke, Ontario, under deposit No. R 430893, a description of the site and plans for the registration of title for the Eganville Dam, located on the Bonnechere River, in front of Concession 8, on part of Lot 18, township of Bonnechere Valley, county of Renfrew, province of Ontario.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Eganville, October 18, 2011

TOWNSHIP OF BONNECHERE VALLEY

[49-1-o]

**NUNAVUT IMPLEMENTATION TRAINING
COMMITTEE INCORPORATED****ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que Nunavut Implementation Training Committee Incorporated 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

Le président
PAUL QUASSA

[49-1-o]

TOWNSHIP OF BONNECHERE VALLEY**DÉPÔT DE PLANS**

Le Township of Bonnechere Valley donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le Township of Bonnechere Valley a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Renfrew, à Pembroke (Ontario), sous le numéro de dépôt R 430893, une description de l'emplacement et les plans de l'enregistrement du titre pour le barrage Eganville, situé sur la rivière Bonnechere, en face de la concession 8, sur une partie du lot 18, canton de Bonnechere Valley, comté de Renfrew, en Ontario.

Tout commentaire éventuel doit être adressé au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Eganville, le 18 octobre 2011

TOWNSHIP OF BONNECHERE VALLEY

[49-1-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Environment, Dept. of the		Environnement, min. de l'	
Regulations Amending the Sulphur in Diesel Fuel Regulations	3653	Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel.....	3653
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI and VII)	3673	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, VI et VII).....	3673

Regulations Amending the Sulphur in Diesel Fuel Regulations

Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring department

Department of the Environment

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue and objectives

Exhaust emissions from ships are a growing part of the total emissions from the transportation sector in Canada. Despite significant reductions in air pollution over the past three decades, air pollution continues to be a serious problem with major impacts on the environment and health of Canadians.

To address this issue, the United States, Canada and France (for St. Pierre and Miquelon) proposed the designation of the waters within 200 nautical miles of the east and west coasts of Canada and the United States as an Emission Control Area¹ (ECA). In March 2010, this proposal was adopted by the Parties to Annex VI of the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (known as MARPOL, Annex VI). The North American ECA requirements will become enforceable on August 1, 2012. Implementing the ECA requirements will dramatically reduce air pollution from ships and deliver substantial air-quality and public health benefits that extend hundreds of kilometres inland.

Canada now has a commitment to implement fuel-quality and engine emission standards by August 1, 2012, for ships operating in Canadian waters of the ECA. The United States has already implemented domestic regulations and Transport Canada plans to implement similar regulations under the authority of the *Canada Shipping Act, 2001*. The proposed amendments to the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* will ensure alignment with Transport Canada regulations to implement the North American ECA requirements.

Under the proposed ECA and Canada's regulations that implement the ECA, large ships over 400 gross tonnes must meet the standard of being equivalent to burning fuel with a maximum sulphur content of 1 000 mg/kg, compared to heavy fuels currently in use with sulphur contents over 25 000 mg/kg. Compliance may be achieved by using low sulphur content marine fuel or by adopting approaches that produce the equivalent emissions,

¹ A copy of this proposal (International Maritime Organization [IMO] Document MEPC59/6/5, March 27, 2009) is available from Transport Canada on request in either official language.

Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel

Fondement législatif

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

Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Question et objectifs

Les émissions de gaz d'échappement des navires constituent une part croissante des émissions totales du secteur des transports au Canada. Malgré une réduction importante de la pollution atmosphérique au cours des trois dernières décennies, cette pollution reste un problème grave et a des répercussions majeures sur l'environnement et la santé des Canadiens.

Pour remédier à ce problème, les États-Unis, le Canada et la France (pour Saint-Pierre-et-Miquelon) ont proposé de désigner comme zone de contrôle des émissions (ZCE) les eaux se situant à moins de 200 milles marins des côtes est et ouest du Canada et des États-Unis¹. En mars 2010, cette proposition a été adoptée par les parties à l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (appelée MARPOL, annexe VI). Les exigences de la zone de contrôle des émissions nord-américaine deviendront obligatoires le 1^{er} août 2012. La mise en œuvre des exigences relatives à cette zone permettra de réduire considérablement la pollution atmosphérique causée par les navires, de grandement améliorer la qualité de l'air et de procurer des bienfaits importants pour la santé publique, tous des avantages qui s'étendront sur des centaines de kilomètres à l'intérieur des terres.

Le Canada a désormais pris l'engagement de mettre en œuvre des normes sur la qualité du carburant et les émissions des moteurs d'ici le 1^{er} août 2012 pour les navires en activité dans les eaux canadiennes de la zone de contrôle des émissions. Les États-Unis ont déjà mis en œuvre des règlements nationaux et Transports Canada a l'intention de mettre en œuvre un règlement harmonisé en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Les modifications proposées au *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* assureront une harmonisation avec le Règlement de Transports Canada qui vise à mettre en œuvre les exigences de la zone de contrôle des émissions nord-américaine.

En vertu de la proposition de la zone de contrôle des émissions et des règlements devant être mis en œuvre, les grands navires de 400 tonnes brutes doivent répondre à une norme équivalente à la combustion de carburant dont la teneur maximale en soufre est de 1 000 mg/kg, comparativement aux mazouts lourds actuellement utilisés dont la teneur en soufre est de plus de 25 000 mg/kg. Ils pourraient s'y conformer en utilisant un carburant marin à faible

¹ Une copie de cette proposition (document MEPC59/6/5 de l'Organisation maritime internationale, en date du 27 mars 2009) est disponible sur demande auprès de Transports Canada dans l'une ou l'autre des langues officielles.

such as emission control technologies, alternative fuels or onboard procedures. MARPOL Annex VI requires that Canada ensure fuel conforming to regulations is available in Canadian ports and terminals. The proposed amendments are needed to ensure these lower sulphur fuels are available in the Canadian marketplace.

Description and rationale

The *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* currently require that sulphur content in marine diesel fuel be limited to 15 mg/kg beginning on June 1, 2012. The proposed amendments would allow large ships to obtain diesel fuel with a maximum sulphur content of 1 000 mg/kg beginning on June 1, 2012, in order to comply with Transport Canada's planned Regulations to implement the North American ECA and international standards. The proposed amendments are planned to be finalized and effective by June 1, 2012. These timelines would ensure that fuel will be available in Canada in time for Canada to meet its obligations under the North American ECA and Annex VI requirements.

Amendments to the *Vessel Pollution and Dangerous Chemicals Regulations* are expected to be published in the *Canada Gazette*, Part I, in the winter of 2011–2012 in order to ensure that those amended Regulations are in place by August 1, 2012, when the ECA sulphur requirements come into force. These vessel emission Regulations would require either use of low-sulphur marine fuels and/or the achievement of equivalent emission reductions through emission control technologies, alternative fuels, or alternative onboard compliance procedures. The use of low-sulphur marine fuels would require shipowners and operators, when operating within the ECA, to switch from traditional, high-sulphur heavy fuel oils to lighter distillate fuels. The distillate fuels would meet the "diesel fuel" definition found in Environment Canada's *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*, which, without the proposed regulatory amendments, would be reduced to 15 mg/kg for all diesel fuels, beginning on June 1, 2012.² Therefore, without the proposed amendments to the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*, marine diesel fuel with a sulphur content up to 1 000 mg/kg would not be available for large ships in Canada as an alternative to the heavy residual fuels currently in use.

The amendments further align these regulations with those of the United States and would support the planned vessel emission Regulations to function as intended to implement the international standards of the North American ECA. Both of these planned regulations are expected to lead to significant reductions in criteria air contaminant (CAC) emissions from large marine vessels, which would contribute to improved health and environmental benefits for Canadians.

To ensure that the lower sulphur diesel fuel is available as an option for large ships, the amendments will allow for the production, import and sales limits for marine fuels with a sulphur content of 1 000 mg/kg for use in large vessels, while maintaining a lower sulphur limit of 15 mg/kg for diesel fuel used in small ships.

teneur en soufre ou en adoptant des approches qui produisent des émissions équivalentes, telles que les technologies de contrôle des émissions, les carburants de remplacement ou les procédures à bord. L'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires exige que le Canada garantisse la disponibilité d'un carburant conforme aux ports et aux terminaux du Canada. Les modifications proposées sont nécessaires pour garantir que ces carburants à faible teneur en soufre sont disponibles sur le marché canadien.

Description et justification

Le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* exige actuellement que la teneur en soufre du carburant diesel marin soit limitée à 15 mg/kg à compter du 1^{er} juin 2012. Les modifications proposées permettraient aux grands navires d'obtenir du carburant diesel dont la teneur maximale en soufre est de 1 000 mg/kg à compter du 1^{er} juin 2012 pour être conformes au règlement proposé par Transports Canada pour mettre en œuvre la zone de contrôle des émissions nord-américaine ainsi que les normes internationales. Les modifications proposées devraient être mises au point et en vigueur d'ici le 1^{er} juin 2012. Ces échéances assurement la disponibilité du carburant au Canada pour lui permettre de respecter ses obligations en vertu des exigences de l'annexe VI et de celles liées à la zone de contrôle des émissions.

Les modifications au *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux* devraient être publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au cours de l'hiver 2011-2012 afin que ce règlement modifié puisse être en place d'ici le 1^{er} août 2012, date à laquelle les exigences de la zone de contrôle des émissions de soufre seront en vigueur. Ce règlement sur les émissions des bâtiments exigerait l'utilisation de carburants marins à faible teneur en soufre, ou la réduction d'émissions équivalentes par l'entremise de technologies de contrôle des émissions, de carburants de remplacement ou d'autres procédures de conformité à bord, ou les deux. L'utilisation de carburants marins à faible teneur en soufre inciterait les armateurs et les exploitants, lorsqu'ils sont en activité dans la zone de contrôle des émissions, à passer des mazouts lourds traditionnels à teneur élevée en soufre à un distillat plus léger. Les distillats correspondraient à la définition de « carburant diesel » du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* d'Environnement Canada, qui, sans les modifications réglementaires proposées, présenterait une teneur en soufre réduite à 15 mg/kg pour tous les carburants diesels, à compter du 1^{er} juin 2012². Par conséquent, sans les modifications proposées au *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, le carburant diesel marin ayant une teneur maximale en soufre de 1 000 mg/kg ne serait pas disponible pour les grands navires au Canada en tant que solution de remplacement aux combustibles résiduels lourds actuellement utilisés.

De plus, les modifications harmonisent ce règlement avec ceux des États-Unis et permettraient que le règlement prévu relatif aux émissions des bâtiments fonctionne comme il se doit afin de mettre en œuvre les normes internationales de la zone de contrôle des émissions (ZCE) nord-américaine. Les règlements proposés devraient réduire de façon importante les émissions des principaux contaminants atmosphériques provenant des grands navires, ce qui contribuerait à l'amélioration de la santé des Canadiens et leur offrirait des avantages pour l'environnement.

Afin d'assurer que le carburant diesel à faible teneur en soufre constitue une option pour les grands navires, les modifications prévoiraient des limites à la production, à l'importation et à la vente des carburants marins dont la teneur en soufre est de 1 000 mg/kg et qui sont utilisés dans les grands navires, tout en conservant une limite de teneur en soufre moins élevée de 15 mg/kg pour le carburant diesel utilisé dans les petits navires.

² See Table 1.

² Voir le tableau 1.

The amendments are needed to allow the benefits of the North American ECA agreement to be realized. Under the MARPOL Convention, countries need to ensure supplies of compliant fuel are available and no ship must be forced to re-route its journey to obtain diesel fuel with a sulphur content up to 1 000 mg/kg. If the current June 1, 2012, 15 mg/kg limit were left unchanged, then ships operating in Canadian waters could report to the IMO that diesel fuel with a sulphur content of 1 000 mg/kg was unavailable at Canadian ports and cite an exemption under MARPOL Annex VI for fuel availability whereby they could use fuel with the next lowest sulphur content, but that content would exceed 1 000 mg/kg. Thus, the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* require an amendment to allow production, import and sale of 1 000 mg/kg diesel fuel after June 1, 2014, for use in large ships. Costs and benefits will be quantified in the planned vessel emission Regulations to be enacted under the *Canada Shipping Act, 2001*.

In addition to the amendments allowing the production, import and sale of fuel with a sulphur content of 1 000 mg/kg in Canada for large marine vessels, the existing sulphur limit for sales to locomotives and smaller ships will be reduced from 500 mg/kg to 15 mg/kg as of June 1, 2014. The current requirements for sulphur in diesel fuel in the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* for locomotives and smaller ships are 15 mg/kg for production and importation, and 500 mg/kg for sales starting in 2012, which is aligned with the U.S. requirements. The 500 mg/kg sulphur limit for sales to locomotives and smaller ships was in place to provide a sales outlet for fuel that may be contaminated during distribution. The United States³ will move to a 15 mg/kg sulphur limit for sales to locomotives and smaller ships as of June 2012, and considers that the new 1 000 mg/kg diesel fuel class can serve as the sales outlet for off-specification diesel fuel exceeding the 15 mg/kg limit. Accordingly, this amendment will be aligned with the U.S. requirements, and is expected to have minimal incremental impact.

The proposed amendments will also limit sulphur content in diesel fuel produced in, imported to or sold in Canada for stationary diesel engines, to eliminate potential future risks of backsliding on diesel fuel quality. These requirements will align with those of the United State,⁴ will reflect current fuel supply practices in Canada and would have no impact on current industry operations. The proposed requirements would come into force beginning on June 1, 2014.

Sulphur limits of 15 mg/kg and 1 000 mg/kg are proposed for diesel fuel used in small and large stationary engines, respectively, with effective dates of June 1, 2012, and June 1, 2014.

³ The U.S. diesel fuel rule as amended by 75 FR 22968, April 30, 2010, is available at <http://ecfr.gpoaccess.gov/cgi/t/text/text-idx?c=ecfr&sid=4ba4f15672832267cb1c2c82323934f2&rgn=div6&view=text&node=40:16.0.1.1.9.9&idno=40>.

⁴ Since 2006, the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) has regulated emissions standards for stationary compression ignition engines and corresponding fuel requirements.

Les modifications sont nécessaires pour que les avantages liés à l'accord sur les zones de contrôle des émissions de soufre en Amérique du Nord puissent être réalisés. En vertu de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), les pays doivent s'assurer qu'ils disposent d'un approvisionnement en carburant conforme et qu'aucun navire ne doit être obligé de modifier son itinéraire pour obtenir un carburant diesel dont la teneur maximale en soufre est de 1 000 mg/kg. Si l'exigence actuelle du 1^{er} juin 2012 relative à une limite de teneur en soufre de 15 mg/kg demeurait inchangée, les navires en activité dans les eaux canadiennes pourraient déclarer à l'Organisation maritime internationale qu'il n'y avait pas de carburant diesel à teneur en soufre de 1 000 mg/kg disponible dans les ports canadiens et pourraient citer une exemption en vertu de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires relative à la disponibilité du carburant, dans laquelle il est stipulé qu'ils peuvent utiliser le carburant à plus faible teneur en soufre après celui recommandé, mais cette teneur dépasserait les 1 000 mg/kg. Par conséquent, le *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* requiert une modification pour permettre la production, l'importation et la vente de carburant diesel destiné aux grands navires et ayant une teneur en soufre de 1 000 mg/kg, après le 1^{er} juin 2014. Les coûts et les avantages seront quantifiés dans le règlement prévu sur les émissions des bâtiments en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

En plus des modifications permettant la production, l'importation et la vente de carburant à teneur en soufre de 1 000 mg/kg au Canada pour les grands navires, la limite existante de teneur en soufre pour la vente aux locomotives et aux plus petits navires passera de 500 mg/kg à 15 mg/kg à compter du 1^{er} juin 2014. Les exigences actuelles relatives à la concentration de soufre dans le carburant du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* pour les locomotives et les plus petits navires sont de 15 mg/kg pour la production et l'importation, et de 500 mg/kg pour la vente à compter de 2012, ce qui est en harmonie avec les exigences des États-Unis. La limite de teneur en soufre de 500 mg/kg pour la vente liée aux locomotives et aux plus petits navires a été instaurée pour offrir un débouché pour la vente du carburant qui peut être contaminé pendant la distribution. Les États-Unis³ adopteront une limite de teneur en soufre de 15 mg/kg pour les ventes liées aux locomotives et aux plus petits navires à compter de juin 2012, et tiennent compte du fait que la nouvelle catégorie de carburant diesel à teneur en soufre de 1 000 mg/kg peut servir de débouché de vente pour le carburant diesel hors spécifications dépassant la limite de 15 mg/kg. Par conséquent, cette modification s'alignera sur les exigences des États-Unis et devrait avoir un impact différentiel minime.

Les modifications proposées limiteront également la teneur en soufre dans le carburant diesel produit, importé ou vendu au Canada pour des moteurs diesels stationnaires afin d'éliminer les éventuels risques de régresser dans la qualité du carburant diesel. Ces exigences s'alignent sur celles des États-Unis⁴ pour refléter les pratiques actuelles d'approvisionnement en carburant au Canada et ne devraient pas avoir d'incidence sur les activités industrielles actuelles. Les exigences proposées entreraient en vigueur à compter du 1^{er} juin 2014.

Les limites de teneur en soufre de 15 mg/kg et de 1 000 mg/kg sont proposées pour le carburant diesel utilisé dans les petits et les gros moteurs stationnaires, respectivement, et leurs dates d'entrée

³ Le règlement des États-Unis sur le carburant diesel, tel qu'il a été modifié par le règlement 75 FR 22968 du 30 avril 2010, est disponible à l'adresse suivante : <http://ecfr.gpoaccess.gov/cgi/t/text/text-idx?c=ecfr&sid=4ba4f15672832267cb1c2c82323934f2&rgn=div6&view=text&node=40:16.0.1.1.9.9&idno=40> (en anglais seulement).

