

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, NOVEMBER 7, 2009

OTTAWA, LE SAMEDI 7 NOVEMBRE 2009

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 7, 2009, 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 Government of Canada Publications, 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.

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 7 janvier 2009 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant à : Publications du gouvernement du Canada, 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.

<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. 143, No. 45 — November 7, 2009

Government notices	3336
Appointments	3337
Notice of vacancies	3339
Parliament	
House of Commons	3345
Bills assented to	3345
Chief Electoral Officer	3345
Commissions	3346
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	3354
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	3360
(including amendments to existing regulations)	
Index	3379

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 143, n° 45 — Le 7 novembre 2009

Avis du gouvernement	3336
Nominations	3337
Avis de postes vacants	3339
Parlement	
Chambre des communes	3345
Projets de loi sanctionnés	3345
Directeur général des élections	3345
Commissions	3346
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	3354
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	3360
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	3380

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF HEALTH****FOOD AND DRUGS ACT**Food and Drug Regulations — *Amendments*

Interim Marketing Authorization

Provision currently exists in the *Food and Drug Regulations* (the Regulations) for the use of sodium tripolyphosphate, to reduce processing losses and to reduce thaw drip, in frozen fish fillets, frozen minced fish, frozen comminuted fish, frozen lobster, frozen crab, frozen clams and frozen shrimp at a maximum level of total added phosphate not to exceed 0.5%, calculated as sodium phosphate, dibasic.

Health Canada has received a submission to permit the use of sodium tripolyphosphate, to reduce processing losses and to reduce thaw drip, in frozen cooked shrimp at a maximum level of total added phosphate not to exceed 0.5%, calculated as sodium phosphate, dibasic. Evaluation of available data supports the safety and effectiveness of sodium tripolyphosphate in the production of this food product.

The extended use of sodium tripolyphosphate will benefit consumers by increasing the availability of moister and more appealing shrimp products. Industry will benefit through reduced processing losses and improved manufacturing conditions.

Therefore, it is the intention of Health Canada to recommend that the *Food and Drug Regulations* be amended to permit the use of sodium tripolyphosphate, to reduce processing losses and to reduce thaw drip, in the production of frozen cooked shrimp, at a maximum level of total added phosphate not to exceed 0.5%, calculated as sodium phosphate, dibasic.

As a means to improve the responsiveness of the regulatory system, an Interim Marketing Authorization is being issued to permit the immediate use of sodium tripolyphosphate, as indicated above, while the regulatory process is undertaken to amend the Regulations. The standardized food described above is exempted from the application of sections 6 and 6.1 of the *Food and Drugs Act*, paragraphs B.01.042(a) and (c) and B.21.006(b), and section B.16.007 of the *Food and Drug Regulations*.

The proposed regulatory amendments would be enabling measures to allow the sale of frozen cooked shrimp containing sodium tripolyphosphate to reduce processing loss and to reduce thaw drip. The amendments are supported by the safety assessment and would have low impact on the economy and on the environment. Consequently, the regulatory amendments may proceed directly to final approval and publication in the *Canada Gazette*, Part II.

Interested persons may make representations, with respect to Health Canada's intention to amend the Regulations, within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the contact person identified below.

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE LA SANTÉ****LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES**Règlement sur les aliments et drogues — *Modifications*

Autorisation de mise en marché provisoire

Une disposition existe actuellement dans le *Règlement sur les aliments et drogues* (le Règlement) autorisant l'utilisation du tripolyphosphate de sodium, pour réduire les pertes dues au traitement et la formation d'exsudat lors de la décongélation, dans la production de clams congelés, de crabe congelé, de crevettes congelées, de filets de poissons congelés, de homard congelé, de poissons hachés congelés et de poissons hachés menus congelés à des limites de tolérance n'excédant pas 0,5 % de phosphate ajouté total, calculé en phosphate dibasique de sodium.

Santé Canada a reçu une demande afin de permettre l'utilisation du tripolyphosphate de sodium, pour réduire les pertes dues au traitement et la formation d'exsudat lors de la décongélation, dans les crevettes cuites congelées à des limites de tolérance n'excédant pas 0,5 % de phosphate ajouté total, calculé en phosphate dibasique de sodium. L'évaluation des données disponibles confirme l'innocuité et l'efficacité du tripolyphosphate de sodium dans la production de ce produit alimentaire.

L'utilisation du tripolyphosphate de sodium sera bénéfique pour le consommateur car elle permettra l'accès à une plus grande variété de produits de crevettes plus moites et appétissants. Elle bénéficiera aussi à l'industrie en réduisant les pertes dues au traitement et en améliorant les conditions de fabrication.

Santé Canada propose donc de recommander que le *Règlement sur les aliments et drogues* soit modifié afin de permettre l'utilisation du tripolyphosphate de sodium, pour réduire les pertes dues au traitement et la formation d'exsudat lors de la décongélation, dans la production de crevettes cuites congelées, à des limites de tolérance n'excédant pas 0,5 % de phosphate ajouté total, calculé en phosphate dibasique de sodium.

Dans le but d'améliorer la souplesse du système de réglementation, une autorisation de mise en marché provisoire est délivrée autorisant l'utilisation immédiate de tripolyphosphate de sodium conformément aux indications ci-dessus pendant que le processus de modification du Règlement suit son cours. L'aliment normalisé décrit ci-dessus est exempté de l'application des articles 6 et 6.1 de la *Loi sur les aliments et drogues*, des alinéas B.01.042a) et c) et B.21.006b) et de l'article B.16.007 du *Règlement sur les aliments et drogues*.

Les modifications proposées au Règlement seraient des mesures habilitantes permettant la vente de crevettes cuites congelées contenant du tripolyphosphate de sodium pour réduire les pertes dues au traitement et la formation d'exsudat lors de la décongélation. L'évaluation de l'innocuité appuie les modifications proposées, qui auront par ailleurs peu d'impact sur l'économie et l'environnement. Par conséquent, il est possible que les propositions de modification au Règlement puissent passer directement à l'étape de l'approbation définitive et être publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Les personnes intéressées peuvent présenter leurs observations, au sujet de la proposition de Santé Canada d'apporter des modifications au Règlement, dans les 75 jours suivant la date de publication du présent avis. Elles sont priées d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à la personne-ressource identifiée ci-dessous.

Contact

Marie-Claude Tardif, Associate Director, Bureau of Food Regulatory, International and Interagency Affairs, Health Canada, 251 Sir Frederick Banting Driveway, Address Locator 2203B, Ottawa, Ontario K1A 0K9, 613-957-1750 (telephone), 613-941-6625 (fax), sche-ann@hc-sc.gc.ca (email).

October 27, 2009

MEENA BALLANTYNE
Assistant Deputy Minister
Health Products and Food Branch

[45-1-o]

Personne-ressource

Marie-Claude Tardif, Directrice associée, Bureau de la réglementation des aliments, des affaires internationales et inter-agences, Santé Canada, 251, promenade Sir Frederick Banting, Indice de l'adresse 2203B, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, 613-957-1750 (téléphone), 613-941-6625 (télécopieur), sche-ann@hc-sc.gc.ca (courriel).