⁴ Depuis 2006, l'Environmental Protection Agency des États-Unis a réglementé les normes sur les émissions des moteurs stationnaires à allumage par compression et les exigences correspondantes relatives au carburant.

These proposed sulphur limits for diesel fuel used in small⁵ and large⁶ stationary engines would harmonize Canada's requirements for sulphur in diesel fuel with those of the United States, which have been in place since 2006. The proposed amendments do not have any requirement that a fuel supplier produce, import or sell any specific fuel type in Canada.

These requirements reflect current fuel supply practices in Canada. Ultra low-sulphur diesel (sulphur content of 15 mg/kg) is already used in small stationary engines Canada-wide. Small diesel engines that are designed for use in off-road, rail and marine applications may also be used for stationary applications. It is expected that this fuel requirement will have minimal effect on Canada's diesel fuel pool; therefore, very limited costs to industry would be incurred. There is no high-sulphur diesel production in Canada, and of the minimal amount that is imported, none is supplied for stationary generator use.⁷

The amendments also include several administrative amendments:

- updating a repealed test method;
- improving enforceability of the Regulations and reducing the frequency of reporting; and
- reducing the compliance burden associated with diesel fuel for use in scientific research.

Accordingly, the requirements would have no impact on current industry operations, but would eliminate any future risk of backsliding on diesel fuel quality, and ensure low sulphur diesel fuel for potential future Canadian regulations on stationary diesel engine emissions.

Table 1: Summary of current and proposed limits and effective dates under the Sulphur in Diesel Fuel Regulations

Large Vessel Marine Diesel Fuel		
	Current sulphur limits	Proposed sulphur limits
Production or import	500 mg/kg — June 1, 2007 (15 mg/kg — June 1, 2012)	1 000 mg/kg — June 1, 2014
Sales	500 mg/kg — October 1, 2007 ⁸	1 000 mg/kg — June 1, 2014

Non-Large Vessel Marine Diesel Fuel		
	Current sulphur limits	Proposed sulphur limits
Production or import	500 mg/kg — June 1, 2007 15 mg/kg — June 1, 2012	(no change)
Sales	500 mg/kg — October 1, 2007	15 mg/kg — June 1, 2014

⁵ "Small stationary engine" means a diesel engine, except for aircraft engines, locomotive engines, vessel engines, off-road engines and engines used to propel on-road vehicles, that has a per-cylinder displacement of less than 30 000 cm³.

⁶ "Large stationary engine" means a diesel engine, except for aircraft engines, locomotive engines, vessel engines, off-road engines and engines used to propel on-road vehicles, that has a per-cylinder displacement equal to or greater than 30 000 cm³.

⁷ Proprietary information reported for 2008 under the *Fuels Information Regulations, No. 1*.

⁸ As described above in the "Description and rationale" section, the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* currently require that sulphur content in diesel fuel for all ships be limited to 15 mg/kg beginning on June 1, 2012.

en vigueur sont le 1^{er} juin 2012 et le 1^{er} juin 2014. Ces limites de teneur en soufre proposées pour le carburant diesel utilisé dans les petits⁵ et les gros⁶ moteurs stationnaires harmoniseraient les exigences du Canada pour le soufre dans le carburant diesel avec celles des États-Unis qui sont en vigueur depuis 2006. Les modifications proposées n'exigent pas qu'un fournisseur de carburant produise, importe ou vende un type de carburant particulier au Canada.

Ces exigences reflètent les pratiques actuelles d'approvisionnement en carburant au Canada. Le carburant diesel à teneur très faible en soufre (teneur de 15 mg/kg) est déjà utilisé dans les petits moteurs stationnaires au Canada. Les petits moteurs diesels qui sont conçus pour être utilisés dans des applications hors route, ferroviaires et marines peuvent aussi être utilisés aux fins d'applications stationnaires. On s'attend à ce que cette exigence relative au carburant ait un effet minime sur le volume de carburant diesel au Canada et, à ce titre, des coûts très limités seraient assumés par l'industrie. Il n'y a pas de production de carburant diesel à teneur élevée en soufre au Canada, et pour ce qui est de la quantité minimale importée, aucune partie de celle-ci n'est fournie aux fins d'utilisation dans les génératrices stationnaires⁷.

Les modifications comprennent également plusieurs modifications administratives :

- la mise à jour d'une méthode d'essai abrogée;
- l'amélioration de l'applicabilité du Règlement et la réduction de la fréquence de production de rapports;
- la réduction du fardeau de conformité associé au carburant diesel utilisé pour la recherche scientifique.

Par conséquent, les exigences ne devraient pas avoir d'incidence sur les activités industrielles actuelles, mais elles permettraient d'éliminer les risques futurs de régression de la qualité du carburant diesel et garantiraient un carburant diesel à faible teneur en soufre pour les éventuels règlements sur les émissions des moteurs diesels stationnaires au Canada.

Tableau 1 : Résumé des limites et des dates d'entrée en vigueur actuelles et proposées en vertu du Règlement sur le soufre dans le carburant diesel

Carburant diesel marin utilisé dans les grands navires		
	Limites de soufre actuelles	Limites de soufre proposées
Production ou importation	500 mg/kg — 1 ^{er} juin 2007 (15 mg/kg — 1 ^{er} juin 2012)	1 000 mg/kg — 1 ^{er} juin 2014
Ventes	500 mg/kg — 1 ^{er} octobre 2007 ⁸	1 000 mg/kg — 1 ^{er} juin 2014

Carburant diesel marin utilisé dans les navires autres que les grands navires		
	Limites de soufre actuelles	Limites de soufre proposées
Production ou importation	500 mg/kg — 1 ^{er} juin 2007 15 mg/kg — 1 ^{er} juin 2012	(pas de changement)
Ventes	500 mg/kg — 1 ^{er} octobre 2007	15 mg/kg — 1 ^{er} juin 2014

⁵ « Petit moteur stationnaire » : moteur diesel, à l'exception des moteurs d'aéronefs, de locomotives, de navires, des moteurs hors route et des moteurs utilisés pour propulser les véhicules routiers, dont le déplacement par cylindre est de moins de 30 000 cm³.

⁶ « Gros moteur stationnaire » : moteur diesel, à l'exception des moteurs d'aéronefs, de locomotives, de navires, des moteurs hors route et des moteurs utilisés pour propulser les véhicules routiers, dont le déplacement par cylindre est supérieur ou égal à 30 000 cm³.

⁷ Renseignements exclusifs déclarés pour 2008 en vertu du Règlement n^o 1 concernant les renseignements sur les combustibles.

⁸ Tel qu'il est décrit dans la section « Description et justification », le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel exige actuellement que la teneur en soufre du carburant diesel pour tous les navires soit limitée à 15 mg/kg à compter du 1^{er} juin 2012.

Table 1: Summary of current and proposed limits and effective dates under the Sulphur in Diesel Fuel Regulations — Continued

Rail Diesel Fuel		
	Current sulphur limits	Proposed sulphur limits
Production or import	500 mg/kg — June 1, 2007 15 mg/kg — June 1, 2012	(no change)
Sales	500 mg/kg — October 1, 2007	15 mg/kg — June 1, 2014

Small Stationary Engine Diesel Fuel		
	Current sulphur limits	Proposed sulphur limits
Production or import	(Regulations do not currently include a limit)	15 mg/kg — June 1, 2014
Sales	(Regulations do not currently include a limit)	15 mg/kg — June 1, 2014

Large Stationary Engine Diesel Fuel		
	Current sulphur limits	Proposed sulphur limits
Production or import	(Regulations do not currently include a limit)	1 000 mg/kg — June 1, 2014
Sales	(Regulations do not currently include a limit)	1 000 mg/kg — June 1, 2014

It is important to note that diesel engines that are designed for use in off-road, rail and marine applications may also be used for stationary applications; hence, may already be using diesel fuel with 15 ppm sulphur content. Such engines fall under the Regulations' definition of "off-road engine" in the text of the proposed regulatory amendments.

Other administrative amendments are also proposed. These would update a repealed test method, improve enforceability and streamline reporting requirements while reducing the compliance burden associated with diesel fuel for scientific research.

The required administrative amendments being proposed are as follows:

- Replacing the repealed test method referenced in the Regulations ASTM D 4855-97 *Standard Practice for Comparing Test Methods* with the equivalent standard ASTM D 6708-08 *Standard Practice for Statistical Assessment and Improvement of Expected Agreement Between Two Test Methods that Purport to Measure the Same Property of a Material*;
- Adding a reporting/sulphur limit exemption for diesel fuel for use in scientific research to reduce the compliance burden associated with this low-volume fuel application and to be consistent with reporting requirements of the *Sulphur in Gasoline Regulations* and the *Benzene in Gasoline Regulations*;
- Changing reporting frequency from quarterly to annually as of 2013 instead of 2015 for on-road, off-road, rail and marine diesel fuel to reduce the administrative burden on industry of quarterly reporting; and
- Adjusting the information that must be reported in advance of imports (including business civic addresses, time and location of imports) in order to improve enforceability of the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* while still enabling timely imports to occur.

The proposed amendments would come into force on the date they are registered.

Tableau 1 : Résumé des limites et des dates d'entrée en vigueur actuelles et proposées en vertu du Règlement sur le soufre dans le carburant diesel (suite)

Carburant diesel ferroviaire		
	Limites de soufre actuelles	Limites de soufre proposées
Production ou importation	500 mg/kg — 1 ^{er} juin 2007 15 mg/kg — 1 ^{er} juin 2012	(pas de changement)
Ventes	500 mg/kg — 1 ^{er} octobre 2007	15 mg/kg — 1 ^{er} juin 2014

Carburant diesel utilisé dans les petits moteurs stationnaires		
	Limites de soufre actuelles	Limites de soufre proposées
Production ou importation	(le Règlement n'inclut pas de limite actuellement)	15 mg/kg — 1 ^{er} juin 2014
Ventes	(le Règlement n'inclut pas de limite actuellement)	15 mg/kg — 1 ^{er} juin 2014

Carburant diesel utilisé dans les gros moteurs stationnaires		
	Limites de soufre actuelles	Limites de soufre proposées
Production ou importation	(le Règlement n'inclut pas de limite actuellement)	1 000 mg/kg — 1 ^{er} juin 2014
Ventes	(le Règlement n'inclut pas de limite actuellement)	1 000 mg/kg — 1 ^{er} juin 2014

Il est important de noter que les moteurs diesels qui sont conçus pour des applications hors route, ferroviaires et marines peuvent également être utilisés pour des applications stationnaires, et peuvent donc déjà recourir à du carburant diesel dont la teneur en soufre est 15 ppm. Ces moteurs correspondent à la définition de « moteur hors route » du Règlement dans le texte des modifications réglementaires proposées.

D'autres modifications administratives sont également proposées. Ces dernières devraient mettre à jour une méthode d'essai abrogée, améliorer l'applicabilité et rationaliser les exigences de déclaration tout en réduisant le fardeau de conformité associé au carburant diesel utilisé pour la recherche scientifique.

Les modifications administratives requises sont proposées comme suit :

- remplacer la méthode d'essai abrogée mentionnée dans le règlement ASTM D 4855-97 *Standard Practice for Comparing Test Methods* par la norme équivalente ASTM D 6708-08 *Standard Practice for Statistical Assessment and Improvement of Expected Agreement Between Two Test Methods that Purport to Measure the Same Property of a Material*;
- ajouter une exemption de déclaration/limite de teneur en soufre pour le carburant diesel destiné à la recherche scientifique afin de réduire le fardeau de conformité associé à cette application de carburant de faible volume et de s'aligner sur les exigences de déclaration du *Règlement sur le soufre dans l'essence* et du *Règlement sur le benzène dans l'essence*;
- adopter une fréquence de déclaration annuelle plutôt que trimestrielle à compter de 2013 au lieu de 2015, pour le carburant diesel routier, hors route, ferroviaire et marin en vue de diminuer le fardeau administratif pesant sur l'industrie à cause de la déclaration trimestrielle;
- ajuster les renseignements devant être déclarés avant les importations (notamment les adresses municipales des entreprises, l'heure et le lieu des importations) afin d'améliorer l'applicabilité du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* tout en permettant des importations en temps opportun.

Les modifications proposées devraient entrer en vigueur le jour de leur enregistrement.

Consultation

The amendments to the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* are being proposed in order to facilitate Canada's future implementation of the requirements of Annex VI to MARPOL and to further harmonize Environment Canada's requirements with those of the U.S. EPA diesel fuel program.

Environment Canada consulted with stakeholders in the spring of 2011 on the proposed amendments under consideration. In general, there was broad support for the proposed amendments. Two stakeholders expressed support for the amendments pertaining to diesel fuel for large vessels to be in effect by August 1, 2012. The petroleum industry welcomed the proposed approach to harmonize, to a large extent, Canada's fuels regulations with those in place in the United States. The shipping industry supported those provisions which enable compliance with the ECA provisions. Representatives of the rail industry indicated support for Canada to align itself with the U.S. EPA on sulphur limits.

In the most recent amendments, Environment Canada proposes to align Canada with the United States since they are moving towards 15 mg/kg fuel for rail sales as of 2012, and now consider 1 000 mg/kg marine fuel the outlet for off-specification fuel. During recent consultations, the rail industry indicated support for Environment Canada being aligned with the U.S. EPA on these sulphur limits.⁹

Following the June 2005 U.S. EPA publication of proposed new emission standards for stationary, diesel compression-ignition engines and limits on sulphur in the diesel fuel used in those engines, Environment Canada informed stakeholders that, based on its general policy of alignment with the fuel-quality requirements of the United States, it would consider developing similar standards. During consultations in 2011, fuel suppliers have indicated that diesel fuel high in sulphur is not imported nor sold for use in stationary generators, and that the proposed sulphur limits would have no impact on their operations. Discussions with fuel users, such as those in northern communities, confirm that the fuel supplied to such communities is diesel low in sulphur in compliance with the current requirements of the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*.

With respect to the administrative amendment updating the repealed test method, a Discussion Paper outlining this proposed

Consultation

Il est proposé d'apporter ces modifications au *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* afin de faciliter la mise en œuvre future par le Canada des exigences de l'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires et d'harmoniser davantage les exigences d'Environnement Canada avec celles du programme sur le carburant diesel de l'Environmental Protection Agency des États-Unis.

Environnement Canada a mené une consultation avec les intervenants au printemps 2011 à propos des modifications proposées qui sont à l'étude. De façon générale, les intervenants étaient très favorables aux modifications proposées. Deux intervenants ont exprimé leur soutien afin que les modifications liées au carburant diesel pour les grands navires soient en vigueur d'ici le 1^{er} août 2012. L'industrie pétrolière a accueilli favorablement l'approche proposée visant à harmoniser, dans une plus grande mesure, les règlements du Canada sur les carburants avec ceux en vigueur aux États-Unis. L'industrie du transport a appuyé les dispositions qui lui permettent de se conformer aux dispositions liées à la zone de contrôle des émissions de soufre. Les représentants de l'industrie ferroviaire se sont dits d'accord pour que le Canada s'aligne sur l'Environmental Protection Agency des États-Unis pour les limites de teneur en soufre.

En ce qui concerne la modification la plus récente, puisque les États-Unis passent à 15 mg/kg pour les ventes de carburant diesel ferroviaire à compter de 2012, et qu'ils comptent désormais le carburant marin avec une teneur de 1 000 mg/kg comme un débouché pour le carburant hors spécification, Environnement Canada propose d'aligner le Canada sur les États-Unis. Au cours des consultations récentes, les représentants de l'industrie ferroviaire se sont dits d'accord pour qu'Environnement Canada s'aligne sur l'Environmental Protection Agency des États-Unis pour ces limites de teneur en soufre.⁹

À la suite de la publication de l'Environmental Protection Agency des États-Unis, en juin 2005, des nouvelles normes d'émissions proposées pour les moteurs diesels stationnaires à allumage par compression et des limites de teneur en soufre dans le carburant diesel utilisé dans ces moteurs, Environnement Canada a avisé les intervenants que, d'après sa politique générale d'alignement sur les exigences des États-Unis en termes de qualité du carburant, le Ministère envisagerait d'élaborer des normes semblables. Au cours des consultations en 2011, les fournisseurs de carburant ont indiqué qu'aucun carburant à teneur en soufre élevée n'était importé ou vendu aux fins d'utilisation dans des génératrices stationnaires, et que les limites de teneur en soufre proposées n'auraient pas d'incidence sur leurs activités. Les discussions avec les utilisateurs de carburant, tels que les collectivités du Nord, confirment que le carburant fourni à ces collectivités est un carburant diesel à faible teneur en soufre qui est conforme aux exigences actuelles du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*.

En ce qui concerne la modification administrative mettant à jour la méthode d'essai abrogée, un document de travail décrivant

⁹ The 2005 Amendments to the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* stipulate rail diesel sulphur limits of 15 mg/kg for both production and import, along with a 500 mg/kg sulphur limit for sales starting in 2012. The 500 mg/kg limit for sales is in line with the United States limit and is provided to allow for the sulphur contamination of the fuel during transport — an issue for fuel suppliers, not users. Environment Canada consulted extensively on these changes, and no objections were received from the rail industry or others at that time.

⁹ Les modifications au *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* de 2005 présentent des exigences concernant les limites de teneur en soufre de 15 mg/kg dans le carburant diesel aussi bien pour la production que pour l'importation, ainsi qu'une limite de teneur en soufre de 500 mg/kg pour les ventes à compter de 2012. La limite de 500 mg/kg pour les ventes est alignée sur les exigences des États-Unis et a été mise en place pour tenir compte de la contamination du soufre du carburant pendant le transport, un problème pour les fournisseurs de carburant et non pour les utilisateurs. Environnement Canada a effectué de nombreuses consultations concernant ces changements et aucune objection n'a été reçue de la part de l'industrie ferroviaire, entre autres, à ce moment-là.

amendment was released in March 2010. The Department received comments from three stakeholders during the public comment period. None of the parties opposed this proposed change to the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*. One party asked whether a grandfather clause could be included and whether more time could be provided for regulatees. This comment was addressed by grandfathering the referenced test method in the proposed amendments to ensure test methods which have already been deemed equivalent under the Regulations do not require re-qualification under the proposed referenced test method.

Conforming to the requirements of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999), the Minister of the Environment offered to consult with the provinces and members of the CEPA National Advisory Committee on the elements of the proposed Regulations. Bilateral discussions with any members who accept the offer to consult will be completed prior to the preparation of the Regulations and their publication in the *Canada Gazette*, Part II.

Implementation, enforcement and service standards

Implementation

For the purpose of implementing the amendments to the regulatory requirements, Environment Canada would update its compliance promotion material related to the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*, available at www.ec.gc.ca/energie-energy/default.asp?lang=En&n=48F8FEEC-1. Distribution of this updated material would be targeted towards raising awareness and encouraging the regulated community to achieve a high level of overall compliance. Compliance promotion activities would be revisited from time to time to ensure that the Regulations are implemented in the most effective and efficient manner.

Enforcement

Since the Regulations would be made under CEPA 1999, enforcement officers would, when verifying compliance with the Regulations, apply the Compliance and Enforcement Policy implemented under the Act. The Policy sets out the range of possible responses to violations, including warnings, directions, environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution, and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court trial after the laying of charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the Policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for cost-recovery.

When, following an inspection or an investigation, an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer would choose the appropriate enforcement action based on the following factors:

- Nature of the alleged violation: This includes consideration of the damage, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act;
- Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator: The desired result is compliance within the shortest possible time and no repetition of the violation. Factors to be

cette modification proposée a été publié en mars 2010. Le Ministère a reçu des commentaires de trois intervenants au cours de la période de commentaires du public. Aucune des parties ne s'est opposée à cette modification proposée au *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*. Une partie a demandé si une clause de droits acquis pourrait être incluse, et si les entités réglementées pourraient disposer de plus de temps. On a tenu compte de ce commentaire en maintenant la méthode d'essai mentionnée dans les modifications proposées afin de s'assurer que les méthodes d'essai qui ont déjà été jugées équivalentes selon le Règlement ne nécessitent pas de nouvelle qualification dans le cadre de la méthode d'essai proposée.

Conformément aux exigences de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)], le ministre de l'Environnement a proposé de consulter les provinces et les membres du Comité consultatif national de la LCPE à propos des éléments du règlement proposé. Des discussions bilatérales avec les membres qui acceptent la proposition de consultation seront menées avant la préparation du Règlement et sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Mise en œuvre, application et normes de service

Mise en œuvre

Pour effectuer la mise en œuvre des modifications aux exigences réglementaires, Environnement Canada mettrait à jour son matériel de promotion de la conformité lié au *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, qui est accessible à l'adresse suivante : www.ec.gc.ca/energie-energy/default.asp?lang=Fr&n=48F8FEEC-1. La distribution de ce matériel actualisé viserait à sensibiliser la collectivité réglementée et à l'encourager à atteindre un niveau élevé de conformité générale. Les activités de promotion de la conformité seraient révisées de temps à autre afin de garantir que le Règlement est mis en œuvre de la façon la plus efficace et la plus efficiente possible.

Application

Puisque le Règlement serait pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, les agents de l'autorité appliqueraient la Politique d'observation et d'application, également adoptée en vertu de la Loi, afin de vérifier la conformité au Règlement. Cette politique énonce la gamme de mesures possibles en cas d'infraction présumée, notamment des avertissements, des ordres, des ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, des contraventions, des arrêtés ministériels, des injonctions, des poursuites et des mesures de rechange en matière de protection de l'environnement [solutions de rechange à une poursuite après le dépôt d'accusations en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*]. De plus, la Politique explique les situations pour lesquelles Environnement Canada recourra aux poursuites civiles par la Couronne pour le recouvrement des coûts.

Si, après une inspection ou une enquête, l'agent de l'autorité découvre une infraction présumée, la mesure à prendre est établie en fonction des facteurs suivants :

- Nature de l'infraction présumée : Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages à l'environnement, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs et les exigences de la Loi.
- Efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer : Le but est de faire respecter la Loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. Il sera tenu

considered include the alleged violator's history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken; and

- Consistency: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

Environment Canada will monitor sulphur content in diesel fuel and compliance with the Regulations.

Service standards

There are no service standards associated with the Regulations.

Contacts

Leif Stephanson
Chief
Fuels Section
Oil, Gas and Alternative Energy Division
Environment Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 9th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-953-4673
Fax: 819-953-8903
Email: fuels-carburants@ec.gc.ca

Luis G. Leigh
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Environment Canada
10 Wellington Street, 25th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-953-1170
Fax: 819-953-3241
Email: Luis.Leigh@ec.gc.ca

compte, notamment, du dossier du contrevenant en matière d'observation de la Loi, de sa volonté de coopérer avec les agents de l'application de la loi et de la preuve que des correctifs ont été apportés.

- Uniformité dans l'application : Les agents d'application de la loi tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider des mesures à prendre afin de faire appliquer la Loi.

Environnement Canada surveillera la teneur en soufre dans le carburant diesel et la conformité au Règlement.

Normes de service

Aucune norme de service n'est associée au Règlement.

Personnes-ressources

Leif Stephanson
Chef
Section des combustibles
Division du pétrole, du gaz et de l'énergie de remplacement
Environnement Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 9^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-4673
Télécopieur : 819-953-8903
Courriel : fuels-carburants@ec.gc.ca

Luis G. Leigh
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et du choix d'instrument
Environnement Canada
10, rue Wellington, 25^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-1170
Télécopieur : 819-953-3241
Courriel : Luis.Leigh@ec.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, that the Governor in Council, pursuant to sections 140^c and 330^d of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Sulphur in Diesel Fuel Regulations*.

Any person may, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent by mail to Leif Stephanson, Chief, Fuels Section, Oil, Gas and Alternative Energy Division, Energy and Transportation Directorate, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by fax to 819-953-8903 or by email to fuels-carburants@ec.gc.ca.

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des articles 140^c et 330^d de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout par la poste à Leif Stephanson, chef, Section des carburants, Division du pétrole, du gaz et de l'énergie de remplacement, Direction de l'énergie et du transport, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, par télécopieur au 819-953-8903 ou par courriel à fuels-carburants@ec.gc.ca.

^a S.C. 2004, c. 15, s. 31

^b S.C. 1999, c. 33

^c S.C. 2008, c. 31, s. 2

^d S.C. 2008, c. 31, s. 5

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 31

^b L.C. 1999, ch. 33

^c L.C. 2008, ch. 31, art. 2

^d L.C. 2008, ch. 31, art. 5

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

Ottawa, November 17, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

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

Ottawa, le 17 novembre 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

REGULATIONS AMENDING THE SULPHUR IN DIESEL FUEL REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Subsection 1(1) of the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“large stationary engine” means a diesel engine, except for aircraft engines, locomotive engines, vessel engines, off-road engines and engines used to propel on-road vehicles, that has a per-cylinder displacement equal to or greater than 30 000 cm³. (*gros moteur stationnaire*)

“scientific research” does not include research into the preferences of consumers for differing properties of diesel fuel or marketing research. (*recherche scientifique*)

“small stationary engine” means a diesel engine, except for aircraft engines, locomotive engines, vessel engines, off-road engines and engines used to propel on-road vehicles, that has a per-cylinder displacement of less than 30 000 cm³. (*petit moteur stationnaire*)

“vessel propelled by a large diesel engine” means a vessel that is propelled by one or more diesel engines that have a per-cylinder displacement equal to or greater than 30 000 cm³. (*bateau propulsé par un gros moteur diesel*)

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

2. (1) These Regulations do not apply to diesel fuel if

- (a) the fuel is in transit through Canada, from a place outside Canada to another place outside Canada, and is accompanied by written evidence establishing that the fuel is in transit;
- (b) the fuel is produced or sold for export and is accompanied by written evidence establishing that the fuel will be exported;
- (c) the fuel is being imported for a use referred to in section 3, the fuel's sulphur concentration exceeds the concentration referred to in that section and the fuel is accompanied by written evidence establishing that the fuel will meet the requirements of these Regulations before the fuel is used or sold; or
- (d) the fuel is being imported in a fuel tank that supplies an off-road engine, a small stationary engine, a large stationary engine or the engine of a conveyance that is used for transportation by water, land or air.

(2) These Regulations, except for section 1, subsections 5(4) to (7) and sections 5.2 and 6, do not apply in respect of diesel fuel for use in scientific research.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE SOUFRE DANS LE CARBURANT DIESEL

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 1(1) du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

« bateau propulsé par un gros moteur diesel » Bateau dont la propulsion est assurée par un ou plusieurs moteurs diesel ayant un déplacement par cylindre de 30 000 cm³ ou plus. (*vessel propelled by a large diesel engine*)

« gros moteur stationnaire » Moteur diesel qui a un déplacement par cylindre de 30 000 cm³ ou plus, à l'exclusion des moteurs d'avion, des moteurs de locomotive, des moteurs de bateau, des moteurs de véhicules routiers et des moteurs hors route. (*large stationary engine*)

« petit moteur stationnaire » Moteur diesel qui a un déplacement par cylindre de moins de 30 000 cm³, à l'exclusion des moteurs d'avion, des moteurs de locomotive, des moteurs de bateau, des moteurs de véhicules routiers et des moteurs hors route. (*small stationary engine*)

« recherche scientifique » Ne constitue pas de la recherche scientifique la recherche portant sur les préférences des consommateurs pour diverses propriétés du carburant diesel et les études de marché. (*scientific research*)

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

2. (1) Le présent règlement ne s'applique pas au carburant diesel dans les cas suivants :

- a) le carburant diesel est, preuve à l'appui, en transit au Canada, en provenance et à destination d'un lieu en dehors du Canada;
- b) il est produit ou vendu pour exportation et est accompagné d'une preuve attestant qu'il sera exporté;
- c) il est importé pour un usage visé à l'article 3, sa concentration en soufre dépasse celle prévue à cet article et il est accompagné d'une preuve attestant qu'il sera conforme aux normes prévues dans le présent règlement avant son utilisation ou sa vente;
- d) il est importé dans le réservoir servant à alimenter le moteur d'un moyen de transport terrestre, aérien ou naval ou un moteur hors route, un petit moteur stationnaire ou un gros moteur stationnaire.

(2) Le présent règlement, à l'exception de l'article 1, des paragraphes 5(4) à (7) et des articles 5.2 et 6, ne s'applique pas à l'égard du carburant diesel utilisé à des fins de recherche scientifique.

¹ SOR/2002-254

¹ DORS/2002-254

3. Section 3 of the Regulations is replaced by the following:

3. For the purposes of section 139 of the Act, the concentration of sulphur shall not exceed

- (a) in diesel fuel produced, imported or sold for use in on-road vehicles or off-road engines, 15 mg/kg;
- (b) in diesel fuel produced or imported for use in vessel engines — other than those installed on a vessel propelled by a large diesel engine — or in locomotive engines, 15 mg/kg;
- (c) in diesel fuel sold for use in vessel engines — other than those installed on a vessel propelled by a large diesel engine — or in locomotive engines, 500 mg/kg until May 31, 2014 and 15 mg/kg after May 31, 2014;
- (d) in diesel fuel produced, imported or sold for use in vessel engines installed on a vessel propelled by a large diesel engine, 1000 mg/kg after May 31, 2014;
- (e) in diesel fuel produced, imported or sold for use in small stationary engines, 15 mg/kg after May 31, 2014; and
- (f) in diesel fuel produced, imported or sold for use in large stationary engines, 1000 mg/kg after May 31, 2014.

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

5. (1) Every person who produces or imports diesel fuel shall submit to the Minister a report, for each facility where the person produces diesel fuel and for each province into which the person imports diesel fuel, that contains the information set out in Schedule 1

- (a) for each calendar quarter during which diesel fuel is produced or imported, within 45 days after the end of that quarter, until December 31, 2012; and
- (b) for each calendar year during which diesel fuel is produced or imported, within 45 days after the end of that calendar year, after December 31, 2012.

(2) Paragraph 5(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) a method equivalent to the one specified in paragraph (a) on the condition that the producer or importer proposing to use the method sends to the Minister, by registered mail or courier at least 60 days before using the method, a description of the method and evidence that demonstrates that it provides results equivalent to those provided by the method specified in paragraph (a) and the equivalency of the method is validated in accordance with the following:

- (i) if the equivalency is validated on or before the 60th day after the coming into force of this paragraph, the American Society of Testing and Materials method ASTM D 4855-97 (Reapproved 2002), *Standard Practice for Comparing Test Methods* or the method referred to in subparagraph (ii), and
- (ii) if the equivalency is validated after the day referred to in subparagraph (i), the American Society of Testing and Materials method ASTM D6708-08, *Standard Practice for Statistical Assessment and Improvement of Expected Agreement Between Two Test Methods that Purport to Measure the Same Property of a Material*.

(3) Subsections 5(4) and (5) of the Regulations are replaced by the following:

(4) Every person who intends to produce or import diesel fuel shall submit to the Minister a report, for each facility where the

3. L'article 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

3. Pour l'application de l'article 139 de la Loi, la concentration de soufre dans le carburant diesel ne peut dépasser :

- a) 15 mg/kg, si ce carburant est produit, importé ou vendu pour usage dans les véhicules routiers ou dans les moteurs hors route;
- b) 15 mg/kg, si ce carburant est produit ou importé pour usage dans les moteurs de bateau — sauf ceux installés sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel — ou les moteurs de locomotive;
- c) 500 mg/kg jusqu'au 31 mai 2014 ou 15 mg/kg après le 31 mai 2014, si ce carburant est vendu pour usage dans les moteurs de bateau — sauf ceux installés sur un bateau propulsé par un gros moteur diesel — ou les moteurs de locomotive;
- d) 1000 mg/kg après le 31 mai 2014, si ce carburant est produit, importé ou vendu pour usage dans les moteurs à bateau installés sur un bateau propulsé par un gros moteur diesel;
- e) 15 mg/kg après le 31 mai 2014, si ce carburant est produit, importé ou vendu pour usage dans de petits moteurs stationnaires;
- f) 1000 mg/kg après le 31 mai 2014, si ce carburant est produit, importé ou vendu pour usage dans de gros moteurs stationnaires.

4. (1) Le paragraphe 5(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5. (1) Quiconque produit ou importe du carburant diesel présente au ministre, pour chaque installation de production de carburant diesel et pour chaque province d'importation, un rapport comportant les renseignements prévus à l'annexe 1 :

- a) pour chaque trimestre civil durant lequel le carburant diesel est produit ou importé, dans les quarante-cinq jours suivant la fin du trimestre, jusqu'au 31 décembre 2012;
- b) pour chaque année civile durant laquelle le carburant diesel est produit ou importé, dans les quarante-cinq jours suivant la fin de l'année, après le 31 décembre 2012.

(2) L'alinéa 5(2)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(b) toute méthode équivalente à celle visée à l'alinéa a) à la condition d'une part, que le producteur ou l'importateur fasse parvenir au ministre, par courrier recommandé ou service de messagerie, au moins soixante jours avant d'employer la méthode en question, une description de celle-ci et la preuve qu'elle donne des résultats équivalents à ceux obtenus avec la méthode visée à cet alinéa et d'autre part :

- (i) dans le cas où le producteur ou l'importateur valide l'équivalence de la méthode au cours des soixante jours suivant la date d'entrée en vigueur du présent alinéa, que l'équivalence de la méthode soit validée conformément à la méthode ASTM D 4855-97 de l'American Society of Testing and Materials, intitulée *Standard Practice for Comparing Test Methods*, (approuvée de nouveau en 2002) ou à la méthode visée au sous-alinéa (ii),
- (ii) dans tout autre cas, que l'équivalence de la méthode soit validée conformément à la méthode ASTM D6708-08 de l'American Society of Testing and Materials, intitulée *Standard Practice for Statistical Assessment and Improvement of Expected Agreement Between Two Test Methods that Purport to Measure the Same Property of a Material*.

(3) Les paragraphes 5(4) et (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(4) Quiconque entend produire ou importer du carburant diesel présente au ministre, pour chaque installation de production de

person intends to produce diesel fuel and for each province into which the person intends to import diesel fuel, that contains the information set out in Schedule 2 at least one day before the day on which the person produces or imports diesel fuel for the first time.

(5) Subject to subsection (5.1), a person who has submitted a report under subsection (4) shall notify the Minister in writing of any change in the information in the report, except for changes regarding typical annual volumes or the authorized official, no later than five days after the change.

(5.1) A person who submitted a report under subsection (4) before the coming into force of this subsection shall submit a new report, for each facility where the person produces diesel fuel and for each province into which the person imports diesel fuel, no later than 60 days after the coming into force of this subsection if the diesel fuel is produced or imported for

- (a) use in vessel engines other than those on vessels propelled by a large diesel engine;
- (b) use in vessel engines on vessels propelled by a large diesel engine;
- (c) use in small stationary engines;
- (d) use in large stationary engines; or
- (e) use in scientific research.

(4) Subsection 5(7) of the Regulations is replaced by the following:

(7) A copy of each report or notice required under this section shall be maintained, for a period of five years after the report or notice is submitted to the Minister, at the production facility in Canada or at the principal place of business of the importer in Canada as identified in the information submitted under subsections (4), (5) and (5.1).