Le 27 octobre 2009

La sous-ministre adjointe
Direction générale des produits de santé et des aliments
MEENA BALLANTYNE

[45-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

OFFICE OF THE REGISTRAR GENERAL

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

Campbell, Stephen
Saint John Port Authority/Administration portuaire de Saint John
Director/Administrateur

Canada Pension Plan/Régime de pensions du Canada

Review Tribunal/Tribunal de révision

Members/Membres

Amos, Donald Anthony — Victoria

MacLean, James George — Halifax

McClelland, John Carman — Brampton

Vandenberg, Jennifer May — Hamilton

Verhoeven, Linda Marie — Windsor

Zapata, Myrna Balmaceda — St. Catharines

Canadian Nuclear Safety Commission/Commission canadienne de sûreté nucléaire

Temporary members/Membres temporaires

Beaudet, Jocelyne

Pereira, Joseph Kenneth

Cyr, Caroline

Merchant Seamen Compensation Board/Commission d'indemnisation des marins marchands

Member and Chairman/Commissaire et présidente

Employment Insurance Act/Loi sur l'assurance-emploi

Chairpersons of the Boards of Referees/Présidents des conseils arbitraux

Newfoundland and Labrador/Terre-Neuve-et-Labrador

Collins, Franklin D. — Gander

Quebec/Québec

Hansen, Eric — Vaudreuil-Dorion

Saskatchewan

Tallon, Patricia A. — Saskatoon

Firth, John

Canada Revenue Agency/Agence de revenu du Canada

Director of the Board of Management/Administrateur du conseil de direction

Galal, Ahmed

International Development Research Centre/Centre de recherches pour le développement international

Governor of the Board of Governors/Gouverneur du Conseil des gouverneurs

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

BUREAU DU REGISTRARE GÉNÉRAL

*Nominations**Order in Council/Décret en conseil*

2009-1783

2009-1799

2009-1804

2009-1800

2009-1801

2009-1803

2009-1802

2009-1815

2009-1816

2009-1781

2009-1796

2009-1797

2009-1798

2009-1785

2009-1786

<i>Name and position/Nom et poste</i>	<i>Order in Council/Décret en conseil</i>
Gauvin, Claude National Arts Centre Corporation/Société du Centre National des Arts Member of the Board of Trustees/Administrateur du conseil d'administration	2009-1813
Giroux, Renée <i>Citizenship Act/Loi sur la citoyenneté</i> Citizenship judge/Juge de la citoyenneté	2009-1808
Goode, Raymond Rushall Pacific Pilotage Authority/Administration de pilotage du Pacifique Member/Membre	2009-1782
Hamm, John Frederick Assisted Human Reproduction Agency of Canada/Agence canadienne de contrôle de la procréation assistée Chairperson of the board of directors/Président du conseil d'administration	2009-1779
Hazardous Materials Information Review Commission/Conseil de contrôle des renseignements relatifs aux matières dangereuses Governors — Council/Membres — Bureau de direction	
Brissette, Yves	2009-1776
Coshan, Rita	2009-1777
Dieckmann, Kurt	2009-1778
Harwood, Nancy	2009-1775
KPMG LLP Auditor/Vérificateur and/et Auditor General of Canada/Vérificateur général du Canada Joint auditor/Covérificateur Atomic Energy of Canada Limited/Énergie atomique du Canada limitée	2009-1814
Krentz, Hugh A. Standards Council of Canada/Conseil canadien des normes Member and Chairperson/Conseiller et président	2009-1794
Immigration and Refugee Board/Commission de l'immigration et du statut de réfugié Full-time members/Commissaires à temps plein	
Gaultier, Luella	2009-1809
Langelier, Michelle	2009-1812
MacLean, Kenneth Duncan	2009-1810
Paquette, Marie-Claude	2009-1811
MacKenzie, The Hon./L'hon. Brian D. Supreme Court of British Columbia/Cour suprême de la Colombie-Britannique Judge/Juge	2009-1819
Mahaffy, Douglas W. Canada Pension Plan Investment Board/Office d'investissement du régime de pensions du Canada Director of the board of directors/Administrateur du conseil d'administration	2009-1807
Moldaver, The Hon./L'hon. Michael Government of Ontario/Gouvernement de l'Ontario Administrator/Administrateur December 21, 2009 to January 1, 2010/Du 21 décembre 2009 au 1 ^{er} janvier 2010	2009-1762
National Research Council of Canada/Conseil national de recherches du Canada Members/Conseillers	
Beauvais, Jacques	2009-1793
Jodoin, Alexandre	2009-1791
Rorabeck, Cecil H.	2009-1790
Steven, Leo N.	2009-1792
Olsen, David Paul Canada Industrial Relations Board/Conseil canadien des relations industrielles Full-time member/Membre à temps plein	2009-1780

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

Reford, Alexander Canadian Tourism Commission/Commission canadienne du tourisme Director of the Board of Directors/Administrateur du conseil d'administration	2009-1795
Rogers, Stephen Transportation Appeal Tribunal of Canada/Tribunal d'appel des transports du Canada Part-time member/Conseiller à temps partiel	2009-1784
Rooke, The Hon./L'hon. John D. Associate Chief Judge of the Court of Queen's Bench of Alberta with the style and title of Associate Chief Justice of the Court of Queen's Bench of Alberta and member ex officio of the Court of Appeal of Alberta/Premier juge adjoint de la Cour du Banc de la Reine de l'Alberta avec le rang de juge en chef adjoint de la Cour du Banc de la Reine de l'Alberta et membre d'office de la Cour d'appel de l'Alberta	2009-1818
Soulière, Jean-Guy National Seniors Council/Conseil national des aînés Member/Membre Chairperson/Président	2009-1805 2009-1806
Superior Court of Justice in and for the Province of Ontario/Cour supérieure de justice de l'Ontario Judge/Juge Court of Appeal for Ontario/Cour d'appel de l'Ontario Judge ex officio/Juge d'office Cornell, R. Dan MacDonald, Cindy A. M.	2009-1820 2009-1821
Wittmann, The Hon./L'hon. Neil C. Chief Judge of the Court of Queen's Bench of Alberta with the style and title of Chief Justice of the Court of Queen's Bench of Alberta and member ex officio of the Court of Appeal of Alberta/Premier juge de la Cour du Banc de la Reine de l'Alberta avec le rang de juge en chef de la Cour du Banc de la Reine de l'Alberta et membre d'office de la Cour d'appel de l'Alberta	2009-1817

October 30, 2009

Le 30 octobre 2009

DIANE BÉLANGER
Manager

La gestionnaire
DIANE BÉLANGER

[45-1-o]

[45-1-o]

NOTICE OF VACANCY**AVIS DE POSTE VACANT**

CANADA LANDS COMPANY LIMITED

SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE DU CANADA LIMITÉE

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

Location: Toronto, Ontario

Lieu de travail : Toronto (Ontario)

Canada Lands Company Limited is a federal commercial Crown corporation. Through its wholly owned subsidiary, Canada Lands Company CLC Limited, the Canada Lands Company Limited manages, redevelops and sells federal lands on behalf of the Government of Canada to ensure that optimal financial and community value is realized from these assets. It also manages the CN Tower in Toronto. Through community consultation and partnering with the private sector, Canada Lands and its employees apply real estate expertise and creative property solutions to deliver lasting value for Canadians.

La Société immobilière du Canada limitée est une société d'État commerciale fédérale. Par l'entremise de sa filiale en propriété exclusive, la Société immobilière du Canada CLC limitée, la Société immobilière du Canada limitée gère, réaménage et vend, au nom du gouvernement du Canada, les biens immobiliers fédéraux qui sont à la fois stratégiques et excédentaires afin d'en tirer la meilleure valeur financière et communautaire. Elle gère également la Tour CN, à Toronto. Au moyen de consultations communautaires et de l'établissement de partenariats avec le secteur privé, la Société et ses employés font preuve de savoir-faire pour formuler des solutions immobilières novatrices et obtenir des résultats durables pour tous les Canadiens.

The Chairperson is primarily responsible for the overall leadership of the Board of Directors while providing guidance in the formulation of the vision for the Corporation, building consensus

Le président du conseil d'administration est principalement responsable de superviser l'ensemble du conseil d'administration tout en dirigeant l'élaboration de la vision de la Société, en

and providing strategic guidance and oversight with regard to the implementation of the vision and policy decisions. The Chairperson is the primary liaison with the Minister of State (Transport) on behalf of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and is accountable to the shareholder. The Chairperson ensures corporate governance best practices, including effective Board performance assessment, and along with the CEO, acts as the Corporation's spokesperson. The Board meets approximately six times per year in Toronto and various other cities across Canada. The Chairperson needs to be generally available for consultation with the CEO and Directors.

The qualified candidate must have a degree from a recognized university in a relevant field of study or a combination of equivalent education, job-related training and/or experience. The preferred candidate should have significant experience serving as a member of a board of directors, preferably as chairperson. The chosen candidate should also have experience managing human and financial resources at a senior level in the public and/or private sectors, as well as experience in implementing modern corporate governance principles and best practices. Experience in dealing with senior officials from different levels of government is preferred.

The selected candidate should have general knowledge of the mandate and activities of Canada Lands Company Limited, and the stakeholders, communities and other interest groups affected by the corporate activities of its subsidiary, the Canada Lands Company CLC Limited. Knowledge of financial and strategic corporate planning, monitoring and evaluation of performance, as well as best practices in corporate governance and public policy processes, are essential. Possessing financial literacy, the selected candidate should also have a good understanding of the roles and responsibilities of a chairperson of a similar sized organization, the division of responsibility between a board of directors and management and the fundamental accountabilities to the shareholders. Knowledge of commercial real estate practices, environmental sustainability, tourism and hospitality, and the process for the disposal of federal real property assets would be an asset as would knowledge of the hospitality/tourism industry, particularly the food and beverage sector.