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

5.1 (1) Every person who intends to import diesel fuel shall notify the Minister in writing, at least 12 hours before the time of importation, of their intention to import

- (a) more than 100 m³ of diesel fuel at any one time; or
 - (b) more than 1000 m³ of diesel fuel into any one province and within any one day.
- (2) The notice required by subsection (1) shall include
- (a) the name and civic address of the importer;
 - (b) a statement indicating whether the diesel fuel is intended for
 - (i) use in vessel engines on vessels propelled by a large diesel engine,
 - (ii) use in large stationary engines,
 - (iii) use in scientific research, or
 - (iv) any other use, if known;
 - (c) the volume of diesel fuel that is to be imported;
 - (d) the point of entry of the diesel fuel into Canada and the estimated date and time at which it will enter Canada;
 - (e) the civic address of the first storage facility or refuelling facility to which the diesel fuel is to be delivered and the estimated date and time of its delivery there; and
 - (f) the name and telephone number of a representative of the importer through whom sampling arrangements for the imported volume of diesel fuel can be made.

(3) Every person who imports diesel fuel — other than by pipeline — shall ensure that the diesel fuel is accompanied, from

carburant diesel et pour chaque province d'importation, un rapport comportant les renseignements prévus à l'annexe 2, et ce, au plus tard le jour qui précède la date à laquelle la personne produit ou importe le carburant diesel pour la première fois.

(5) Sous réserve du paragraphe (5.1), quiconque a fourni un rapport en application du paragraphe (4) avise par écrit le ministre de toute modification aux renseignements — sauf ceux ayant trait aux volumes annuels types et à l'agent autorisé — fournis dans le rapport, et ce, au plus tard cinq jours après la modification.

(5.1) Quiconque a fourni un rapport en application du paragraphe (4) avant l'entrée en vigueur du présent paragraphe en fournit un nouveau pour chaque installation de production de carburant diesel et pour chaque province d'importation, et ce, au plus tard soixante jours suivant la date de cette entrée en vigueur dans le cas où le carburant diesel produit ou importé est destiné aux usages suivants :

- a) pour alimenter les moteurs de bateaux autres que ceux installés sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel;
- b) pour alimenter les moteurs de bateaux installés sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel;
- c) pour alimenter les petits moteurs stationnaires;
- d) pour alimenter les gros moteurs stationnaires;
- e) pour la recherche scientifique.

(4) Le paragraphe 5(7) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(7) Un exemplaire des rapports et avis exigés par le présent article est conservé, pendant les cinq ans qui suivent leur fourniture au ministre, à l'installation de production du carburant diesel au Canada ou à l'établissement principal de l'importateur au Canada mentionnés dans les renseignements fournis en application des paragraphes (4), (5) et (5.1).

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

5.1 (1) Quiconque a l'intention d'importer du carburant diesel en avise le ministre par écrit au moins douze heures avant l'importation, dans les cas suivants :

- a) il entend en importer plus de 100 m³ en une seule fois;
 - b) il entend en importer plus de 1 000 m³ dans une seule province et en une seule journée.
- (2) L'avis exigé au paragraphe (1) indique :
- a) les nom et adresse municipale de l'importateur;
 - b) l'usage, parmi ceux ci-après, auquel le carburant diesel est destiné :
 - (i) pour alimenter les moteurs de bateaux installés sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel,
 - (ii) pour alimenter les gros moteurs stationnaires,
 - (iii) pour la recherche scientifique,
 - (iv) pour tout autre usage, s'il est connu;
 - c) le volume de carburant diesel qui doit être importé;
 - d) le point d'entrée du carburant diesel au Canada, ainsi que la date et l'heure d'entrée prévues;
 - e) l'adresse municipale de la première installation d'entreposage ou de ravitaillement à laquelle le carburant diesel doit être livré ainsi que la date et l'heure de livraison prévues à cette installation;
 - f) les nom et numéro de téléphone d'un représentant de l'importateur avec lequel des modalités d'échantillonnage du volume de carburant diesel importé pourraient être établies.

(3) Quiconque importe du carburant diesel par tout autre moyen qu'un pipeline doit veiller à ce que le carburant importé

the point of entry into Canada to the point of final delivery, by a record that indicates

- (a) the name and civic address of the importer;
- (b) the name and civic address of the person to whom the diesel fuel is to be sold or the ownership is to be transferred;
- (c) the civic address of the first storage facility or refuelling facility to which the diesel fuel is to be delivered;
- (d) the volume of the diesel fuel; and
- (e) whether the diesel fuel is intended for use in scientific research, large stationary engines, vessel engines on vessels propelled by a large diesel engine, or, if known, any other use.

5.2 (1) A report or notice that is required under these Regulations shall be sent electronically in the form and format specified by the Minister and shall bear the electronic signature of an authorized official.

(2) If the Minister has not specified an electronic form and format or if it is impractical to send the report or notice electronically in accordance with subsection (1) because of circumstances beyond the person's control, the report or notice shall be sent on paper, be signed by an authorized official and be in the form and format specified by the Minister. However, if no form and format has been so specified, the report or notice may be in any form and format.

6. Section 6 of the Regulations is replaced by the following:

6. (1) Every person who produces or imports diesel fuel shall keep a record of each batch of diesel fuel produced or imported that indicates the volume of the batch, its date of dispatch or importation and whether the concentration of sulphur of the batch is

- (a) greater than 15 mg/kg but less than or equal to 1000 mg/kg; or
- (b) greater than 1000 mg/kg.

(2) Every person who produces or imports diesel fuel with a concentration of sulphur greater than 15 mg/kg shall, before the dispatch of a batch of that fuel from the production facility or the importation of a batch of that fuel, indicate in a record the date of the dispatch or importation of the batch and

- (a) if the dispatch or importation takes place on or before May 31, 2014, include the statement: "not suitable for use in on-road vehicles, off-road engines, locomotive engines or vessel engines other than those on vessels propelled by a large diesel engine"; or
- (b) if the dispatch or importation takes place after May 31, 2014, include the statement: "not suitable for use in on-road vehicles, off-road engines, locomotive engines, small stationary engines or vessel engines other than those on vessels propelled by a large diesel engine".

(3) Every record made in accordance with subsection (2) shall be maintained, for a period of five years after the record is made, at the production facility in Canada or at the principal place of business of the importer in Canada as identified in the information submitted under subsections 5(4), (5) and (5.1).

7. Schedules 1 and 2 to the Regulations are replaced by the Schedules 1 and 2 set out in the schedule to these Regulations.

soit accompagné, depuis son point d'entrée au Canada jusqu'au point de livraison finale, d'un registre indiquant :

- a) les nom et adresse municipale de l'importateur;
- b) les nom et adresse municipale de la personne à qui le carburant diesel doit être vendu ou la propriété être transférée;
- c) l'adresse municipale de la première installation d'entreposage ou de ravitaillement à laquelle le carburant doit être livré;
- d) le volume de carburant diesel;
- e) l'usage auquel le carburant est destiné, à savoir pour la recherche scientifique, pour alimenter les gros moteurs stationnaires, pour alimenter les moteurs de bateaux installés sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel ou pour tout autre usage s'il est connu.

5.2 (1) Les rapports ou avis exigés par le présent règlement sont transmis électroniquement en la forme précisée par le ministre et portent la signature électronique de l'agent autorisé.

(2) Si le ministre n'a pas précisé de forme au titre du paragraphe (1) ou si, en raison de circonstances indépendantes de sa volonté, la personne qui transmet un rapport ou avis n'est pas en mesure de le faire conformément à ce paragraphe, elle le transmet sur support papier, signé par un agent autorisé, en la forme précisée par le ministre le cas échéant.

6. L'article 6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

6. (1) Quiconque produit ou importe du carburant diesel consigne dans un registre chaque lot produit ou importé en spécifiant la date de son expédition ou de son importation, son volume et indique :

- a) si la concentration de soufre du lot est supérieure à 15 mg/kg, mais inférieure ou égale à 1000 mg/kg;
- b) si la concentration de soufre du lot est supérieure à 1000 mg/kg.

(2) Quiconque produit ou importe du carburant diesel dont la concentration de soufre est supérieure à 15 mg/kg consigne dans un registre, avant l'expédition du carburant depuis l'installation de production ou avant l'importation de celui-ci, tout lot qu'il expédie ou importe, en y inscrivant la date d'expédition ou d'importation du lot ainsi que la mention ci-après, selon la date où a eu lieu l'expédition ou l'importation :

- a) si elle a lieu le 31 mai 2014 ou avant cette date, la mention « ne convient pas pour usage dans les véhicules routiers, les moteurs hors route, les moteurs de locomotive ou les moteurs de bateau, autres que ceux sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel »;
- b) si elle a lieu après le 31 mai 2014, la mention « ne convient pas pour usage dans les véhicules routiers, moteurs hors route, moteurs de locomotive, petits moteurs stationnaires ou moteurs de bateau, autres que ceux sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel ».

(3) Les registres visés au paragraphe (2) sont conservés, pendant les cinq ans suivant la date de l'inscription dans le registre, à l'installation de production du carburant diesel au Canada ou à l'établissement principal de l'importateur au Canada mentionnés dans les renseignements fournis en application des paragraphes 5(4), (5) et (5.1).

7. Les annexes 1 et 2 du même règlement sont remplacées par les annexes 1 et 2 figurant à l'annexe du présent règlement.

COMING INTO FORCE

8. (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on June 1, 2012, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

(2) Section 5.1 of the *Sulphur in Diesel Fuel Regulations*, as enacted by section 5 of these Regulations, comes into force 60 days after the day on which these Regulations come into force.

ENTRÉE EN VIGUEUR

8. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juin 2012, ou à la date de son enregistrement si elle est postérieure.

(2) L'article 5.1 du *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, édicté par l'article 5 du présent règlement, entre en vigueur soixante jours après l'entrée en vigueur du présent règlement.

SCHEDULE
(Section 7)

SCHEDULE 1
(Subsection 5(1))

REPORT OF SULPHUR CONCENTRATION
IN DIESEL FUEL

1. Calendar year _____

2. Calendar quarter _____

3. Name of producer or importer _____

4. Name of the facility in Canada at which the diesel fuel is produced or the province of import _____

5. Civic address (and mailing address if different) of the facility in Canada at which the diesel fuel is produced or the importer's principal place of business in Canada _____

6. Provide the required information for each type of fuel, indicating the volume of diesel fuel in m³ and the sulphur concentration in mg/kg, in the following table:

TABLE

Item	Column 1 Required Information	Column 2 Diesel Fuel Excluding Biodiesel Fuel and Blends of Biodiesel Fuel and Diesel Fuel	Column 3 Biodiesel Fuel	Column 4 Blends of Biodiesel Fuel and Diesel Fuel
1.	Diesel fuel with a concentration of sulphur that is less than or equal to 15 mg/kg			
	(a) Volume of diesel fuel	_____	_____	_____
	(b) Highest sulphur concentration	_____	_____	_____
	(c) Lowest sulphur concentration	_____	_____	_____
	(d) Volume-weighted average sulphur concentration	_____	_____	_____
	(e) Method used (for reporting purposes) to measure sulphur concentration	_____	_____	_____
2.	Diesel fuel with a concentration of sulphur that is greater than 15 mg/kg but less than or equal to 1000 mg/kg			
	(a) Volume of diesel fuel	_____	_____	_____
	(b) Highest sulphur concentration	_____	_____	_____
	(c) Lowest sulphur concentration	_____	_____	_____
	(d) Volume-weighted average sulphur concentration	_____	_____	_____
	(e) Method used (for reporting purposes) to measure sulphur concentration	_____	_____	_____

SCHEDULE 1 — *Continued*TABLE — *Continued*

Item	Column 1 Required Information	Column 2 Diesel Fuel Excluding Biodiesel Fuel and Blends of Biodiesel Fuel and Diesel Fuel	Column 3 Biodiesel Fuel	Column 4 Blends of Biodiesel Fuel and Diesel Fuel
3.	Diesel fuel with a concentration of sulphur that is greater than 1000 mg/kg			
	(a) Volume of diesel fuel	_____	_____	_____
	(b) Highest sulphur concentration	_____	_____	_____
	(c) Lowest sulphur concentration	_____	_____	_____
	(d) Volume-weighted average sulphur concentration	_____	_____	_____
	(e) Method used (for reporting purposes) to measure sulphur concentration	_____	_____	_____

7. Authorized official

Name _____

Title _____

Signature and date _____

Telephone number () _____

Fax number () _____

ANNEXE
(*article 7*)ANNEXE 1
(*paragraphe 5(1)*)RAPPORT SUR LA CONCENTRATION DE SOUFRE
DANS LE CARBURANT DIESEL

1. Année civile : _____

2. Trimestre civil : _____

3. Nom du producteur ou de l'importateur :
_____4. Nom de l'installation de production du carburant diesel au Canada ou province d'importation :
_____5. Adresse municipale (et postale, si différente) au Canada de l'installation de production du carburant diesel ou de l'établissement principal de l'importateur :

ANNEXE 1 (suite)

6. Indiquer les renseignements demandés dans le tableau ci-après pour chaque type de carburant, les volumes de carburant diesel étant indiqués en m³ et les concentrations de soufre en mg/kg :

TABLEAU

Article	Colonne 1 Renseignements demandés	Colonne 2 Carburant diesel, autre que le carburant biodiesel ou les mélanges de carburant diesel et de carburant biodiesel	Colonne 3 Carburant biodiesel	Colonne 4 Mélanges de carburant diesel et de carburant biodiesel
1.	carburant diesel dont la concentration en soufre est égale ou inférieure à 15 mg/kg :			
	a) volume de carburant diesel	_____	_____	_____
	b) concentration maximale en soufre	_____	_____	_____
	c) concentration minimale en soufre	_____	_____	_____
	d) moyenne pondérée de la concentration en soufre en fonction du volume	_____	_____	_____
	e) méthode utilisée pour calculer la concentration en soufre figurant au rapport	_____	_____	_____
2.	carburant diesel dont la concentration en soufre est supérieure à 15 mg/kg et est égale ou inférieure à 1000 mg/kg :			
	a) volume de carburant diesel	_____	_____	_____
	b) concentration maximale en soufre	_____	_____	_____
	c) concentration minimale en soufre	_____	_____	_____
	d) moyenne pondérée de la concentration en soufre en fonction du volume	_____	_____	_____
	e) méthode utilisée pour calculer la concentration en soufre figurant au rapport	_____	_____	_____
3.	carburant diesel dont la concentration en soufre est supérieure à 1000 mg/kg :			
	a) volume de carburant diesel	_____	_____	_____
	b) concentration maximale en soufre	_____	_____	_____
	c) concentration minimale en soufre	_____	_____	_____
	d) moyenne pondérée de la concentration en soufre en fonction du volume	_____	_____	_____
	e) méthode utilisée pour calculer la concentration en soufre figurant au rapport	_____	_____	_____

7. Agent autorisé

Nom : _____

Titre : _____

Signature et date : _____

N^o de téléphone : () _____

N^o de télécopieur : () _____

SCHEDULE 2
(Subsection 5(4))

PRODUCERS OR IMPORTERS OF DIESEL FUEL — REQUIRED INFORMATION

1. Name of producer or importer _____

2. Civic address (and mailing address if different) of producer or importer _____

SCHEDULE 2 — *Continued*

3. Registration number(s), if any were provided by the Minister under section 7 of the *Benzene in Gasoline Regulations*

4. Indicate if one or more of the following apply:

(a) producer in Canada of diesel fuel, excluding biodiesel fuel and blends of biodiesel fuel and diesel fuel, for

- use in on-road vehicles
- use in off-road engines
- use in vessel engines other than those on vessels propelled by a large diesel engine
- use in vessel engines on vessels propelled by a large diesel engine
- use in small stationary engines
- use in large stationary engines
- use in locomotive engines
- use in scientific research
- any other use (specify) _____

(b) importer of diesel fuel, excluding biodiesel fuel and blends of biodiesel fuel and diesel fuel, for

- use in on-road vehicles
- use in off-road engines
- use in vessel engines other than those on vessels propelled by a large diesel engine
- use in vessel engines on vessels propelled by a large diesel engine
- use in small stationary engines
- use in large stationary engines
- use in locomotive engines
- use in scientific research
- any other use (specify) _____

(c) producer in Canada of biodiesel fuel for

- use in on-road vehicles
- use in off-road engines
- use in vessel engines other than those on vessels propelled by a large diesel engine
- use in vessel engines on vessels propelled by a large diesel engine
- use in small stationary engines
- use in large stationary engines
- use in locomotive engines
- use in scientific research
- any other use (specify) _____

(d) importer of biodiesel fuel for

- use in on-road vehicles
- use in off-road engines
- use in vessel engines other than those on vessels propelled by a large diesel engine
- use in vessel engines on vessels propelled by a large diesel engine
- use in small stationary engines
- use in large stationary engines
- use in locomotive engines
- use in scientific research
- any other use (specify) _____

(e) importer of a blend of biodiesel fuel and diesel fuel for

- use in on-road vehicles
- use in off-road engines
- use in vessel engines other than those on vessels propelled by a large diesel engine

SCHEDULE 2 — Continued

- [] use in vessel engines on vessels propelled by a large diesel engine
- [] use in small stationary engines
- [] use in large stationary engines
- [] use in locomotive engines
- [] use in scientific research
- [] any other use (specify)

5. For each facility in Canada at which diesel fuel is produced

(a) indicate the name and civic address (and mailing address if different) of the facility

(b) indicate the typical annual volume in m³ of diesel fuel produced for each intended use, according to fuel type, in the following table:

TABLE

Column 1		Column 2	Column 3
Item	Intended Use	Diesel Fuel Excluding Biodiesel Fuel and Blends of Biodiesel Fuel and Diesel Fuel	Biodiesel Fuel
1.	use in on-road vehicles	_____	_____
2.	use in off-road engines	_____	_____
3.	use in vessel engines other than those on vessels propelled by a large diesel engine	_____	_____
4.	use in vessel engines on vessels propelled by a large diesel engine	_____	_____
5.	use in small stationary engines	_____	_____
6.	use in large stationary engines	_____	_____
7.	use in locomotive engines	_____	_____
8.	use in scientific research	_____	_____
9.	any other use (specify)	_____	_____

6. For importers

(a) indicate the civic address (and mailing address if different) for the principal place of business in Canada

(b) indicate each usual point of entry into Canada and usual mode of importation (e.g. ship, rail, truck, pipeline, etc.)

(c) indicate, for each usual point of entry into Canada, the typical annual volume in m³ of diesel fuel imported for each intended use, according to fuel type, in the following table:

TABLE

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Intended Use	Diesel Fuel Excluding Biodiesel Fuel and Blends of Biodiesel Fuel and Diesel Fuel	Biodiesel Fuel	Blends of Biodiesel Fuel and Diesel Fuel
1.	use in on-road vehicles	_____	_____	_____
2.	use in off-road vehicles	_____	_____	_____
3.	use in vessel engines other than those on vessels propelled by a large diesel engine	_____	_____	_____
4.	use in vessel engines on vessels propelled by a large diesel engine	_____	_____	_____

SCHEDULE 2 — *Continued*TABLE — *Continued*

Item	Column 1 Intended Use	Column 2 Diesel Fuel Excluding Biodiesel Fuel and Blends of Biodiesel Fuel and Diesel Fuel	Column 3 Biodiesel Fuel	Column 4 Blends of Biodiesel Fuel and Diesel Fuel
5.	use in small stationary engines	_____	_____	_____
6.	use in large stationary engines	_____	_____	_____
7.	use in locomotive engines	_____	_____	_____
8.	use in scientific research	_____	_____	_____
9.	any other use (specify)	_____	_____	_____

7. Authorized official

Name _____

Title _____

Signature and date _____

Telephone number () _____

Fax number () _____

[49-1-o]

ANNEXE 2
(paragraphe 5(4))

PRODUCTEURS ET IMPORTATEURS DE CARBURANT DIESEL — RENSEIGNEMENTS À FOURNIR

1. Nom du producteur ou de l'importateur : _____

2. Adresse municipale (et adresse postale, si différente) du producteur ou de l'importateur : _____

_____3. Numéros d'enregistrement fournis en vertu de l'article 7 du *Règlement sur le benzène dans l'essence* (s'il y a lieu) : _____

4. Indiquer si un ou plusieurs des éléments suivants s'appliquent :

a) producteur au Canada de carburant diesel, autre que le carburant biodiesel ou les mélanges de carburant diesel et de carburant biodiesel, pour :

 utilisation dans les véhicules routiers utilisation dans les moteurs hors route utilisation dans les moteurs de bateau, autre que ceux utilisés dans les bateaux propulsés par un gros moteur diesel utilisation dans les moteurs de bateaux utilisés sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel utilisation dans les petits moteurs stationnaires utilisation dans les gros moteurs stationnaires utilisation dans les moteurs de locomotive utilisation pour la recherche scientifique toute autre utilisation (préciser) : _____

b) importateur de carburant diesel, autre que le carburant biodiesel ou les mélanges de carburant diesel et de carburant biodiesel, pour :

 utilisation dans les véhicules routiers utilisation dans les moteurs hors route utilisation dans les moteurs de bateau, autre que ceux utilisés dans les bateaux propulsés par un gros moteur diesel utilisation dans les moteurs de bateaux utilisés sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel

ANNEXE 2 (suite)

- utilisation dans les petits moteurs stationnaires
- utilisation dans les gros moteurs stationnaires
- utilisation dans les moteurs de locomotive
- utilisation pour la recherche scientifique
- toute autre utilisation (préciser) : _____
- c) producteur au Canada de carburant biodiesel pour :
- utilisation dans les véhicules routiers
- utilisation dans les moteurs hors route
- utilisation dans les moteurs de bateau, autre que ceux utilisés dans les bateaux propulsés par un gros moteur diesel
- utilisation dans les moteurs de bateaux utilisés sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel
- utilisation dans les petits moteurs stationnaires
- utilisation dans les gros moteurs stationnaires
- utilisation dans les moteurs de locomotive
- utilisation pour la recherche scientifique
- toute autre utilisation (préciser) : _____
- d) importateur de carburant biodiesel pour :
- utilisation dans les véhicules routiers
- utilisation dans les moteurs hors route
- utilisation dans les moteurs de bateau, autre que ceux utilisés dans les bateaux propulsés par un gros moteur diesel
- utilisation dans les moteurs de bateaux utilisés sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel
- utilisation dans les petits moteurs stationnaires
- utilisation dans les gros moteurs stationnaires
- utilisation dans les moteurs de locomotive
- utilisation pour la recherche scientifique
- toute autre utilisation (préciser) : _____
- e) importateur de mélanges de carburant diesel et de carburant biodiesel pour :
- utilisation dans les véhicules routiers
- utilisation dans les moteurs hors route
- utilisation dans les moteurs de bateau, autre que ceux utilisés dans les bateaux propulsés par un gros moteur diesel
- utilisation dans les moteurs de bateaux utilisés sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel
- utilisation dans les petits moteurs stationnaires
- utilisation dans les gros moteurs stationnaires
- utilisation dans les moteurs de locomotive
- utilisation pour la recherche scientifique
- toute autre utilisation (préciser) : _____

5. Pour chaque installation de production de carburant diesel au Canada :

a) indiquer les nom et adresse municipale (et adresse postale, si différente) de l'installation :

b) indiquer dans le tableau ci-après, le volume annuel de carburant diesel habituellement produit, en m³, pour chaque utilisation projetée, selon le type de carburant :

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Type d'utilisation	Carburant diesel, autre que le carburant biodiesel ou les mélanges de carburant diesel et de carburant biodiesel	Carburant biodiesel
1.	utilisation dans les véhicules routiers	_____	_____
2.	utilisation dans les moteurs hors route	_____	_____

ANNEXE 2 (suite)

TABLEAU (suite)

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
Article	Type d'utilisation	Carburant diesel, autre que le carburant biodiesel ou les mélanges de carburant diesel et de carburant biodiesel	Carburant biodiesel
3.	utilisation dans les moteurs de bateau, autre que ceux utilisés sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel	_____	_____
4.	utilisation dans les moteurs de bateaux utilisés sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel	_____	_____
5.	utilisation dans les petits moteurs stationnaires	_____	_____
6.	utilisation dans les gros moteurs stationnaires	_____	_____
7.	utilisation dans les moteurs de locomotive	_____	_____
8.	utilisation pour la recherche scientifique	_____	_____
9.	toute autre utilisation (préciser)	_____	_____

6. Importateur :

a) indiquer les nom et adresse municipale (et adresse postale, si différente) de l'établissement principal au Canada :

b) indiquer chaque point d'entrée habituel au Canada et chaque mode d'importation habituel (par exemple bateau, train, camion, pipeline, etc.) :

c) indiquer dans le tableau ci-après, pour chaque point d'entrée habituel au Canada, le volume annuel de carburant diesel habituellement importé, en m³ pour chaque utilisation projetée, selon le type de carburant :

TABLEAU

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Utilisation projetée	Carburant diesel, autre que le carburant biodiesel ou les mélanges de carburant diesel et de carburant biodiesel	Carburant biodiesel	Mélanges de carburant diesel et de carburant biodiesel
1.	utilisation dans les véhicules routiers	_____	_____	_____
2.	utilisation dans les moteurs hors route	_____	_____	_____
3.	utilisation dans les moteurs de bateau, autre que ceux utilisés dans les bateaux propulsés par un gros moteur diesel	_____	_____	_____
4.	utilisation dans les moteurs de bateaux utilisés sur les bateaux propulsés par un gros moteur diesel	_____	_____	_____
5.	utilisation dans les petits moteurs stationnaires	_____	_____	_____
6.	utilisation dans les gros moteurs stationnaires	_____	_____	_____
7.	utilisation dans les moteurs de locomotive	_____	_____	_____
8.	utilisation pour la recherche scientifique	_____	_____	_____
9.	toute autre utilisation (préciser)	_____	_____	_____

7. Agent autorisé

Nom : _____

Titre : _____

Signature et date : _____

N° de téléphone : () _____

N° de télécopieur : () _____

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI and VII)

Statutory authority

Aeronautics Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: From 1977 to 2009, 35 airworthy aeroplanes were flown into the ground while under pilot control. The aviation industry refers to these as controlled flight into terrain (CFIT) accidents. There have been 100 fatalities and 46 serious injuries as a result of these CFITs. To date, risk information alone has not motivated all of the Canadian aviation industry to voluntarily equip key passenger aircraft with existing technologies that would help mitigate risks associated to CFITs.

Description: The proposed regulatory amendments would introduce requirements for the installation of Terrain Awareness Warning Systems (TAWS) equipped with an Enhanced Altitude Accuracy (EAA) function in private turbine-powered aeroplanes configured with six or more passenger seats, excluding pilot seats, and in commercial aeroplanes configured with six or more passenger seats, excluding pilot seats. Operators would have two years from the date on which the Regulations come into force to equip their aeroplanes with TAWS and five years to equip with EAA.

Cost-benefit statement: The vast majority of Canadian passenger aeroplane operators already respect these proposed amendments. The present-value cost of equipping and retrofitting the remainder of the fleet with TAWS and EAA is estimated to be approximately \$59M (\$43M for TAWS and \$16M for EAA). The present-value benefit (e.g. prevention of fatalities, serious injuries, and material loss) is estimated to be approximately \$216M. These proposed amendments should yield a net benefit of approximately \$157M over a 10-year period from full implementation.

Business and consumer impacts: There would be some cost associated with the implementation of these proposed amendments, but the risks associated with CFIT accidents would be reduced, resulting in fewer deaths, serious injuries and material loss. Businesses and consumers would therefore benefit from the increased safety of aircraft. Moreover, airlines travelling to the United States and to the European Union would be

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, VI et VII)

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : Entre 1977 et 2009, 35 aéronefs en état de navigabilité se sont écrasés au sol sans que le pilote ait perdu le contrôle de l'appareil. Dans l'industrie de l'aviation, on utilise le terme « impact sans perte de contrôle » (CFIT) pour décrire ces événements qui ont causé une centaine de morts et 46 blessés graves. Or, à ce jour, les renseignements publiés sur les risques n'ont pas suffi à motiver tous les intervenants de l'industrie de l'aviation à équiper leurs principaux aéronefs de transport de passagers des technologies existantes qui permettraient d'atténuer les risques de CFIT.

Description : Les modifications réglementaires proposées rendraient obligatoire l'installation d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) équipé d'une fonction de précision d'altitude améliorée (EAA) à bord des avions à turbomoteur privés dont la configuration prévoit six sièges passagers ou plus, sans compter les sièges pilotes, et à bord des avions commerciaux dont la configuration prévoit six sièges passagers ou plus, sans compter les sièges pilotes. Les exploitants disposeraient d'un délai de deux ans après la date d'entrée en vigueur du Règlement pour équiper leurs avions d'un TAWS et de cinq ans pour les doter de l'EAA.

Énoncé des coûts et avantages : Les avions de la grande majorité des exploitants d'avions de transport de passagers canadiens sont déjà conformes aux exigences énoncées dans les modifications proposées. On estime à environ 59 M\$ (43 M\$ pour le TAWS et 16 M\$ pour l'EAA) le coût actuel de l'équipement et de l'installation du TAWS et de l'EAA sur les avions qui ne sont pas encore conformes à ces exigences. Par contre, la valeur actuelle des avantages (moins de victimes, de blessés graves et de pertes matérielles) est estimée à près de 216 M\$. On anticipe donc un bénéfice net d'environ 157 M\$ au cours de la décennie qui suivra la mise en œuvre des modifications proposées.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : La mise en œuvre des modifications proposées engendrerait des coûts, mais les risques d'accident CFIT seraient considérablement atténués, ce qui réduirait le nombre de victimes, de blessés graves et de pertes matérielles. Les entreprises et les consommateurs bénéficieraient d'avions plus sécuritaires. De plus, les avions des compagnies aériennes canadiennes qui

in compliance with similar regulations in those jurisdictions, strengthening Canada's ability to compete economically in those markets.

Domestic and international coordination and cooperation:

These proposed amendments would align the Canadian regulation with those of other jurisdictions. The United States, the European Aviation Safety Agency (EASA) and the International Civil Aviation Organization (ICAO) have all introduced legal requirements and standards regarding TAWS. Canadian aircraft operators operating in other jurisdictions are expected to comply with the more restrictive regulations of these jurisdictions. Impacts on imports of new aircraft would be minimal.

desservent les États-Unis et l'Union européenne seraient conformes à la réglementation en vigueur dans ces pays, ce qui les mettrait dans une meilleure position pour concurrencer les entreprises de ces marchés.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale :

Les modifications proposées harmoniseraient la réglementation canadienne avec celle des autres administrations. Les États-Unis, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont tous adopté des exigences juridiques et des normes portant sur le TAWS. Les avions canadiens qui desservent ces régions doivent respecter les exigences plus strictes en vigueur dans ces espaces aériens. L'incidence des modifications sur l'importation d'aéronefs neufs serait minime.

Issue

A controlled flight into terrain (CFIT) is a type of accident in which a flight crew loses its awareness of its proximity to terrain and flies an airworthy aircraft into terrain or an obstacle while the aircraft is under complete control. From 1977 to 2009, 35 airworthy aeroplanes were flown into the ground while under pilot control, resulting in 100 fatalities and 46 serious injuries. The Canadian industry has been aware of this situation and of the technologies available to mitigate the risks associated to environments conducive to CFITs. To date, risk information alone has not motivated all operators to equip their aircraft with existing technologies.

Use of a Ground Proximity Warning System (GPWS), a system that gives flight crews minimal early warning of impending collision with terrain, has been required since the mid-1980s by the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) as it was by the Regulations that CARs replaced. TAWS improves on the existing GPWS by providing the flight crew much earlier aural and visual warnings of an impending collision with terrain or obstacles and provides these warnings under conditions in which the GPWS cannot. The GPWS has no ability to "look ahead" of the aircraft to evaluate the potential danger of oncoming terrain or other obstacles. Also, GPWS alerts and warnings are inhibited when landing gear and flaps are extended in landing configuration. If an aircraft in landing configuration descends to a location other than a runway, it will receive no GPWS alert or warning. TAWS has a "forward-looking" terrain display, based on real-time comparison of an aircraft's location coordinates with stored terrain data. TAWS also allows the development of a terrain clearance "floor," based on calculated distance to a specified runway threshold location, which will provide alerts and warnings independent of landing gear or flap settings.¹

There are two classes of TAWS equipment available, Class A and Class B. Class A TAWS is intended for larger aeroplanes, while Class B is intended for smaller aeroplanes. Both classes have the terrain look-ahead function called Forward Looking Terrain Avoidance (FLTA) and the unsafe terrain clearance function called Premature Descent Algorithm (PDA) in addition to the basic GPWS function. Because Class B TAWS is intended for

Question

Il y a impact sans perte de contrôle (CFIT) lorsqu'un aéronef en état de navigabilité est dirigé en vol contrôlé contre le relief ou un obstacle par un équipage de conduite qui n'est plus conscient de la proximité du terrain. Entre 1977 et 2009, 35 aéronefs en état de navigabilité se sont écrasés au sol sans que le pilote ait perdu le contrôle de l'appareil, causant une centaine de morts et 46 blessés graves. Ces faits sont bien connus des intervenants de l'industrie de l'aviation canadienne de même que les technologies disponibles sur le marché pour atténuer les risques reliés aux environnements propices aux CFIT. Or, à ce jour, les renseignements publiés sur les risques de CFIT n'ont pas suffi à motiver tous les intervenants de l'industrie de l'aviation à équiper leurs appareils des technologies disponibles.

Depuis le milieu des années 1980, le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), tout comme la réglementation qu'il a remplacée, exige que les avions soient équipés d'un dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS) qui avertit de façon minimale l'équipage de conduite d'un risque imminent de collision avec le relief. Le TAWS est une version améliorée du GPWS puisqu'il avertit beaucoup plus tôt des risques de collision imminente avec le relief ou un obstacle par des signaux sonores et visuels, et ce, dans des conditions où le GPWS ne fonctionnerait pas. Le GPWS ne peut pas « voir » devant l'avion pour évaluer le danger potentiel d'un rapprochement avec le relief ou des obstacles. De plus, les alarmes et les avertissements du GPWS sont désactivés quand le train d'atterrissage et les volets sont en configuration d'atterrissage. Si un avion en configuration d'atterrissage descend à un endroit autre qu'une piste, il ne reçoit aucun avertissement ou aucune alarme GPWS. Le TAWS donne un affichage du relief devant l'avion en comparant en temps réel les coordonnées de la position de l'avion avec les données du relief en mémoire. Il permet également d'établir des marges « plancher » de survol du relief d'après la distance calculée jusqu'à l'emplacement d'un seuil de piste spécifié, donnant ainsi des alarmes et des avertissements indépendants de la configuration du train et des volets¹.

Il existe deux classes de TAWS : le TAWS de classe A et celui de classe B. Le TAWS de classe A est prévu pour les gros avions et celui de classe B pour les petits avions. Les deux classes disposent des fonctions d'exploration frontale du relief : la fonction d'évitement du relief devant l'avion (FLTA) et la fonction d'algorithme de descente prématurée (PDA) en plus de la fonction de base du GPWS. Le TAWS de classe B étant conçu pour les petits

¹ United States Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Investigation of Controlled Flight into Terrain Descriptions of Flight Paths for Selected Controlled Flight into Terrain (CFIT) Aircraft Accidents, 1985-1997*, Volpe National Transportation Systems Center, Cambridge, Mass., Robert O. Phillips, March 1999, pp. 2-3.