The successful candidate will be a person of initiative with strong leadership and managerial skills to ensure the Board conducts its work effectively and should have the capacity to effectively foster debate and discussions among Board members, facilitate consensus and manage conflicts, should they arise. In addition to the ability to anticipate emerging issues and develop strategies to enable the Board to seize opportunities and solve problems, the chosen candidate should be able to synthesize and clearly and effectively communicate complex issues. Possessing superior interpersonal skills, sound judgement, tact and diplomacy, the preferred candidate will demonstrate high ethical standards and should have the ability to develop and maintain effective working relationships with Management, the Minister and his office, the Deputy Minister, other relevant senior government officials and the corporation's business partners and stakeholders. The preferred candidate's excellent communication skills, both written and oral, will allow him/her to effectively act as

obtenant un consensus, en apportant une orientation stratégique et en assurant la surveillance de la mise en œuvre de cette vision et de l'application des décisions relatives aux politiques. Il agit à titre de contact principal pour le ministre d'État (Transports) au nom du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et il rend des comptes à l'actionnaire de la Société. Le président du conseil d'administration veille au respect des pratiques exemplaires en matière de gouvernance d'entreprise, y compris l'évaluation efficace du rendement du conseil d'administration. Tout comme le président-directeur général, il agit à titre de porte-parole de la Société. Le conseil d'administration se réunit environ six fois par année à Toronto, mais les réunions sont parfois tenues dans diverses villes du Canada. Le président du conseil d'administration doit généralement être disponible pour rencontrer le président-directeur général ainsi que les membres du conseil d'administration.

La personne admissible doit détenir un diplôme d'une université reconnue dans un domaine pertinent ou une combinaison acceptable d'études, de formation et/ou d'expérience relatives au poste. Elle doit avoir une vaste expérience au sein d'un conseil d'administration, de préférence à titre de président, ainsi que de l'expérience de la gestion des ressources humaines et financières au niveau de la haute direction dans les secteurs public et/ou privé. Le candidat retenu doit posséder de l'expérience dans la mise en œuvre de principes modernes de gouvernance d'entreprise et de pratiques exemplaires. Une expérience importante des relations avec de hauts fonctionnaires de divers ordres de gouvernement serait préférable.

La personne sélectionnée doit avoir une connaissance générale du mandat et des activités de la Société immobilière du Canada limitée, de ses intervenants et de ses collectivités ainsi que des autres groupes concernés par les activités de sa société en propriété exclusive, la Société immobilière du Canada CLC limitée. Elle doit posséder une connaissance de la planification d'entreprise stratégique et financière, du suivi et de l'évaluation du rendement ainsi que des pratiques exemplaires en matière de gouvernance d'entreprise et de processus de politiques publiques. Le candidat idéal doit posséder une bonne compréhension générale du rôle et des responsabilités d'un président du conseil d'administration d'une organisation comparable et de la répartition des responsabilités entre un conseil d'administration et la direction, y compris des responsabilités fondamentales envers les actionnaires ainsi que la connaissance du domaine financier. La connaissance des pratiques liées à l'immobilier commercial, de la durabilité de l'environnement et du processus d'aliénation des biens immobiliers fédéraux ainsi que la connaissance du domaine de l'accueil et du tourisme dans des secteurs liés aux aliments et aux boissons seraient des atouts.

La personne sélectionnée doit faire preuve d'initiative et doit posséder des capacités supérieures en matière de leadership et de gestion afin de s'assurer que le conseil d'administration accomplit son travail efficacement. Elle doit également être capable de favoriser le débat et la discussion entre les membres du conseil de manière efficace, de faciliter l'atteinte d'un consensus et de gérer les conflits, au besoin. En plus de la capacité à prévoir les nouveaux enjeux et à élaborer des stratégies pour permettre au conseil d'administration de saisir les occasions qui se présentent et de résoudre les problèmes, la personne recherchée devrait être capable de résumer et de communiquer clairement et efficacement des questions complexes. Possédant d'excellentes aptitudes en relations interpersonnelles, un bon jugement, du tact et de la diplomatie, la personne choisie devra faire preuve de normes éthiques élevées et devrait avoir la capacité de développer et d'entretenir des relations de travail efficaces avec la direction, le ministre et son cabinet, la sous-ministre, d'autres cadres

spokesperson in dealing with stakeholders, the media, public institutions, governments and other organizations.

Proficiency in both official languages would be an asset.

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 Guidelines for Public Office Holders* and the *Guidelines for the Political Activities of 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*. 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 organization and its activities can be found on the Web sites www.clcl.ca and www.clc.ca.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by November 23, 2009, 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).

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 Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

[45-1-o]

NOTICE OF VACANCY

INTERNATIONAL JOINT COMMISSION

*Commissioner of the International Joint Commission
(Canadian Section) [full-time position]*

Salary range: \$163,000–\$220,600

Location: National Capital Region

The International Joint Commission (IJC) is a bi-national, independent, quasi-judicial organization established by the *Boundary Waters Treaty* of 1909 to deal mainly with the apportionment, conservation and development of water resources (including hydroelectric power) along the international boundary between Canada and the United States. It helps prevent and resolve water-related disputes, primarily about quantity and quality, and has a wide range of investigative, quasi-judicial, administrative and arbitral functions. The IJC is comprised of three Canadian and three American Commissioners and maintains offices in Ottawa

supérieurs du gouvernement et les partenaires et les intervenants de la société. La capacité supérieure de communiquer à l'oral et à l'écrit de la personne retenue lui permettra d'agir comme porte-parole auprès des intervenants, des médias, des institutions publiques, des gouvernements et d'autres organismes.

La maîtrise des deux langues officielles serait un atout.

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 à l'intention des titulaires de charge publique* et aux *Lignes directrices régissant les activités politiques 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*. 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.

Vous pourrez trouver d'autres renseignements concernant l'organisation et ses activités sur les sites Web suivants : www.clcl.ca et www.clc.ca.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 23 novembre 2009 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 du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

[45-1-o]

AVIS DE POSTE VACANT

COMMISSION MIXTE INTERNATIONALE

*Commissaire de la Commission mixte internationale
(Section canadienne) [poste à temps plein]*

Échelle salariale : Entre 163 000 \$ et 220 600 \$

Emplacement : Région de la capitale nationale

La Commission mixte internationale (CMI) est un organisme indépendant, binational et quasi judiciaire établi en vertu du *Traité des eaux limitrophes* de 1909 et chargé principalement des questions de partage, de conservation et d'aménagement des ressources hydriques (y compris de l'hydroélectricité) le long de la frontière internationale entre le Canada et les États-Unis. Elle aide à prévenir et à résoudre les conflits relatifs à l'eau, essentiellement en ce qui concerne la quantité et la qualité, et elle exerce un vaste éventail de fonctions d'enquête et d'arbitrage ainsi que de fonctions quasi judiciaires et administratives. La CMI se compose

and Washington. The IJC's Canadian Section is under the portfolio responsibility of the Minister of Foreign Affairs.

The Commissioners ensure that the IJC pursues the common good of both countries as an independent and objective adjudicator and as an independent and objective advisor to the governments, while also protecting fundamental Canadian interests in conformity with the 1909 *Boundary Waters Treaty*.

Pursuant to the IJC's Rules of Procedure, the Commissioners of the Canadian Section of the IJC shall appoint one of their number as chair, to be known as the Chair of the Canadian Section of the International Joint Commission. The Chair of the Canadian section shall act as chair at all meetings of the Commission held in Canada and in respect to all matters required to be done in Canada by the Chair of the Commission.

The Commissioner will possess a degree from a recognized university in a relevant discipline or a combination of equivalent education, job-related training and/or experience. The successful candidate will have demonstrated senior level management and leadership experience, including managing financial and human resources. In addition to having experience developing and fostering productive relationships with non-government organizations and/or stakeholders from a variety of backgrounds, he/she should have experience dealing with and providing advice to senior officials at all levels of government. Experience in the interpretation and application of legislation is also required. Experience working for or with national or international organizations, in addition to working in or with the water management and/or ecosystem management sectors, would be considered assets.

The preferred candidate will understand sound governance and management principles and practices and should possess knowledge of the public policy environment, processes and best practices. He/she will be aware of the operations and challenges of working with both the Canadian and American governments and should have an understanding of the mandates of the Department of Foreign Affairs and International Trade and Environment Canada. It would be considered an asset if the candidate possessed knowledge of current water management issues and/or stakeholder engagement trends, Canadian water policy, particularly as it relates to the Great Lakes Region, relevant provincial legislation, and international water policy.

The ideal candidate should possess superior intellectual, strategic leadership and organizational management skills to ensure that the IJC fulfils its treaty and legislative mandate. The candidate's strong ability to anticipate emerging issues and develop strategies will enable the IJC to seize opportunities and resolve problems. He/she will have a proven ability to develop effective working relationships with relevant government departments and strategic partners within Canada and internationally, as well as demonstrated problem-solving, consensus-building, facilitation and/or mediation skills. The ability to interpret relevant statutes, regulations and policies and to analyze complex issues in order to not only provide sound recommendations and advice to governments, but also to make equitable decisions, while anticipating the short- and long-term consequences, are required. The successful candidate should have strong communications skills (both written and oral), with the ability to act as spokesperson in dealing with stakeholders, media, public institutions, governments, the public and other organizations.

de trois commissaires canadiens et de trois commissaires américains et elle a des bureaux à Ottawa et à Washington. La Section canadienne de la CMI relève du portefeuille du ministre des Affaires étrangères.

Les commissaires veillent à ce que la CMI serve l'intérêt commun des deux pays en tant qu'arbitre indépendant et objectif et en tant que conseiller indépendant et objectif auprès des deux gouvernements, tout en protégeant également les intérêts fondamentaux du Canada conformément au *Traité des eaux limitrophes* de 1909.

En vertu des règles de procédure de la CMI, les commissaires de la Section canadienne doivent nommer l'un de leurs membres au poste de président, qui porte alors le titre de président de la Section canadienne de la Commission mixte internationale. Le président ou la présidente de la Section canadienne doit présider toutes les réunions de la Commission qui ont lieu au Canada et s'occuper de toutes les questions qui réclament des interventions de sa part au Canada.

Le commissaire doit être titulaire d'un diplôme d'une université reconnue dans une discipline pertinente ou posséder une combinaison d'études, de formation professionnelle et/ou d'expérience équivalentes. La personne retenue doit posséder une expérience manifeste du leadership et de la gestion au niveau de cadre supérieur, notamment de la gestion de ressources financières et humaines. En plus d'être habitué à nouer et à resserrer des relations fructueuses avec des organisations non gouvernementales et/ou des intervenants provenant d'horizons divers, elle doit savoir comment traiter avec des hauts fonctionnaires de tous les échelons du gouvernement et leur fournir des conseils. Elle doit avoir l'expérience de l'interprétation et de l'application de lois. L'expérience de la collaboration avec des organisations nationales ou internationales ou de travail au sein de ces organisations, en plus d'avoir travaillé dans les secteurs de la gestion des écosystèmes et/ou de la gestion des eaux, serait des atouts.

La personne sélectionnée doit comprendre les principes et les pratiques de la bonne gouvernance et de la saine gestion et connaître les processus et les pratiques exemplaires relatifs aux politiques publiques, de même que le contexte à cet égard. Elle doit connaître les rouages des gouvernements du Canada et des États-Unis ainsi que les défis qui y sont associés et comprendre les mandats du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et d'Environnement Canada. Il est souhaitable que la personne choisie connaisse les questions d'actualité sur la gestion des eaux et/ou les tendances relatives à la mobilisation des intervenants, la politique canadienne relative aux eaux, en particulier en ce qui a trait à la région des Grands Lacs, la législation provinciale pertinente et la politique internationale relative aux eaux.

La personne idéale doit posséder des facultés intellectuelles supérieures et d'excellentes compétences en leadership stratégique et en gestion organisationnelle pour s'assurer que la CMI remplit son mandat découlant des lois et des traités. La grande capacité du candidat à prévoir les problèmes émergents et à élaborer des stratégies permettra à la CMI de saisir des occasions et de résoudre des problèmes. Elle doit posséder la capacité avérée de nouer des relations de travail fructueuses avec les ministères et les partenaires stratégiques compétents au Canada et à l'étranger, en plus de posséder des habiletés manifestes de résolution de problèmes, d'établissement de consensus, d'animation et/ou de médiation. Elle doit savoir interpréter des lois, des règlements et des politiques pertinents et analyser des enjeux complexes afin de non seulement formuler des recommandations et des conseils judicieux à l'intention des gouvernements, mais également de prendre des décisions équitables, tout en prévoyant les conséquences à court et à long terme. La personne retenue doit posséder des habiletés supérieures de communication à l'écrit et à l'oral, et être en

The preferred candidate will possess strong professional ethics, superior interpersonal skills, integrity and discretion in addition to being flexible, resilient, cooperative and dependable.

Proficiency in both official languages is an asset.

The Commissioner must be willing to relocate to the National Capital Region or to a location within reasonable commuting distance or be committed to productive tele-working. The Commissioner must be willing to travel frequently within Canada and abroad.

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 Guidelines for Public Office Holders* and the *Guidelines for the Political Activities of 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>.

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 its Web site at www.ijc.org.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by November 23, 2009, 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).

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 Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

mesure de tenir lieu de porte-parole pour traiter avec les intervenants, les médias, les institutions publiques, les administrations, le public et d'autres organisations.

La personne sélectionnée doit posséder un sens aigu de l'éthique professionnelle, des capacités interpersonnelles supérieures, être intègre et discrète, en plus d'être flexible, résistante au stress, coopérative et responsable.

La maîtrise des deux langues officielles serait un atout.

La personne choisie doit être disposée à déménager dans la région de la capitale nationale ou à proximité du lieu de travail ou doit s'engager à faire du télétravail de façon productive. Elle doit également être disposée à voyager fréquemment au Canada et à l'étranger.

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 à l'intention des titulaires de charge publique* et aux *Lignes directrices régissant les activités politiques 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 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 exigences 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.

Vous pourrez trouver d'autres renseignements sur la Commission mixte internationale et ses activités sur son site Web à l'adresse suivante : www.ijc.org.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 23 novembre 2009 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 du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS**BANK ACT**

M&T Bank — 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 6, 2009, permitting M&T Bank to establish a branch in Canada to carry on business in Canada under the name M&T Bank.

October 27, 2009

JULIE DICKSON
Superintendent of Financial Institutions

[45-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES**LOI SUR LES BANQUES**

M&T Bank — Arrêté autorisant la 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 6 octobre 2009, un arrêté permettant à M&T Bank d'établir une succursale au Canada pour y exercer son activité sous la dénomination sociale M&T Bank.

Le 27 octobre 2009

Le surintendant des institutions financières
JULIE DICKSON

[45-1-o]

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

Second Session, Fortieth Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 24, 2009.

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

ROYAL ASSENT

Thursday, October 22, 2009

On Wednesday, October 21, 2009, the Honourable Thomas Albert Cromwell, acting in his capacity as Deputy of the Governor General, signified assent in Her Majesty's name to the Bills listed below.

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

The Senate was notified of the written declaration on Thursday, October 22, 2009.

The House of Commons was notified of the written declaration on Thursday, October 22, 2009.

An Act to amend the Criminal Code (identity theft and related misconduct)
(Bill S-4, chapter 28, 2009)

An Act to amend the Criminal Code (limiting credit for time spent in pre-sentencing custody)
(Bill C-25, chapter 29, 2009)

GARY W. O'BRIEN
*Clerk of the Senate and
Clerk of the Parliaments*

[45-1-o]

CHIEF ELECTORAL OFFICER**CANADA ELECTIONS ACT**

Determination of number of electors

Notice is hereby given that the above-mentioned notice was published as Extra Vol. 143, No. 2, on Monday, November 2, 2009.

[45-1-o]

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Deuxième session, quarantième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 24 janvier 2009.

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

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

SANCTION ROYALE

Le jeudi 22 octobre 2009

Le mercredi 21 octobre 2009, l'honorable Thomas Albert Cromwell, en sa qualité de suppléant du Gouverneur général, a accordé la sanction royale au nom de Sa Majesté aux projets de loi mentionnés ci-dessous.