¹ Department of Transportation des États-Unis, Federal Aviation Administration, *Investigation of Controlled Flight into Terrain Descriptions of Flight Paths for Selected Controlled Flight into Terrain (CFIT) Aircraft Accidents, 1985-1997*, Volpe National Transportation Systems Center, Cambridge, Mass., Robert O. Phillips, mars 1999, p. 2 et 3.

smaller aeroplanes, it has reduced GPWS modes compared to Class A TAWS and is simpler and less expensive to install.

Terrain Awareness Warning Systems require an accurate input of altitude to function correctly. Most current TAWS equipment has an altitude accuracy function that can be referred to as an Enhanced Altitude Accuracy (EAA) function. The EAA function uses various sources of altitude information including the Global Positioning System (GPS), radio altimeter readings, and static air temperature readings to compute a very accurate altitude input, despite various atmospheric conditions of temperature and pressure that can lead to errors in altitude calculation. The EAA function also protects against flight crew errors by automatically setting altitude references necessary for accurate altitude measurements.

The proposed regulatory amendments will apply to private turbine-powered aeroplanes configured with six or more seats, excluding pilot seats, and to commercial aeroplanes configured with six or more seats, excluding pilot seats. Companies will have two years from the date on which the Regulations come into force to equip their aeroplanes with TAWS and five years from the same date to equip them with EAA.

Objectives

These proposed amendments would further Transport Canada's mission to serve the public interest through the promotion of a safe and secure transportation system in Canada. In particular, the proposed regulatory amendments address key policy issues:

Transportation Safety Board recommendations

These proposed amendments would respond to a recommendation of the Transportation Safety Board of Canada (TSB), made following an accident in February 1995, for a requirement to install a GPWS on all turbine-powered Instrument Flight Rule (IFR)-approved commuter and airline aircraft carrying 10 or more passengers. The intent of the recommendation was that the enhanced safety provided by GPWS not be limited to turbo-jet powered aircraft but should be a function of the purpose of the aircraft and of its passenger-carrying capacity.

International alignment

The Federal Aviation Administration (FAA) introduced in March 2001 requirements for turbine-powered aeroplanes configured with six or more seats, excluding pilot seats, to be equipped with TAWS.

The International Civil Aviation Organization (ICAO) introduced in 2003 a standard for international commercial aviation requiring that turbine-powered aeroplanes with a maximum certificated take-off weight (MCTOW) of more than 5 700 kg, and authorized to carry more than nine passengers, be equipped with a Class A TAWS. It is recommended that smaller turbine-powered aeroplanes in international commercial aviation, although not the subject of an ICAO standard, have a Class A TAWS.

The European Aviation Safety Agency, or EASA (which now incorporates the European Joint Aviation Authority [JAA]), has adopted the ICAO standard, and the individual States that are signatories to their agreement are in the process of adopting TAWS requirements.

avions, ses modes GPWS sont restreints par rapport au TAWS de classe A, mais il est plus facile et moins onéreux à installer.

Le TAWS nécessite une donnée d'altitude précise pour pouvoir fonctionner correctement. La plupart des TAWS actuels disposent d'une fonction de précision d'altitude appelée fonction de précision d'altitude améliorée (EAA). La fonction d'EAA utilise différentes sources d'information d'altitude, notamment celles du système de positionnement mondial (GPS), du radioaltimètre et de la température de l'air ambiant pour calculer une donnée d'altitude précise indépendamment des conditions atmosphériques de température et de pression qui peuvent engendrer des erreurs d'altitude. La fonction d'EAA protège également l'équipage des erreurs lors du calage altimétrique nécessaire pour obtenir des altitudes précises.

Les modifications proposées au Règlement viseront les avions à turbomoteur privés dont la configuration prévoit six sièges ou plus, sans compter les sièges pilotes, et les avions commerciaux dont la configuration prévoit six sièges ou plus, sans compter les sièges pilotes. Les entreprises disposeront d'un délai de deux ans après la date d'entrée en vigueur du Règlement pour équiper leurs avions d'un TAWS et de cinq ans à partir de cette même date pour les doter de la fonction d'EAA.

Objectifs

Les modifications proposées viendraient appuyer la mission de Transports Canada qui est de servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport sûr et sécuritaire au Canada. Elles traitent plus particulièrement des principaux enjeux stratégiques :

Recommandations du Bureau de la sécurité des transports

Les modifications proposées tiendraient compte d'une recommandation que le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a faite à la suite d'un accident qui s'est produit en février 1995. En effet, le BST recommandait que l'installation d'un GPWS soit exigée sur tous les avions de transport régional et tous les avions de ligne à turbomoteur approuvés pour les Règles de vol aux instruments (vol IFR) et pouvant transporter 10 passagers ou plus. La recommandation visait à ne pas restreindre l'utilisation des GPWS aux avions à turbomoteur afin de les rendre plus sécuritaires, mais de l'imposer sur tout avion en fonction de l'utilisation qui est faite de l'appareil et du nombre de passagers qu'il peut transporter.

Harmonisation sur le plan international

En mars 2001, la Federal Aviation Administration (FAA) a adopté une disposition rendant obligatoire l'installation d'un TAWS sur les avions à turbomoteur dont la configuration prévoit six sièges ou plus, sans compter les sièges pilotes.

En 2003, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a adopté une norme concernant l'aviation commerciale internationale prévoyant l'installation d'un TAWS de classe A sur les avions à turbomoteur d'une masse maximale homologuée au décollage (MMHD) de plus de 5 700 kg et autorisés à transporter plus de neuf passagers. Les avions à turbomoteur plus petits assurant un service commercial international ne sont pas soumis à cette norme, mais l'installation d'un TAWS de classe A est recommandée.

L'Agence européenne de la sécurité aérienne, ou AESA (qui comprend maintenant la Joint Aviation Authority [JAA] de l'Europe), a adopté la norme de l'OACI et les États signataires de l'entente de l'AESA sont en voie d'adopter la norme en question.

Description

Part VI *General Operating and Flight Rules* of the CARs deals with the general operating and flight rules which apply to all aircraft operations, private and commercial. Part VII *Commercial Air Services* of the CARs governs the use of airplanes and helicopters in commercial air services, including airworthiness rules relating specifically to commercial operations.

These proposed amendments would introduce new sections and associated new standards in Subpart 605 *Aircraft Requirements*, Subpart 703 *Air Taxi Operations*, Subpart 704 *Commuter Operations*, and Subpart 705 *Airline Operations* as summarized in the following table:

CAR Subparts	Proposed Regulatory Requirements
Subpart 605	Private turbine-powered aeroplanes and commercial aircraft configured with six or more seats, excluding pilot seats, except when operated DAY Visual Flight Rules, would be required to be equipped with Class B TAWS with EAA functionality.
Subpart 703	Aeroplanes configured with six or more seats, excluding pilot seats, except when operated DAY Visual Flight Rules, would be required to be equipped with Class B TAWS with EAA functionality.
Subpart 704	Aeroplanes configured with six to nine passenger seats, except when operated DAY Visual Flight Rules, would be required to be equipped with Class B TAWS with EAA functionality.
	Aeroplanes configured with 10 or more passenger seats, exclusive of pilot seats, except when operated DAY Visual Flight Rules, would be required to be equipped with Class A TAWS with EAA functionality and a terrain awareness and situational display.
Subpart 705	Aeroplanes would be required to be equipped with Class A TAWS with EAA functionality and a terrain awareness and situational display.

Regulatory and non-regulatory options considered

A number of regulatory and non-regulatory options were considered to reduce the risk to Canadians of CFIT accidents in passenger-carrying aircraft.

Status quo

The status quo was rejected because it would leave passengers and crew in aircraft not currently required to have GPWS without the protection against CFIT accidents provided by this equipment. These proposed amendments would extend the safety benefits already being generated by the existing requirement in section 605.37 *Ground Proximity Warning System for GPWS* on certain aeroplanes to passengers and crew in smaller aeroplanes and in aeroplanes not powered by turbine engines. The introduction of more sophisticated technology embodied in TAWS and of enhanced altitude alerting accuracy would increase the protection provided by all such installations.

Alignment with other jurisdictions

The FAA and ICAO requirements apply only to turbine-powered aeroplanes. When this version of the proposal was discussed during consultation, it was noted by stakeholders that, for the Subpart 703 operators and for some of the Subpart 704 operators, it was possible they would choose to discontinue use of

Description

La partie VI du RAC, *Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs*, prévoit les règles générales qui s'appliquent à toute exploitation d'aéronefs, qu'elle soit privée ou commerciale. La partie VII du RAC, *Services aériens commerciaux*, établit les règles d'exploitation et de vol qui s'appliquent à l'exploitation commerciale des avions et des hélicoptères, notamment les règles de navigabilité particulières aux opérations commerciales.

Les modifications proposées ajouteraient de nouveaux articles et de nouvelles normes connexes aux sous-parties 605 *Exigences relatives aux aéronefs*, 703 *Exploitation d'un taxi aérien*, 704 *Exploitation d'un service aérien de navette* et 705 *Exploitation d'une entreprise de transport aérien* qui sont résumées dans le tableau ci-dessous :

Sous-parties du RAC	Exigences réglementaires proposées
Sous-partie 605	Les avions à turbomoteur privés et les avions commerciaux dont la configuration prévoit six sièges ou plus, sans compter les sièges pilotes, devront être équipés d'un TAWS de classe B doté de la fonction d'EAA, sauf dans le cas des vols effectués selon les règles de vol à vue (VFR) de JOUR.
Sous-partie 703	Les avions dont la configuration prévoit six sièges ou plus, sans compter les sièges pilotes, devront être équipés d'un TAWS de classe B doté de la fonction d'EAA, sauf dans le cas des vols effectués selon les règles de vol à vue (VFR) de JOUR.
Sous-partie 704	Les avions dont la configuration prévoit de six à neuf sièges, sans compter les sièges pilotes, devront être équipés d'un TAWS de classe B doté de la fonction d'EAA, sauf dans le cas des vols effectués selon les règles de vol à vue (VFR) de JOUR.
	Les avions dont la configuration prévoit 10 sièges ou plus, sans compter les sièges pilotes, devront être dotés d'un TAWS de classe A doté de la fonction d'EAA et d'un affichage du relief en corrélation avec la position de l'avion, sauf dans le cas des vols effectués selon les règles de vol à vue (VFR) de JOUR.
Sous-partie 705	Les avions devront être équipés d'un TAWS de classe A doté de la fonction d'EAA et d'un affichage du relief en corrélation avec la position de l'avion.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Plusieurs options réglementaires et non réglementaires dont l'objectif était d'atténuer pour les Canadiens les risques d'accidents CFIT des avions de transport de passagers ont été prises en considération.

Statu quo

Le statu quo a été rejeté, car il laisserait les passagers et les équipages des avions qui ne sont pas actuellement tenus d'être équipés d'un GPWS sans la protection contre les accidents CFIT qu'offre ce dispositif. La proposition de modification étendrait les avantages de sécurité déjà assurés par l'exigence actuelle sur les GPWS prévue à l'article 605.37 *Dispositif avertisseur de proximité du sol* pour certains avions aux passagers et équipages des avions plus petits et des avions dépourvus de turbomoteur. L'intégration de technologies plus sophistiquées que concrétise le TAWS et l'intégration de l'avertissement d'altitude précis devraient accroître la protection qu'assure l'installation de ces dispositifs.

Harmonisation avec les autres administrations

Les exigences de la FAA et de l'OACI s'appliquent uniquement aux avions à turbomoteur. Lorsque la présente version de la proposition a été débattue lors des consultations, les intervenants ont indiqué que les exploitants régis par la sous-partie 703 et certains exploitants régis par la sous-partie 704 pouvaient se départir

turbine-powered aeroplanes in favour of piston-powered aeroplanes to eliminate the cost of installing TAWS. Since piston-powered engines are less reliable than turbine-powered engines, this was considered an undesirable consequence from a safety standpoint. Therefore, the proposal includes all passenger-carrying aeroplanes in commercial operations.

Enhanced Altitude Accuracy

No other jurisdiction currently requires the EAA provision. The computational procedure used to integrate data from an onboard navigation system and from the TAWS terrain database in determining the risk of collision with terrain requires precise altitude information at all times. Incorrect altimeter settings, operations in standard pressure regions² or operations at extremely cold temperatures may result in altitude errors sufficient to prevent the appropriate warnings from being generated by TAWS equipment. It is estimated that a TAWS without an EAA can give deviations up to as much as 500 feet. Without the enhanced altitude accuracy provisions included in these proposed amendments, TAWS may, under the conditions described above, fail to provide the required alerts to allow for the avoidance of a CFIT event.

Benefits and costs

The majority of aeroplanes operated under Subpart 705 *Airline Operations* are already equipped with Class A TAWS. The estimated present value of equipping and installing TAWS on the remainder of the affected fleet (i.e. 1 047 aeroplanes vs. 1 084 that already comply) would be approximately \$43M. The estimated present value of equipping and installing EAA on the affected fleet would be approximately \$16M. The total cost of installing and equipping the remaining fleet with TAWS and EAA is estimated at \$59M (see Table 1 below).

Benefits from the proposed regulatory amendments would include the prevention of fatalities, serious injuries and plane crashes due to CFIT accidents — a potential benefit to the Canadian economy of \$216M over 10 years from full implementation. This means that there will be a net benefit of approximately \$157.6M over the 10-year period from full implementation. Moreover, it has been estimated that this amendment will potentially result in the prevention of 11 CFIT accidents, 31 deaths and 14 serious injuries in the 10-year period from full implementation.

de leurs avions à turbomoteur au profit d'avions à moteur à pistons afin d'éviter les coûts d'installation du TAWS. Les avions à moteur à pistons étant généralement moins fiables que les avions à turbomoteur, cette éventualité a été jugée indésirable du point de vue de la sécurité. Par conséquent, la proposition a été étendue à tous les avions assurant un service commercial de transport de passagers.

Précision d'altitude améliorée

À l'heure actuelle, aucune autre administration n'exige que les avions soient équipés d'EAA. Une donnée d'altitude précise est nécessaire en tout temps pour la procédure de calcul utilisée pour intégrer les données des équipements de navigation de bord et de la base de données sur le relief du TAWS visant à déterminer les risques d'impact au sol. Un calage altimétrique erroné, l'exploitation dans les régions d'utilisation de la pression standard² ou l'exploitation par temps extrêmement froid peuvent induire des erreurs d'altitude suffisamment importantes pour empêcher le TAWS d'émettre un avertissement en temps opportun. Il a été estimé qu'un TAWS sans EAA peut indiquer des écarts allant jusqu'à 500 pieds. Sans les dispositions portant sur la précision d'altitude améliorée mentionnées dans la présente proposition de modification, le TAWS risque, dans les conditions décrites ci-dessus, de ne pas émettre les avertissements qui permettraient d'éviter un accident CFIT.

Avantages et coûts

La majorité des avions exploités sous l'égide de la sous-partie 705 *Exploitation d'une entreprise de transport aérien* sont déjà équipés de TAWS de classe A. On estime à 43 M\$ le coût actuel de l'équipement et de l'installation du TAWS sur le reste du parc aérien canadien (par exemple 1 047 avions pour 1 084 qui se conforment déjà). On estime à 16 M\$ le coût actuel de l'équipement et de l'installation de la fonction EAA sur le reste du parc aérien visé. Le coût total pour équiper le restant du parc aérien de TAWS et d'EAA est donc estimé à 59 M\$ (voir le tableau 1 ci-dessous).

La modification réglementaire proposée permettrait notamment d'éviter des pertes de vies humaines, des blessures graves et des écrasements d'avions résultant des accidents CFIT, ce qui représente un avantage potentiel pour l'économie canadienne de 216 M\$ pour la décennie qui suivra la pleine mise en œuvre. Cela se traduira par un bénéfice net d'environ 157,6 M\$ pour la même période. De plus, on estime que cette modification permettrait d'éviter 11 accidents CFIT, 31 pertes de vies humaines et 14 blessés graves au cours de la décennie qui suivra la pleine mise en œuvre.

Table 1 — Cost/Benefits of TAWS and EAA

Cost-benefit statement (millions of dollars)		Base Year	Year 2	Year 3	Final Year (10)	Present Value (Years 1 to 10)	Average Annual
A. Quantified impacts (millions of dollars)							
I. Quantified benefits	Fatalities avoided	24.6	22.7	20.9	11.6	174.2	17.4
	Serious injuries avoided	5.17	4.75	4.37	2.44	36.5	3.65
	Aircraft crashes avoided	0.76	0.70	0.64	0.36	5.37	0.54

² In Canadian airspace, the low-level standard pressure region encompasses that remote area in the Far North where few ground observation stations are available to provide updated altimeter settings for transiting aircraft. Except upon landing and takeoff, pilots in the standard pressure region are required to keep their altimeters set at the International Standard Atmosphere (ISA) sea level standard setting of 29.92 inches of mercury.

² Dans l'espace aérien canadien, la région d'utilisation de la pression standard de l'espace aérien inférieur couvre les régions éloignées du Grand Nord, où rares sont les stations d'observation au sol pouvant transmettre aux aéronefs en transit le dernier calage altimétrique en vigueur. Sauf au décollage et à l'atterrissage, les pilotes évoluant dans ces régions doivent caler leur altimètre à la pression standard au niveau de la mer de l'atmosphère type internationale (ISA), qui est de 29,92 pouces de mercure.