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

Le Sénat a été informé de la déclaration écrite le jeudi 22 octobre 2009.

La Chambre des communes a été informée de la déclaration écrite le jeudi 22 octobre 2009.

Loi modifiant le Code criminel (vol d'identité et infractions connexes)
(Projet de loi S-4, chapitre 28, 2009)

Loi modifiant le Code criminel (restriction du temps alloué pour détention sous garde avant prononcé de la peine)
(Projet de loi C-25, chapitre 29, 2009)

*Le greffier du Sénat et
greffier des Parlements*
GARY W. O'BRIEN

[45-1-o]

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**LOI ÉLECTORALE DU CANADA**

Établissement du nombre d'électeurs

Avis est par les présentes donné que l'avis susmentionné a été publié dans l'édition spéciale vol. 143, n° 2, le lundi 2 novembre 2009.

[45-1-o]

COMMISSIONS**CANADA BORDER SERVICES AGENCY****SPECIAL IMPORT MEASURES ACT***Certain mattress innerspring units — Decision*

On October 26, 2009, the President of the Canada Border Services Agency (CBSA) made a final determination of dumping, pursuant to paragraph 41(1)(a) of the *Special Import Measures Act*, in respect of mattress innerspring units with or without edgeguards, used in the manufacture of innerspring mattresses originating in or exported from the People's Republic of China.

The goods in question are usually classified under the following Harmonized System classification numbers:

9404.10.00.00 9404.29.00.00 7320.20.90.10

The Canadian International Trade Tribunal (Tribunal) is continuing its inquiry into the question of injury to the domestic industry and will make an order or finding by November 24, 2009. Provisional duties will continue to apply until this date.

If the Tribunal finds that the dumping has caused injury or is threatening to cause injury, future imports of subject goods will be subject to anti-dumping duty equal to the margin of dumping on the goods. In that event, the importer in Canada shall pay all such duties. The *Customs Act* applies, with any modifications that the circumstances require, with respect to the accounting and payment of anti-dumping duty.

Information

The *Statement of Reasons* regarding this decision will be issued within 15 days following the decision and will be available on the CBSA's Web site at www.cbsa.gc.ca/sima or by contacting either Jody Grantham at 613-954-7405 or Danielle Newman at 613-952-1963, or by fax at 613-948-4844.

Ottawa, October 26, 2009

M. R. JORDAN
Director General
Trade Programs Directorate

[45-1-o]

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

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

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(e) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the charity listed below and that by virtue of subsection 149.1(2) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

COMMISSIONS**AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA****LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION***Certains blocs-ressorts pour matelas — Décision*

Le 26 octobre 2009, conformément à l'alinéa 41(1)a) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a rendu une décision définitive de dumping à l'égard de blocs-ressorts pour matelas, avec ou sans protection de bord, utilisés dans la fabrication des matelas à ressort, originaires ou exportés de la République populaire de Chine.

Les marchandises en cause sont habituellement classées sous les numéros de classement suivants du Système harmonisé :

9404.10.00.00 9404.29.00.00 7320.20.90.10

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (Tribunal) poursuit son enquête sur la question de dommage à la branche de production nationale et rendra une ordonnance ou des conclusions d'ici le 24 novembre 2009. Des droits provisoires continueront d'être perçus jusqu'à cette date.

Si le Tribunal détermine que le dumping a causé un dommage ou menace de causer un dommage, les importations futures des marchandises en cause seront assujetties à des droits antidumping d'un montant égal à la marge de dumping. Dans ce cas, l'importateur au Canada doit payer tous les droits imposés. La *Loi sur les douanes* s'applique, incluant toute modification que les circonstances exigent, à l'égard de la déclaration en détail et du paiement des droits antidumping.

Renseignements

L'*Énoncé des motifs* portant sur cette décision sera émis dans les 15 jours suivant la décision et il sera affiché sur le site Web de l'ASFC à l'adresse suivante : www.asfc.gc.ca/lmsi. On peut aussi en obtenir une copie en communiquant avec Jody Grantham par téléphone au 613-954-7405 ou Danielle Newman par téléphone au 613-952-1963, ou par télécopieur au 613-948-4844.

Ottawa, le 26 octobre 2009

Le directeur général
Direction des programmes commerciaux
M. R. JORDAN

[45-1-o]

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

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

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)e) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous en vertu du paragraphe 149.1(2) de cette loi et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
851297432RR0001	MONTESSORI CASA DEI BAMBINI, WINDSOR, ONT.

CATHY HAWARA
Acting Director General
Charities Directorate

[45-1-o]

La directrice générale par intérim
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[45-1-o]

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

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

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

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

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

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
857346134RR0001	WELLS OF WATER MINISTRIES, MISSISSAUGA, ONT.

CATHY HAWARA
Acting Director General
Charities Directorate

[45-1-o]

La directrice générale par intérim
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[45-1-o]

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

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

- Central Building, Les Terrasses de la Chaudière, Room 206, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec K1A 0N2, 819-997-2429 (telephone), 994-0423 (TDD), 819-994-0218 (fax);
- Metropolitan Place, Suite 1410, 99 Wyse Road, Dartmouth, Nova Scotia B3A 4S5, 902-426-7997 (telephone), 426-6997 (TDD), 902-426-2721 (fax);
- Kensington Building, Suite 1810, 275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, 204-983-6306 (telephone), 983-8274 (TDD), 204-983-6317 (fax);
- 530-580 Hornby Street, Vancouver, British Columbia V6C 3B6, 604-666-2111 (telephone), 666-0778 (TDD), 604-666-8322 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 205 Viger Avenue W, Suite 504, Montréal, Quebec H2Z 1G2, 514-283-6607 (telephone), 283-8316 (TDD), 514-283-3689 (fax);

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

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

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce 206, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec) K1A 0N2, 819-997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), 819-994-0218 (télécopieur);
- Place Metropolitan, Bureau 1410, 99, chemin Wyse, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B3A 4S5, 902-426-7997 (téléphone), 426-6997 (ATS), 902-426-2721 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, 204-983-6306 (téléphone), 983-8274 (ATS), 204-983-6317 (télécopieur);
- 580, rue Hornby, Bureau 530, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, 604-666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), 604-666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 205, avenue Viger Ouest, Bureau 504, Montréal (Québec) H2Z 1G2, 514-283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), 514-283-3689 (télécopieur);

- CRTC Documentation Centre, 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario M4T 1M2, 416-952-9096 (telephone), 416-954-6343 (fax);
- CRTC Documentation Centre, Cornwall Professional Building, Room 103, 2125 11th Avenue, Regina, Saskatchewan S4P 3X3, 306-780-3422 (telephone), 306-780-3319 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, 780-495-3224 (telephone), 780-495-3214 (fax).

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

Secretary General

- Centre de documentation du CRTC, 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, 416-952-9096 (téléphone), 416-954-6343 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, Édifice Cornwall Professionnel, Pièce 103, 2125, 11^e Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, 306-780-3422 (téléphone), 306-780-3319 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, 780-495-3224 (téléphone), 780-495-3214 (télécopieur).

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

Secrétaire général

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

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

2009-667 *October 26, 2009*

CPAM Radio Union.com inc.
Montréal, Quebec

Approved — Amendment to the broadcasting licence for the French-language ethnic commercial AM radio station CJWI Montréal by changing the frequency, by modifying the authorized contours and by relocating its antenna.

2009-668 *October 26, 2009*

Sortir FM inc.
Québec, Quebec

Approved — Amendment to the broadcasting licence for the French-language tourist information radio programming undertaking CKJF-FM Québec in order to change the frequency and the authorized contours of the station.

2009-671 *October 27, 2009*

Radio coopérative de Coaticook, Coop de solidarité
Coaticook, Quebec

Approved — Broadcasting licence to operate a French-language Type B community FM radio station in Coaticook.

2009-672 *October 27, 2009*

Dawson City Community Radio Society
Dawson, Yukon

Approved — Broadcasting licence to operate an English-language low-power Type B community FM radio station in Dawson.

2009-673 *October 27, 2009*

Canadian Broadcasting Corporation
Whitehorse, Watson Lake, Mayo, Elsa, Teslin, Beaver Creek,

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.

2009-667 *Le 26 octobre 2009*

CPAM Radio Union.com inc.
Montréal (Québec)

Approuvé — Modification de la licence de radiodiffusion de la station de radio AM commerciale à caractère ethnique de langue française CJWI Montréal, afin de changer la fréquence, afin de modifier le périmètre de rayonnement autorisé et afin de déplacer son antenne.