Table 1 — Cost/Benefits of TAWS and EAA — *Continued*

Cost-benefit statement (millions of dollars)		Base Year	Year 2	Year 3	Final Year (10)	Present Value (Years 1 to 10)	Average Annual
Total estimated benefits		30.53	28.15	25.91	14.4	216.07	21.59
II. Quantified costs							
Cost to equip fleet with TAWS by class of aeroplane (acquisition and installation)	Class 705 (226 aircraft)	8.1	7.8	-	-	15.9	1.59
	Class 704 (375 aircraft)	8.9	8.5	-	-	17.3	1.73
	Class 703 (277 aircraft)	3.4	3.3	-	-	6.7	0.67
	Class 605 (169 aircraft)	1.6	1.6	-	-	3.2	0.32
Cost to equip fleet with EAA by class of aeroplane (acquisition and installation)	Class 705 (640 aircraft)	2.6	2.5	2.4	-	11.8	1.18
	Class 704 (211 aircraft)	0.46	0.44	0.42	-	2.1	0.21
	Class 703 (277 aircraft)	0.31	0.30	0.28	-	1.4	0.14
	Class 605 (288 aircraft)	0.14	0.13	0.12	-	0.62	0.06
Total estimated cost		25.51	24.57	3.22	-	59.01	5.90
Net benefits		5.02	3.58	22.69	14.4	157.6	15.69
B. Quantified impacts (non-monetary)							
Positive	Number of fatalities and serious injuries avoided	Over the 10-year period from full implementation, it is estimated that 31 lives would be saved and 14 serious injuries prevented with the implementation of TAWS.					
	Aircraft loss avoidance	It is estimated that approximately 11 crashes could be avoided in the 10-year period after TAWS is implemented.					
	Search and rescue (SAR)	The Department of National Defence would expect to see its SAR cost to come down as a result of a lower number of search and rescue missions.					
Negative	EAA	Could be a negative effect in other jurisdictions that do not mandate EAA.					
C. Qualitative impacts (non-monetary)							
Benefits	Civil aviation and SAR	Flight crew onboard aircraft will be warned of impending CFIT incident.					
	Harmonization with ICAO	Harmonization with other jurisdictions will result in the Canadian fleet being able to fly into jurisdictions that require aircraft to be equipped with TAWS, resulting in positive externalities to the Canadian economy.					
	Travelling public	Increased safety level when using TAWS equipped aircraft.					
	SAR	Reduced SAR personnel exposure to risks associated with low flying.					

Tableau 1 — Coûts et avantages reliés au TAWS et à l'EAA

Énoncé des coûts et avantages (en millions de dollars)		Année de départ	Année 2	Année 3	Dernière année (10 ^e)	Coût selon la valeur actuelle (sur 10 ans)	Moyenne annuelle
A. Incidences quantifiées (en millions de dollars)							
I. Avantages quantifiés	Vies épargnées	24,6	22,7	20,9	11,6	174,2	17,4
	Blessures graves évitées	5,17	4,75	4,37	2,44	36,5	3,65
	Écrasements d'avion évités	0,76	0,70	0,64	0,36	5,37	0,54
Total des bénéfices estimés		30,53	28,15	25,91	14,4	216,07	21,59
II. Coûts quantifiés							
Coût pour équiper le parc aérien de TAWS selon la classe des avions (acquisition et installation)	Classe 705 (226 avions)	8,1	7,8	-	-	15,9	1,59

Tableau 1 — Coûts et avantages reliés au TAWS et à l'EAA (suite)

Énoncé des coûts et avantages (en millions de dollars)		Année de départ	Année 2	Année 3	Dernière année (10 ^e)	Coût selon la valeur actuelle (sur 10 ans)	Moyenne annuelle
	Classe 704 (375 avions)	8,9	8,5	-	-	17,3	1,73
	Classe 703 (277 avions)	3,4	3,3	-	-	6,7	0,67
	Classe 605 (169 avions)	1,6	1,6	-	-	3,2	0,32
Coût pour équiper le parc aérien d'EAA selon la classe des avions (acquisition et installation)	Classe 705 (640 avions)	2,6	2,5	2,4	-	11,8	1,18
	Classe 704 (211 avions)	0,46	0,44	0,42	-	2,1	0,21
	Classe 703 (277 avions)	0,31	0,30	0,28	-	1,4	0,14
	Classe 605 (288 avions)	0,14	0,13	0,12	-	0,62	0,06
Total des coûts estimés		25,51	24,57	3,22	-	59,01	5,90
Avantage net		5,02	3,58	22,69	14,4	157,6	15,69
B. Incidences quantifiées (non monétaire)							
Positif	Nombre de vies épargnées et de blessés graves évités	On estime qu'au cours de la décennie qui suivra la pleine mise en œuvre du TAWS, 31 vies seront épargnées et 14 blessés graves seront évités.					
	Pertes d'avion évitées	On estime qu'environ 11 écrasements d'avion pourraient être évités au cours de la décennie qui suivra la mise en œuvre du TAWS.					
	Recherches et sauvetage (SAR)	Le ministère de la Défense nationale s'attendrait à voir une réduction de ses dépenses en SAR à la suite d'une diminution du nombre de missions de recherches et de sauvetage.					
Négatif	EAA	Il pourrait y avoir des conséquences négatives là où les administrations n'exigent pas l'EAA.					
C. Incidences qualitatives mesurées (non monétaire)							
Avantages	Aviation civile et SAR	Le personnel à bord de l'avion sera averti de l'imminence d'un incident CFIT.					
	Harmonisation avec l'OACI	L'harmonisation avec d'autres administrations permettra au parc aérien canadien de voler dans les espaces aériens où les avions doivent être équipés d'un TAWS, ce qui aura une incidence positive sur l'économie canadienne.					
	Passagers	Une sécurité accrue pour les passagers voyageant à bord d'avions équipés d'un TAWS.					
	SAR	Une réduction des risques associés aux vols à basses altitudes pour le personnel SAR.					

Rationale

As demonstrated in the “Benefits and costs” section, the potential benefits of these proposed amendments greatly surpass their costs. Additionally, these proposed amendments would bring the affected Canadian fleet into compliance with ICAO's standards and the equivalent FAA regulation.

An analysis of the CFIT accidents that happened in Canada from 1977 to 2009 has revealed that non-turbine air taxi aeroplanes that are exempted from TAWS compliance under ICAO's standards and FAA regulation were responsible for approximately 60% of the CFIT accidents and 46% of the ensuing fatalities.

As a result of this analysis, Transport Canada is proposing to go beyond what was called for to harmonize with ICAO and the FAA by also requiring Canadian non-turbine aeroplanes configured with six or more passenger seats, excluding pilot seats, to be equipped with a Class B TAWS.

Consultation

The members of the General Operating and Flight Rules and the Commercial Air Service Operations Technical Committees of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC),

Justification

La section « Avantages et coûts » a démontré que les bénéfices potentiels des modifications proposées surpassent grandement leurs coûts. De plus, ces modifications rendraient le parc aérien canadien visé conforme aux normes de l'OACI et aux règlements équivalents de la FAA.

Une analyse des accidents CFIT survenus au Canada de 1977 à 2009 a révélé que les avions sans turbomoteur utilisés par les exploitants de taxi aérien qui sont exemptés de se conformer aux normes de l'OACI et aux règlements de la FAA relatifs au TAWS sont à l'origine d'approximativement 60 % des accidents CFIT et de 46 % des morts qui s'en sont suivis.

À la suite de cette analyse, Transports Canada a proposé d'aller au-delà de ce qui était requis pour harmoniser ses dispositions avec celles de l'OACI et de la FAA, en exigeant, en plus, que les avions canadiens sans turbomoteur dont la configuration prévoit six sièges passagers ou plus, sans compter les sièges pilotes, soient équipés de TAWS de classe B.

Consultation

Les membres des comités techniques des Règles générales d'utilisation et de vol des aéronefs et de l'Exploitation de services aériens commerciaux du Conseil consultatif sur la réglementation

which include representatives of government, aeronautical associations (e.g. Air Transport Association of Canada (ATAC), Air Line Pilots Association — Canada (ALPA), and Aerospace Industries Association of Canada), unions (e.g. Teamsters Canada), operators and airlines (e.g. Air Canada) were consulted and supported the original Notice of Proposed Amendment (NPA 2000-131) presented at a June 2000 meeting.

However, the matter evolved and this eventually brought about the need for revisions to the original NPA. Consequently, it was withdrawn and superseded by new NPAs (2003-087 to 2003-092), which were presented at CARAC meetings held in February and June 2003. Once again, overall consensus was reached, with the exception of concerns raised by the Air Transport Association of Canada and Air Canada over the requirement for an EAA function. They were concerned that the proposed changes would penalize operators who, relying on the original NPA, had already begun installing and planning to install TAWS systems without an EAA function.

In October 2003, the Civil Aviation Regulatory Committee (CARC) considered the above stakeholder concerns but, given that the vast majority of TAWS equipment currently available and already installed could be configured to meet the Canadian EAA function, the NPAs were accepted by the Committee as presented.

Since 2003, Transport Canada has continued to provide updates and information to stakeholders of the aviation industry regarding the proposed TAWS amendment. Twice annually there is a Technical Committee meeting — the latest having been held in June 2010 in which the aviation industry stakeholders received an update regarding the progression of the proposed TAWS regulatory amendment and were also provided with an opportunity to make comments. On November 16 and 17, 2010, a Technical Committee meeting took place during which stakeholders had an opportunity to provide comments regarding the proposed amendments.

A CARAC plenary meeting is held every 18 months to 2 years — the latest was held in May 2010, at which stakeholders were offered an opportunity to comment on the proposed regulatory amendments.

Implementation, enforcement and service standards

These proposed amendments would be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act* which carry a maximum fine of \$5,000 for individuals and \$25,000 for corporations, as well as suspension in the case of a Canadian aviation document related non-compliance, or through prosecution under section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Operators would have two years from the date of publication of the regulations to equip with the appropriate TAWS and five years to equip with the EAA. This time frame would allow the industry the flexibility to plan the necessary aircraft down time required to retrofit/equip their fleet to coincide with required maintenance cycles.

aérienne canadienne (CCRAC), constitués de représentants du gouvernement, d'associations aéronautiques (par exemple l'Association du transport aérien du Canada, l'Air Line Pilots Association — Canada et l'Association des industries aérospatiales du Canada), des syndicats (par exemple Teamsters Canada), des exploitants et des compagnies aériennes (par exemple Air Canada) ont été consultés et ont appuyé l'avis initial de proposition de modification (APM 2000-131) présenté lors d'une réunion tenue en juin 2000.

Cependant, les choses ayant évolué, il a fallu apporter des modifications à l'APM initial, qui a donc été retiré pour être remplacé par les nouveaux APM 2003-087 à 2003-092, lesquels ont été présentés lors des réunions du CCRAC tenues en février et juin 2003. Une fois de plus, les membres ont donné leur appui aux APM, à l'exception de ceux qui étaient en désaccord avec l'exigence relative à la fonction de précision d'altitude améliorée (EAA), notamment l'Association du transport aérien du Canada et Air Canada. En effet, ces derniers s'inquiètent du fait que les modifications proposées pénaliseraient les exploitants qui ont entrepris l'installation d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) et prévoient le faire en se fiant sur les exigences de l'APM initial, qui n'exigeait pas que le TAWS soit doté d'une fonction EAA.

En octobre 2003, le Comité réglementaire de l'aviation civile (CRAC) a considéré l'inquiétude des membres, après quoi il a approuvé les APM comme ils ont été présentés étant donné que la grande majorité des systèmes TAWS actuellement disponibles et déjà installés peuvent être configurés de manière à respecter l'exigence canadienne relative à la fonction EAA.

Depuis 2003, Transports Canada a continué de fournir des mises à jour et des renseignements aux intervenants de l'industrie aéronautique concernant la proposition de modification visant le TAWS. Le Comité technique se réunit deux fois par année; la dernière réunion a eu lieu en juin 2010. Au cours de cette réunion, les intervenants en question ont reçu une mise à jour concernant l'état d'avancement de la modification réglementaire visant le TAWS et ils ont eu l'occasion de formuler des commentaires. Une réunion du Comité technique a eu lieu les 16 et 17 novembre 2010, au cours de laquelle les intervenants ont eu l'occasion de faire part de leurs commentaires quant aux modifications proposées.

Une réunion plénière du CCRAC a lieu tous les 18 mois ou tous les deux ans. La dernière s'est tenue en mai 2010. Au cours de cette réunion, les intervenants ont eu la possibilité de formuler des commentaires quant à la proposition de modifications à la réglementation.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les infractions aux dispositions proposées seront passibles d'une amende d'un montant maximal de 5 000 \$ pour une personne physique et de 25 000 \$ pour une personne morale, en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, d'une suspension dans le cas d'une non-conformité reliée à un document d'aviation canadien ou de poursuites en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Les exploitants disposeraient de deux ans, à partir de la date de publication de la réglementation, pour équiper leurs avions d'un TAWS approprié et de cinq ans pour les équiper de l'EAA. Ces délais leur permettraient de planifier la période d'immobilisation nécessaire à l'installation des dispositifs et à la mise à niveau de leur parc aérien afin qu'elle coïncide avec les cycles de maintenance obligatoires.

Contact

Chief
Regulatory Affairs (AARBH)
Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-990-1184 or 1-800-305-2059
Fax: 613-990-1198

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires (AARBH)
Sécurité et sûreté
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-990-1184 ou 1-800-305-2059
Télécopieur : 613-990-1198

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to section 4.9^a of the *Aeronautics Act*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, VI and VII)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to the Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Safety and Security Group, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8 (general inquiries — tel.: 613-993-7284 or 1-800-305-2059; fax: 613-990-1198; Internet address: <http://www.tc.gc.ca>).

Ottawa, November 24, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

**REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN
AVIATION REGULATIONS
(PARTS I, VI AND VII)**

AMENDMENTS

1. Subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

“TAWS” or “Terrain Awareness Warning System” means an aircraft system that is intended to provide a flight crew with both aural and visual alerts to aid in preventing inadvertent controlled flight into terrain, obstacles or water; (*TAWS ou système d’avertissement et d’alarme d’impact*)

2. Subpart 5 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 605.42(4)”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 605.43(1)	5,000	25,000

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7

^b R.S., c. A-2

¹ SOR/96-433

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l’article 4.9^a de la *Loi sur l’aéronautique*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (Parties I, VI et VII)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d’y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d’envoyer le tout au chef, Affaires réglementaires (AARBH), Aviation civile, Groupe de la sécurité et sûreté, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8 (renseignements généraux — tél. : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059; téléc. : 613-990-1198; site Internet : <http://www.tc.gc.ca>).

Ottawa, le 24 novembre 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT
DE L’AVIATION CANADIEN
(PARTIES I, VI ET VII)**

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l’aviation canadien*¹ est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« TAWS » ou « système d’avertissement et d’alarme d’impact » Système d’aéronef qui est destiné à transmettre à l’équipage de conduite, verbalement et visuellement, des avertissements pour aider à prévenir les impacts sans perte de contrôle avec le relief, des obstacles ou de l’eau. (*TAWS or Terrain Awareness Warning System*)

2. La sous-partie 5 de la partie VI de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 605.42(4) », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 605.43(1)	5 000	25 000

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7

^b L.R., ch. A-2

¹ DORS/96-433

3. Subpart 3 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 703.70(2)”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 703.71(1)	5,000	25,000

4. The references “Subsection 704.71(1)” to “Subsection 704.71(3)” in column I of Subpart 4 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations are replaced by the following:

Column I Designated Provision
Subsection 704.70(1)
Subsection 704.70(2)
Subsection 704.70(3)

5. Subpart 4 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 704.70(3)”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 704.71(1)	5,000	25,000
Subsection 704.71(2)	5,000	25,000

6. Subpart 5 of Part VII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 705.83(3)”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 705.84(1)	5,000	25,000

7. Subsection 602.31(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) The pilot-in-command of an aircraft may deviate from an air traffic control clearance or an air traffic control instruction to the extent necessary to carry out a collision avoidance manoeuvre, if the manoeuvre is carried out

(a) in accordance with a resolution advisory generated by an ACAS; or

(b) in response to an alert from a TAWS or a Ground Proximity Warning System (GPWS).

8. The heading before section 605.37 of the Regulations is replaced by the following:

GPWS

9. (1) Subsections 605.37(1) to (3) of the Regulations are amended by replacing “Ground Proximity Warning System” with “GPWS”.

3. La sous-partie 3 de la partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 703.70(2) », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 703.71(1)	5 000	25 000

4. Les mentions « Paragraphe 704.71(1) » à « Paragraphe 704.71(3) » qui figurent dans la colonne I de la sous-partie 4 de la partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

Colonne I Texte désigné
Paragraphe 704.70(1)
Paragraphe 704.70(2)
Paragraphe 704.70(3)

5. La sous-partie 4 de la partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 704.70(3) », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 704.71(1)	5 000	25 000
Paragraphe 704.71(2)	5 000	25 000

6. La sous-partie 5 de la partie VII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 705.83(3) », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 705.84(1)	5 000	25 000

7. Le paragraphe 602.31(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le commandant de bord d'un aéronef peut déroger à une autorisation du contrôle de la circulation aérienne ou à une instruction du contrôle de la circulation aérienne dans la mesure nécessaire pour exécuter une manœuvre d'évitement d'abordage, lorsque celle-ci est exécutée, selon le cas :

a) en conformité avec un avis de résolution transmis par un ACAS;

b) en réponse à un avertissement provenant d'un TAWS ou d'un dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS).

8. L'intertitre précédant l'article 605.37 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

GPWS

9. (1) Aux paragraphes 605.37(1) à (3) du même règlement, « dispositif avertisseur de proximité du sol » est remplacé par « GPWS ».

(2) Section 605.37 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

(4) This section

(a) applies only in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this subsection comes into force; and

(b) shall cease to apply on the expiry of two years after that day.

10. The reference “[605.43 to 605.83 reserved]” after section 605.42 of the Regulations is replaced by the following:

TAWS

605.43. (1) Subject to subsection (2), no operator shall operate a turbine-powered aeroplane that has a seating configuration, excluding pilot seats, of six or more, unless the aeroplane is equipped with an operative TAWS that

(a) meets the requirements for Class A or Class B equipment set out in CAN-TSO-C151b;

(b) meets, effective on the expiry of five years after the day on which this section comes into force, the altitude accuracy requirements set out in section 551.102 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*; and

(c) has a terrain and airport database compatible with the area of operation.

(2) The operator may operate the aeroplane without its being equipped with an operative TAWS if

(a) the aeroplane is operated in day VFR only;

(b) in the event that a minimum equipment list has not been approved by the Minister and subject to subsection 605.08(1), the operation takes place within the three days after the day on which the failure of the TAWS occurs; or

(c) it is necessary for the pilot-in-command to deactivate, in the interests of aviation safety, the TAWS or any of its modes and the pilot-in-command does so in accordance with the aircraft flight manual, aircraft operating manual, flight manual supplement or minimum equipment list.

(3) This section does not apply in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this section comes into force until the expiry of two years after that day.

[605.44 to 605.83 reserved]

11. The reference “[703.71 to 703.81 reserved]” after section 703.70 of the Regulations is replaced by the following:

TAWS

703.71 (1) Subject to subsection (2), no air operator shall operate an aeroplane that has a seating configuration, excluding pilot seats, of six or more, unless the aeroplane is equipped with an operative TAWS that

(a) meets the requirements for Class A or Class B equipment set out in CAN-TSO-C151b;

(b) meets, effective on the expiry of five years after the day on which this section comes into force, the altitude accuracy requirements set out in section 551.102 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*; and

(c) has a terrain and airport database compatible with the area of operation.

(2) L'article 605.37 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

(4) Le présent article :

a) d'une part, ne s'applique qu'aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent paragraphe ou avant celle-ci;

b) d'autre part, cesse de s'appliquer à l'expiration des deux ans suivant cette date.

10. La mention « [605.43 à 605.83 réservés] » qui suit l'article 605.42 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

TAWS

605.43 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant d'utiliser un avion à turbomoteur dont la configuration prévoit au moins six sièges, sans compter les sièges pilotes, à moins que celui-ci ne soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement qui, à la fois :

a) est conforme aux exigences relatives à l'équipement de classe A ou B qui sont prévues dans la CAN-TSO-C151b;

b) à compter de l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, est conforme aux exigences de précision de l'altitude qui sont prévues à l'article 551.102 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*;

c) a une base de données sur le relief et les aéroports qui est compatible avec la région d'exploitation.

(2) L'exploitant peut utiliser l'avion sans que celui-ci soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) l'avion est utilisé uniquement en vol VFR de jour;

b) dans le cas où une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre et sous réserve du paragraphe 605.08(1), l'utilisation a lieu dans les trois jours suivant la panne du TAWS;

c) il faut que le commandant de bord désactive, pour des raisons de sécurité aérienne, le TAWS ou l'un de ses modes et il le fait conformément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel d'utilisation de l'aéronef, au supplément du manuel de vol de l'aéronef ou à la liste d'équipement minimal.

(3) Le présent article ne s'applique aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent article ou avant celle-ci qu'à compter de l'expiration des deux ans suivant cette date.

[605.44 à 605.83 réservés]

11. La mention « [703.71 à 703.81 réservés] » qui suit l'article 703.70 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

TAWS

703.71 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un avion dont la configuration prévoit au moins six sièges, sans compter les sièges pilotes, à moins que celui-ci ne soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement qui, à la fois :

a) est conforme aux exigences relatives à l'équipement de classe A ou B qui sont prévues dans la CAN-TSO-C151b;

b) à compter de l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, est conforme aux exigences de précision de l'altitude qui sont prévues à l'article 551.102 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*;

c) a une base de données sur le relief et les aéroports qui est compatible avec la région d'exploitation.

(2) The air operator may operate the aeroplane without it being equipped with an operative TAWS if

- (a) the aeroplane is operated in day VFR only;
- (b) in the event that a minimum equipment list has not been approved by the Minister and subject to subsection 605.08(1), the operation takes place within the three days after the day on which the failure of the TAWS occurs; or
- (c) it is necessary for the pilot-in-command to deactivate, in the interests of aviation safety, the TAWS or any of its modes and the pilot-in-command does so in accordance with the aircraft flight manual, aircraft operating manual, flight manual supplement or minimum equipment list.

(3) This section does not apply in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this section comes into force until the expiry of two years after that day.

[703.72 to 703.81 reserved]

12. The reference “[704.71 to 704.82 reserved]” after section 704.70 of the Regulations is replaced by the following:

TAWS

704.71 (1) Subject to subsection (3), no air operator shall operate an aeroplane that has a seating configuration, excluding pilot seats, of between six and nine, unless the aeroplane is equipped with an operative TAWS that

- (a) meets the requirements for Class A or Class B equipment set out in CAN-TSO-C151b;
- (b) meets, effective on the expiry of five years after the day on which this section comes into force, the altitude accuracy requirements set out in section 551.102 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*; and
- (c) has a terrain and airport database compatible with the area of operation.

(2) Subject to subsection (3), no air operator shall operate an aeroplane that has a seating configuration, excluding pilot seats, of ten or more, unless the aeroplane is equipped with an operative TAWS that

- (a) meets the requirements for Class A equipment set out in CAN-TSO-C151b;
- (b) meets, effective on the expiry of five years after the day on which this section comes into force, the altitude accuracy requirements set out in section 551.102 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*; and
- (c) has a terrain and airport database compatible with the area of operation and a terrain awareness and situational display.

(3) The air operator may operate the aeroplane without it being equipped with an operative TAWS if

- (a) the aeroplane is operated in day VFR only;
- (b) in the event that a minimum equipment list has not been approved by the Minister and subject to subsection 605.08(1), the operation takes place within the three days after the day on which the failure of the TAWS occurs; or
- (c) it is necessary for the pilot-in-command to deactivate, in the interests of aviation safety, the TAWS or any of its modes and the pilot-in-command does so in accordance with the aircraft flight manual, aircraft operating manual, flight manual supplement or minimum equipment list.

(2) L'exploitant aérien peut utiliser l'avion sans que celui-ci soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- a) l'avion est utilisé uniquement en vol VFR de jour;
- b) dans le cas où une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre et sous réserve du paragraphe 605.08(1), l'utilisation a lieu dans les trois jours suivant la panne du TAWS;
- c) il faut que le commandant de bord désactive, pour des raisons de sécurité aérienne, le TAWS ou l'un de ses modes et il le fait conformément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel d'utilisation de l'aéronef, au supplément du manuel de vol de l'aéronef ou à la liste d'équipement minimal.

(3) Le présent article ne s'applique aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent article ou avant celle-ci qu'à compter de l'expiration des deux ans suivant cette date.

[703.72 à 703.81 réservés]

12. La mention « [704.71 à 704.82 réservés] » qui suit l'article 704.70 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

TAWS

704.71 (1) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un avion dont la configuration prévoit au moins six sièges et au plus neuf sièges, sans compter les sièges pilotes, à moins que celui-ci ne soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement qui, à la fois :

- a) est conforme aux exigences relatives à l'équipement de classe A ou B qui sont prévues dans la CAN-TSO-C151b;
- b) à compter de l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, est conforme aux exigences de précision de l'altitude qui sont prévues à l'article 551.102 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*;
- c) a une base de données sur le relief et les aéroports qui est compatible avec la région d'exploitation.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un avion dont la configuration prévoit au moins dix sièges, sans compter les sièges pilotes, à moins que celui-ci ne soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement qui, à la fois :

- a) est conforme aux exigences relatives à l'équipement de classe A prévues dans la CAN-TSO-C151b;
- b) à compter de l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, est conforme aux exigences de précision de l'altitude qui sont prévues à l'article 551.102 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*;
- c) a une base de données sur le relief et les aéroports qui est compatible avec la région d'exploitation ainsi qu'un écran d'avertissement d'impact et d'indication de situations.

(3) L'exploitant aérien peut utiliser l'avion sans que celui-ci soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- a) l'avion est utilisé uniquement en vol VFR de jour;
- b) dans le cas où une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre et sous réserve du paragraphe 605.08(1), l'utilisation a lieu dans les trois jours suivant la panne du TAWS;
- c) il faut que le commandant de bord désactive, pour des raisons de sécurité aérienne, le TAWS ou l'un de ses modes et il le fait conformément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel d'utilisation de l'aéronef, au supplément du manuel de vol de l'aéronef ou à la liste d'équipement minimal.

(4) This section does not apply in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this section comes into force until the expiry of two years after that day.

[704.72 to 704.82 reserved]

13. The reference “[705.84 to 705.88 reserved]” after section 705.83 of the Regulations is replaced by the following:

TAWS

705.84 (1) Subject to subsection (2), no air operator shall operate an aeroplane unless the aeroplane is equipped with an operative TAWS that

- (a) meets the requirements for Class A equipment set out in CAN-TSO-C151b;
- (b) meets, effective on the expiry of five years after the day on which this section comes into force, the altitude accuracy requirements set out in section 551.102 of Chapter 551 of the *Airworthiness Manual*; and
- (c) has a terrain and airport database compatible with the area of operation and a terrain awareness and situational display.

(2) The air operator may operate the aeroplane without its being equipped with an operative TAWS if

- (a) in the event that a minimum equipment list has not been approved by the Minister and subject to subsection 605.08(1), the operation takes place within the three days after the day on which the failure of the TAWS occurs; or
- (b) it is necessary for the pilot-in-command to deactivate, in the interests of aviation safety, the TAWS or any of its modes and the pilot-in-command does so in accordance with the aircraft flight manual, aircraft operating manual, flight manual supplement or minimum equipment list.

(3) This section does not apply in respect of aeroplanes manufactured on or before the day on which this section comes into force until the expiry of two years after that day.

[705.85 to 705.88 reserved]

COMING INTO FORCE

14. These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

[49-1-o]

(4) Le présent article ne s'applique aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent article ou avant celle-ci qu'à compter de l'expiration des deux ans suivant cette date.

[704.72 à 704.82 réservés]

13. La mention « [705.84 à 705.88 réservés] » qui suit l'article 705.83 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

TAWS

705.84 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit à l'exploitant aérien d'utiliser un avion à moins que celui-ci ne soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement qui, à la fois :

- a) est conforme aux exigences relatives à l'équipement de classe A qui sont prévues dans la CAN-TSO-C151b;
- b) à compter de l'expiration des cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent article, est conforme aux exigences de précision de l'altitude qui sont prévues à l'article 551.102 du chapitre 551 du *Manuel de navigabilité*;
- c) a une base de données sur le relief et les aéroports qui est compatible avec la région d'exploitation ainsi qu'un écran d'avertissement d'impact et d'indication de situations.

(2) L'exploitant aérien peut utiliser l'avion sans que celui-ci soit muni d'un TAWS en état de fonctionnement dans l'un ou l'autre des cas suivants :

- a) dans le cas où une liste d'équipement minimal n'a pas été approuvée par le ministre et sous réserve du paragraphe 605.08(1), l'utilisation a lieu dans les trois jours suivant la panne du TAWS;
- b) il faut que le commandant de bord désactive, pour des raisons de sécurité aérienne, le TAWS ou l'un de ses modes et il le fait conformément au manuel de vol de l'aéronef, au manuel d'utilisation de l'aéronef, au supplément du manuel de vol de l'aéronef ou à la liste d'équipement minimal.

(3) Le présent article ne s'applique aux avions qui ont été construits à la date d'entrée en vigueur du présent article ou avant celle-ci qu'à compter de l'expiration des deux ans suivant cette date.

[705.85 à 705.88 réservés]

ENTRÉE EN VIGUEUR

14. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Gazette du Canada* Partie II.

[49-1-o]

INDEX

Vol. 145, No. 49 — December 3, 2011

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Revenue Agency**

Income Tax Act

Revocation of registration of charities 3639

Canadian Environmental Assessment Agency

Canadian Environmental Assessment Act

Replacement class screening report — Fixed aids to navigation in the Newfoundland and Labrador region — Public notice 3640

Canadian International Trade Tribunal

Information processing and related telecommunications services — Inquiry 3641

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Decisions

2011-720 to 2011-722, 2011-725 to 2011-727, 2011-730 and 2011-731 3642

* Notice to interested parties 3641

Part 1 applications 3642

Hazardous Materials Information Review Commission

Hazardous Materials Information Review Act

Filing of a claim for exemption 3643

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

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Order 2011-87-09-02 Amending the Non-domestic Substances List 3627

Permit No. 4543-2-03539 3624

Permit No. 4543-2-06692 3625

Significant New Activity Notice No. 16503 3628

Significant New Activity Notice No. 16504 3630

Industry, Dept. of

Appointments 3631

Notice of Vacancy

Blue Water Bridge Canada 3632

Library of Parliament 3634

Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of

Criminal Code

Revocation of designation as fingerprint examiner 3632

Superintendent of Financial Institutions, Office of the

Bank Act

Wells Fargo Bank, National Association — Order permitting a foreign bank to establish a branch in Canada 3636

Trust and Loan Companies Act

B2B Trustco — Letters patent of incorporation 3636

GOVERNMENT NOTICES — Continued**Treasury Board Secretariat**

Public Service Superannuation Regulations, Canadian

Forces Superannuation Regulations and Royal Canadian

Mounted Police Superannuation Regulations

Quarterly rates 3637

MISCELLANEOUS NOTICES

Bonnechere Valley, Township of, registration of title for

the Eganville Dam, Ont. 3651

Canadian Association of Legal Translators, relocation of

head office 3649

EWOS Canada Ltd., finfish aquaculture farm and

associated floats in Clayoquot Sound, B.C. 3649

Kitchener, The Corporation of the City of, extension of

Block Line Road in Kitchener, Ont. 3649

Mapfre Global Risks, Compañía Internacional de Seguros

y Reaseguros, S.A., application to establish a Canadian

branch (*Erratum*) 3650

Nunavut Beneficiaries Scholarship, surrender of charter 3650

Nunavut Implementation Training Committee

Incorporated, surrender of charter 3651

PARLIAMENT**Chief Electoral Officer**

Canada Elections Act

Deregistration of a registered electoral district association 3638

House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, Forty-First Parliament) 3638

PROPOSED REGULATIONS**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Regulations Amending the Sulphur in Diesel Fuel

Regulations 3653

Transport, Dept. of

Aeronautics Act

Regulations Amending the Canadian Aviation

Regulations (Parts I, VI, and VII) 3673

INDEX

Vol. 145, n° 49 — Le 3 décembre 2011

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Association canadienne des juristes-traducteurs.....	3649
Bonnechere Valley, Township of, dépôt du titre pour le barrage Eganville (Ont.)	3651
EWOS Canada Ltd., installation d'aquaculture de poissons et bouées connexes dans la baie Clayoquot (C.-B.)	3649
Kitchener, The Corporation of the City of, prolongement du chemin Block Line à Kitchener (Ont.).....	3649
Mapfre Global Risks, Compañía Internacional de Seguros y Reaseguros, S.A., demande d'établissement d'une succursale canadienne (<i>Erratum</i>).....	3650
Nunavut Beneficiaries Scholarship, abandon de charte.....	3650
Nunavut Implementation Training Committee Incorporated, abandon de charte	3651

AVIS DU GOUVERNEMENT**Avis de poste vacant**

Bibliothèque du Parlement.....	3634
Pont Blue Water Canada.....	3632

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Arrêté 2011-87-09-02 modifiant la Liste extérieure	3627
Avis de nouvelle activité n° 16503	3628
Avis de nouvelle activité n° 16504	3630
Permis n° 4543-2-03539	3624
Permis n° 4543-2-06692	3625

Industrie, min. de l'

Nominations.....	3631
------------------	------

Secrétariat du Conseil du Trésor

Règlement sur la pension de la fonction publique,	
Règlement sur la pension de retraite des Forces canadiennes et Règlement sur la pension de retraite de la Gendarmerie royale du Canada	
Taux trimestriels	3637

Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la

Code criminel	
Révocation de nominations à titre de préposé aux empreintes digitales.....	3632

Surintendant des institutions financières, bureau du

Loi sur les banques	
Wells Fargo Bank, National Association — Arrêté autorisant une banque étrangère à ouvrir une succursale au Canada	3636
Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt	
B2B Trustco — Lettres patentes de constitution	3636

COMMISSIONS**Agence canadienne d'évaluation environnementale**

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale	
Rapport d'examen préalable substitut — Aides fixes à la navigation dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador — Avis public.....	3640

Agence du revenu du Canada

Loi de l'impôt sur le revenu	
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance	3639

Conseil de contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses

Loi sur le contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses	
Dépôt d'une demande de dérogation	3643

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Avis aux intéressés	3641
-----------------------------	------

Décisions

2011-720 à 2011-722, 2011-725 à 2011-727, 2011-730 et 2011-731	3642
----------------------------------------------------------------------	------

Demandes de la partie 1.....	3642
------------------------------	------

Tribunal canadien du commerce extérieur

Traitement de l'information et services de télécommunications connexes — Enquête.....	3641
---------------------------------------------------------------------------------------	------

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, quarante et unième législature)	3638
------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Directeur général des élections

Loi électorale du Canada	
Radiation d'une association de circonscription enregistrée	3638

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Environnement, min. de l'**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Règlement modifiant le Règlement sur le soufre dans le carburant diesel.....	3653

Transports, min. des

Loi sur l'aéronautique	
Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I, VI et VII)	3673



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