2009-668 *Le 26 octobre 2009*

Sortir FM inc.
Québec (Québec)

Approuvé — Modification de la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio de renseignements touristiques de langue française CKJF-FM Québec afin de changer la fréquence de la station et de modifier son périmètre de rayonnement autorisé.

2009-671 *Le 27 octobre 2009*

Radio coopérative de Coaticook, Coop de solidarité
Coaticook (Québec)

Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station FM communautaire de type B de langue française à Coaticook.

2009-672 *Le 27 octobre 2009*

Dawson City Community Radio Society
Dawson (Yukon)

Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM communautaire de type B de faible puissance de langue anglaise à Dawson.

2009-673 *Le 27 octobre 2009*

Société Radio-Canada
Whitehorse, Watson Lake, Mayo, Elsa, Teslin, Beaver Creek,

Swift River, Carmacks, Ross River, Atlin, Faro,
Destruction Bay, Haines Junction and Dawson, Yukon

Approved — Broadcasting licence to operate an English-language FM radio station in Whitehorse with rebroadcasting transmitters in the other communities noted above to replace the existing AM station CFWH and its existing rebroadcasting transmitters as well as authorization to simulcast the programming of the new FM station on the AM band for a transition period of three months and revocation of the licence for CFWH at the end of the simulcast period.

2009-675

October 29, 2009

Radio Boréale
Amos, Quebec

Approved — Change to the authorized contours of the French-language, Type B community radio station CHOW-FM Amos by increasing the effective radiated power, decreasing the antenna height above average terrain and relocating the antenna.

2009-679

October 30, 2009

TELUS Communications Inc., and 1219823 Alberta ULC in partnership with TELUS Communications Inc. in TELE-MOBILE Company, partners in a general partnership carrying on business as TELUS Communications Company

Kamloops, Kelowna, Nanaimo, Penticton, Prince George, Terrace, Vancouver (including Lower Mainland, Fraser Valley and Whistler and surrounding areas), Vernon and Victoria, British Columbia

Calgary, Edmonton (including St. Albert, Sherwood Park, Spruce Grove and Stony Plain), Fort McMurray, Grande Prairie, Lethbridge, Medicine Hat and Red Deer, Alberta

Approved — Renewal and amendments to the broadcasting licences for the Class 1 terrestrial broadcasting distribution undertakings serving the above-noted communities in British Columbia and Alberta. The licences are renewed from November 1, 2009, to August 31, 2016.

[45-1-o]

Swift River, Carmacks, Ross River, Atlin, Faro,
Destruction Bay, Haines Junction et Dawson (Yukon)

Approuvé — Licence de radiodiffusion afin d'exploiter une station de radio FM de langue anglaise à Whitehorse et des réémetteurs desservant les autres localités énoncées ci-dessus en remplacement de la station AM actuelle CFWH et de ses réémetteurs actuels, autorisation de diffuser simultanément la programmation de la nouvelle station FM sur la bande AM pendant une période de transition de trois mois et révocation de la licence de CFWH à la fin de la période de transmission simultanée.

2009-675

Le 29 octobre 2009

Radio Boréale
Amos (Québec)

Approuvé — Modification du périmètre de rayonnement autorisé de la station de radio communautaire de type B de langue française CHOW-FM Amos en augmentant la puissance apparente rayonnée moyenne, en diminuant la hauteur effective de l'antenne au-dessus du sol moyen et en déplaçant l'antenne.

2009-679

Le 30 octobre 2009

TELUS Communications Inc., et 1219823 Alberta ULC en partenariat avec TELUS Communications Inc. dans Société TÉLÉ-MOBILE, associés dans une société en nom collectif faisant affaires sous le nom de Société TELUS Communications

Kamloops, Kelowna, Nanaimo, Penticton, Prince George, Terrace, Vancouver (y compris Lower Mainland, Fraser Valley et Whistler et les régions avoisinantes), Vernon et Victoria (Colombie-Britannique)

Calgary, Edmonton (y compris St. Albert, Sherwood Park, Spruce Grove et Stony Plain), Fort McMurray, Grande Prairie, Lethbridge, Medicine Hat et Red Deer (Alberta)

Approuvé — Renouvellement et modification des licences régionales de radiodiffusion de classe 1 des entreprises de distribution de radiodiffusion terrestre desservant diverses communautés de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. Les licences sont renouvelées du 1^{er} novembre 2009 au 31 août 2016.

[45-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-666

Notice of application received

Metro Vancouver, British Columbia

Deadline for submission of interventions and/or comments:
November 30, 2009

The Commission has received the following application:

1. Novus Entertainment Inc.
Metro Vancouver, British Columbia

To amend the broadcasting licence for its Class 1 terrestrial broadcasting distribution undertaking serving Metro Vancouver, British Columbia, in order to be relieved, by condition of licence, of the regulatory requirement relating to the passing

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-666

Avis de demande reçue

Metro Vancouver (Colombie-Britannique)

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 30 novembre 2009

Le Conseil a été saisi de la demande suivante :

1. Novus Entertainment Inc.
Metro Vancouver (Colombie-Britannique)

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise de distribution de radiodiffusion terrestre de classe 1 desservant Metro Vancouver (Colombie-Britannique), afin d'être relevée, par condition de licence, de l'exigence réglementaire

through of video description of programming services distributed on an analog basis and the addition of a condition of licence.

October 26, 2009

[45-1-o]

relative à la transmission de la vidéodescription des services distribués en mode analogique et d'ajouter une condition de licence.

Le 26 octobre 2009

[45-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-670

Notice of application received

Mont-Laurier, Quebec

Deadline for submission of interventions and/or comments:
December 1, 2009

9116-1299 Québec inc.
Mont-Laurier, Quebec

To amend the broadcasting licence for the French-language FM commercial radio programming undertaking CFOR-FM Maniwaki.

October 27, 2009

[45-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-670

Avis de demande reçue

Mont-Laurier (Québec)

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 1^{er} décembre 2009

9116-1299 Québec inc.
Mont-Laurier (Québec)

En vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue française CFOR-FM Maniwaki.

Le 27 octobre 2009

[45-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-674

Notice of application received

Sherbrooke, Quebec

Deadline for submission of interventions and/or comments:
December 2, 2009

The Commission has received the following application:

1. Astral Media Radio Inc.
Sherbrooke, Quebec

Relating to the broadcasting licence for the French-language commercial radio programming undertaking CIMO-FM Magog, Quebec.

October 28, 2009

[45-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-674

Avis de demande reçue

Sherbrooke (Québec)

Date limite pour le dépôt des interventions ou des observations :
le 2 décembre 2009

Le Conseil a été saisi de la demande suivante :

1. Astral Media Radio inc.
Sherbrooke (Québec)

Relativement à la licence de radiodiffusion de l'entreprise de programmation de radio commerciale de langue française CIMO-FM Magog (Québec).

Le 28 octobre 2009

[45-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION 2009-682

Call for comments on proposed new Telecommunications Fees Regulations, 2010

In the notice, the Commission invites parties to comment on the proposed *Telecommunications Fees Regulations, 2010*. The new fees regulations that will result from this process will require all telecommunications service providers (TSPs), or groups of related TSPs, with at least \$10 million dollars in Canadian telecommunications service revenues to pay telecommunications fees, whether or not they file a tariff for approval with the Commission.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION 2009-682

Appel aux observations concernant le projet de nouveau Règlement de 2010 sur les droits de télécommunication

Dans l'avis, le Conseil invite les parties à formuler leurs observations concernant le projet de nouveau *Règlement de 2010 sur les droits de télécommunication*. Le nouveau règlement sur les droits de télécommunication qui résultera de ce processus exigera que tous les fournisseurs de services de télécommunication (FST) ou groupes de FST apparentés générant au moins 10 millions de dollars par année en revenus de services de télécommunication canadiens versent des droits de télécommunication, qu'ils soient tenus ou non de déposer leur tarification devant le Conseil pour approbation.

TELECOMMUNICATIONS FEES REGULATIONS, 2010

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations.

“Canadian telecommunications services revenues” has the same meaning as in Part B of the *Telecom Circular CRTC 2007-15, The Canadian revenue-based contribution regime*, published on June 8, 2007. (*revenus des services de télécommunication canadiens*)

“contribution-eligible revenues” means revenues calculated in accordance with the formula set out in Part A of the *Telecom Circular CRTC 2007-15, The Canadian revenue-based contribution regime*, published on June 8, 2007. (*revenus admissibles à la contribution*)

“related” in relation to telecommunications service providers, means two or more telecommunications service providers that are related parties within the meaning of Section 3840 of the *Canadian Institute of Chartered Accountants Handbook* as amended from time to time. (*apparentés*)

“telecommunications service” has the same meaning as in section 23 of the *Telecommunications Act*. (*service de télécommunication*)

FEES AND ADJUSTMENTS

2. A telecommunications service provider shall, in every calendar year and within 30 days after the date of the invoice sent by the Commission, pay to the Commission the annual fee calculated in accordance with subsection 3(1), the supplementary fee calculated in accordance with subsection 3(2) and the annual adjustment calculated in accordance with subsection 3(5) if

(a) the telecommunications service provider was in operation on April 1 of the year; and

(b) the telecommunications service provider had at least \$10 million in Canadian telecommunications services revenues for the preceding calendar year or is one of a group of related telecommunications service providers which in the aggregate had at least \$10 million in Canadian telecommunications services revenues for the preceding calendar year.

3. (1) The annual fee shall be the amount determined by the formula

$$A/B \times C$$

where

A is the telecommunications service provider’s contribution-eligible revenues for the preceding calendar year;

B is the aggregate of the contribution-eligible revenues for the preceding calendar year of the telecommunications service providers that are required to pay under section 2; and

C is the estimated total regulatory costs of the Commission for the fiscal year as set out in the Commission’s Expenditure Plan published in Part III of the *Estimates* of the Government of Canada.

(2) The supplementary fee shall be the amount determined by the formula

$$A/B \times D$$

where

RÈGLEMENT DE 2010 SUR LES DROITS DE TÉLÉCOMMUNICATION

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.

« apparentés » à l’égard de fournisseurs de services de télécommunication, s’entend au sens du paragraphe 3840 du *Manuel de l’Institut Canadien des Comptables Agréés*, avec ses modifications successives. (*related*)

« revenus admissibles à la contribution » s’entend des revenus calculés au moyen de la formule figurant à la partie A de la circulaire de télécom CRTC 2007-15 du 8 juin 2007, intitulée *Régime de contribution fondé sur les revenus canadiens. (contribution-eligible revenues)*

« revenus des services de télécommunication canadiens » s’entend au sens de la partie B de la circulaire de télécom CRTC 2007-15 du 8 juin 2007, intitulée *Régime de contribution fondé sur les revenus canadiens. (Canadian telecommunications services revenues)*

« service de télécommunication » s’entend au sens de l’article 23 de la *Loi sur les télécommunications*. (*telecommunications service*)

DROITS ET RAJUSTEMENTS

2. Pour chaque année civile, le fournisseur de services de télécommunication doit, dans les trente jours suivant la date de facturation par le Conseil, payer à celui-ci les droits annuels, les droits supplémentaires et le rajustement annuel calculés respectivement selon les paragraphes 3(1), 3(2) et 3(5), si les conditions suivantes sont réunies :

a) il était en exploitation le 1^{er} avril de l’année en cause;

b) ses revenus des services de télécommunication canadiens, ou ceux du groupe de fournisseurs apparentés dont il fait partie, se sont élevés à au moins dix millions de dollars au cours de l’année civile précédente.

3. (1) Les droits annuels sont calculés selon la formule suivante :

$$A/B \times C$$

où :

A représente les revenus admissibles à la contribution du fournisseur de services de télécommunication pour l’année civile précédente;

B l’ensemble des revenus admissibles à la contribution pour l’année civile précédente de tous les fournisseurs de services de télécommunication tenus de payer des droits en application de l’article 2 ;

C le coût total estimatif de la réglementation du Conseil pour l’exercice en cours figurant dans le plan de dépenses du Conseil publié dans la partie III du *Budget des dépenses* du gouvernement du Canada.

(2) Les droits supplémentaires sont calculés selon la formule suivante :

$$A/B \times D$$

où :

A is the telecommunications service provider's contribution-eligible revenues for the preceding calendar year;

B is the aggregate of the contribution-eligible revenues for the preceding calendar year of the telecommunications service providers that are required to pay under section 2; and

D is the supplementary estimated regulatory costs of the Commission for the fiscal year as set out in the *Supplementary Estimates* of the Government of Canada.

(3) The regulatory costs of the Commission for the fiscal year is the sum of the following amounts:

(a) the costs of the Commission's Telecommunications Activity; and

(b) the share

(i) of the costs of the Commission's administrative activities that is attributable to its Telecommunications Activity, and

(ii) of the other costs that are taken into account to arrive at the net cost of the Commission's program that is attributable to its Telecommunications Activity.

(4) The Commission shall publish, each year, the estimated total regulatory costs referred to in subsection (1) and the supplementary estimated regulatory costs referred to in subsection (2) in a public notice in the *Canada Gazette*, Part I.

(5) The annual adjustment shall be determined by the following formula:

$$A/B \times E$$

where

A is the telecommunications service provider's contribution-eligible revenues;

B is the aggregate of contribution-eligible revenues of the telecommunications service providers that are required to pay under section 2; and

E is the difference between the sum of the estimated regulatory costs referred to in subsections (1) and (2) and the actual total regulatory costs for the fiscal year.

(6) The annual adjustment amount shall be charged or credited to the telecommunications service provider in the following year's invoice and shall not result in a disbursement of monies on the part of the Commission.

TRANSITIONAL

4. A telecommunications service provider who is required to pay an annual adjustment under the *Telecommunications Fees Regulations, 1995* for the fiscal year ending on March 31, 2010 shall pay that adjustment within 30 days after the date of the invoice sent by the Commission.

REPEAL

5. The *Telecommunications Fees Regulations, 1995*¹ are repealed.

COMING INTO FORCE

6. These Regulations come into force on April 1, 2010.

[45-1-o]

A représente les revenus admissibles à la contribution du fournisseur de services de télécommunication pour l'année civile précédente;

B l'ensemble des revenus admissibles à la contribution pour l'année civile précédente de tous les fournisseurs de services de télécommunication tenus de payer des droits en application de l'article 2;

D le coût supplémentaire estimatif de la réglementation du Conseil pour l'exercice en cours figurant dans le *Budget supplémentaire des dépenses* du gouvernement du Canada.

(3) Le coût de la réglementation du Conseil pour l'exercice en cours correspond à la somme des montants suivants :

a) les frais de l'activité Télécommunications du Conseil;

b) la part des frais ci-après qui est attribuable à cette activité :

(i) les frais des activités administratives du Conseil,

(ii) les autres frais entrant dans le calcul du coût net du programme du Conseil.

(4) Le Conseil publie chaque année dans un avis public paraissant dans la *Gazette du Canada* Partie I le coût total estimatif de la réglementation et le coût supplémentaire estimatif de la réglementation visés respectivement aux paragraphes (1) et (2).

(5) Le rajustement annuel est calculé selon la formule suivante :

$$A/B \times E$$

où

A représente les revenus admissibles à la contribution du fournisseur de services de télécommunication;

B l'ensemble des revenus admissibles à la contribution de tous les fournisseurs de services de télécommunication tenus de payer des droits en application de l'article 2;

E l'écart entre la somme des coûts estimatifs de la réglementation visés aux paragraphes (1) et (2) et le coût réel total de la réglementation pour l'exercice en cours;

(6) Le rajustement annuel est porté au débit ou au crédit du fournisseur de services de télécommunication lors de la facturation de l'année suivante, sans sortie de fonds de la part du Conseil.

DISPOSITION TRANSITOIRE

4. Tout fournisseur de services de télécommunication qui est tenu de payer un rajustement annuel aux termes du *Règlement de 1995 sur les droits de télécommunication* pour l'exercice se terminant le 31 mars 2010 paie ce rajustement dans les trente jours suivant la date de facturation par le Conseil.

ABROGATION

5. Le *Règlement de 1995 sur les droits de télécommunication*¹ est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} avril 2010.

[45-1-o]

¹ SOR/95-157

¹ DORS/95-157

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

REGULATORY POLICY 2009-676

*Addition of Russia Today to the lists of eligible satellite
services for distribution on a digital basis*

The Commission approves a request to add Russia Today to the lists of eligible satellite services for distribution on a digital basis and amends the lists of eligible satellite services accordingly. The revised lists are available on the Commission's Web site at www.crtc.gc.ca, under "Broadcasting Sector."

October 29, 2009

[45-1-o]

PATENTED MEDICINE PRICES REVIEW BOARD

PATENT ACT

Order

In the matter of the *Patent Act*, R.S.C. 1985, c. P-4, as amended

And in the matter of Amgen Canada Inc. (the "Respondent") and the medicine "Neulasta"

Pursuant to section 83 of the *Patent Act*, the Patented Medicine Prices Review Board (the "Board") issued a Notice of Hearing on March 16, 2009, pertaining to allegations of Board Staff that the medicine Neulasta had been, and was being, sold by Amgen Canada Inc. ("Amgen") in Canada at prices greater than the prices calculated in accordance with the Board's Guidelines. A pre-hearing conference has been held, and the matter has been set down for hearing.

On October 13, 2009, Amgen filed a Voluntary Compliance Undertaking ("VCU") by which Amgen proposed to resolve all issues raised in these proceedings.

The Board has decided to accept Amgen's VCU, effective as of the date of this Order. Accordingly, by Order of this Board the proceeding that was commenced by the issuance of the Notice of Hearing is hereby concluded.

October 21, 2009

SYLVIE DUPONT
Secretary of the Board

[45-1-o]

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

POLITIQUE RÉGLEMENTAIRE 2009-676

*Ajout de Russia Today aux listes des services par satellite
admissibles à une distribution en mode numérique*

Le Conseil approuve une demande visant à ajouter Russia Today aux listes des services par satellite admissibles à une distribution en mode numérique et modifie les listes de ces services en conséquence. Les listes révisées sont affichées sur le site Web du Conseil au www.crtc.gc.ca, sous « Secteur de la radiodiffusion ».

Le 29 octobre 2009

[45-1-o]

**CONSEIL D'EXAMEN DU PRIX DES MÉDICAMENTS
BREVETÉS**

LOI SUR LES BREVETS

Ordonnance

Dans l'affaire de la *Loi sur les brevets*, L.R.C. (1985), ch. P-4, modifiée

Et dans l'affaire de Amgen Canada Inc. (l'« intimée ») et du médicament « Neulasta »

En vertu de l'article 83 de la *Loi sur les brevets*, le Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés (le « Conseil ») a émis un avis d'audience le 16 mars 2009 à la suite de l'énoncé des allégations du personnel du Conseil selon lesquelles le médicament Neulasta est et a été vendu par Amgen Canada Inc. (« Amgen ») au Canada à des prix supérieurs aux prix calculés conformément aux Lignes directrices du Conseil. Une conférence préparatoire à l'audience a été tenue et une date d'audience a été fixée pour cette affaire.

Le 13 octobre 2009, Amgen a présenté un engagement de conformité volontaire en vertu duquel Amgen a proposé de résoudre toutes les questions soulevées dans le cadre de cette instance.

Le Conseil a décidé d'accepter l'engagement de conformité volontaire de Amgen au jour de la présente ordonnance. Par conséquent, en vertu de la présente ordonnance, le Conseil met fin à l'affaire engagée suivant l'émission d'un Avis d'audience.

Le 21 octobre 2009

La secrétaire du Conseil
SYLVIE DUPONT

[45-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**AVEMCO INSURANCE COMPANY****RELEASE OF ASSETS**

Pursuant to section 651 of Canada's *Insurance Companies Act* (the "Act"), notice is hereby given that Avemco Insurance Company ("Avemco") intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada) on or after December 1, 2009, for the release of assets that it maintains in Canada in accordance with the Act.

Any policyholder in Canada of Avemco opposing that release must file notice of such opposition with the Office of the Superintendent of Financial Institutions, Legislation and Approvals Division, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before December 1, 2009.

Toronto, October 13, 2009

AVEMCO INSURANCE COMPANY
DONALD G. SMITH
Chief Agent for Canada

[43-4-o]

CANADIAN PAIN COALITION**RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that Canadian Pain Coalition has changed the location of its head office to the city of Oshawa, province of Ontario.

October 22, 2009

LYNN COOPER
President

[45-1-o]

CHASTETÉ-QUÉBEC**SURRENDER OF CHARTER**

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

October 28, 2009

MICHEL ROBILLARD
President

[45-1-o]

DARWIN NATIONAL ASSURANCE COMPANY**APPLICATION FOR AN ORDER**

Notice is hereby given that Darwin National Assurance Company intends to make an application under section 574 of the *Insurance Companies Act* (Canada) for an order approving the insuring in Canada of risks, under the name Darwin National Assurance Company, within the following classes of insurance: boiler and machinery, credit, fidelity, hail, legal expenses, liability, marine, and property. The head office of the company is

AVIS DIVERS**AVEMCO INSURANCE COMPANY****LIBÉRATION D'ACTIF**

Avis est par les présentes donné que, conformément à l'article 651 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) [la « Loi »], Avemco Insurance Company (« Avemco ») a l'intention de soumettre une demande au surintendant des institutions financières (Canada) le 1^{er} décembre 2009 ou après cette date, en vue de la libération de ses actifs au Canada conformément à la Loi.

Tout titulaire de police de Avemco au Canada qui s'oppose à cette libération d'actifs doit déposer un avis d'opposition au plus tard le 1^{er} décembre 2009 auprès du Bureau du surintendant des institutions financières, Division de la législation et des approbations, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2.

Toronto, le 13 octobre 2009

AVEMCO INSURANCE COMPANY
L'agent principal au Canada
DONALD G. SMITH

[43-4-o]

LA COALITION CANADIENNE CONTRE LA DOULEUR**CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que La Coalition canadienne contre la douleur a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Oshawa, province d'Ontario.

Le 22 octobre 2009

Le président
LYNN COOPER

[45-1-o]

CHASTETÉ-QUÉBEC**ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que Chasteté-Québec 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 28 octobre 2009

Le président
MICHEL ROBILLARD

[45-1-o]

DARWIN NATIONAL ASSURANCE COMPANY**DEMANDE D'AGRÉMENT**

Avis est donné par les présentes que Darwin National Assurance Company a l'intention de faire une demande d'agrément en vertu de l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* pour un agrément l'autorisant à garantir des risques au Canada, ce sous le nom de Darwin National Assurance Company dans les branches d'assurance suivantes : chaudières et panne de machines, crédit, détournements, grêle, frais juridiques, responsabilité,

located in Farmington, Connecticut, and its Canadian chief agency will be located in Toronto, Ontario.

Toronto, November 7, 2009

DARWIN NATIONAL ASSURANCE COMPANY
By its Solicitors
CASSELS BROCK & BLACKWELL LLP

[45-4-o]

maritime, et biens. Le siège social de la société est situé à Farmington, Connecticut, et l'agence principale au Canada sera située à Toronto (Ontario).

Toronto, le 7 novembre 2009

DARWIN NATIONAL ASSURANCE COMPANY
Agissant par l'entremise de ses procureurs
CASSELS BROCK & BLACKWELL LLP

[45-4-o]

DAS UK HOLDINGS LIMITED

APPLICATION TO ESTABLISH AN INSURANCE COMPANY

Notice is hereby given, pursuant to subsection 25(2) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that DAS UK Holdings Limited intends to apply to the Minister of Finance on or after December 8, 2009, for letters patent incorporating an insurance company to carry on the business of legal expenses insurance in Canada.

The company will carry on business in Canada under the name DAS Legal Protection Insurance Company Limited, in English, and DAS Compagnie d'assurance de protection juridique Itée, in French, and its principal office will be located in Toronto, Ontario.

Any person who objects to the proposed incorporation may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2 on or before December 7, 2009.

October 17, 2009

DAS UK HOLDING LIMITED

[42-4-o]

DAS UK HOLDINGS LIMITED

DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SOCIÉTÉ D'ASSURANCES

Prenez avis que DAS UK Holdings Limited a l'intention de demander au ministre des Finances, en vertu du paragraphe 25(2) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), à compter du 8 décembre 2009, des lettres patentes constituant une société d'assurances en vue d'exercer des activités d'assurance frais juridiques au Canada.

La Société exercera ses activités au Canada sous la dénomination DAS Legal Protection Insurance Company Limited, en anglais, et DAS Compagnie d'assurance de protection juridique Itée, en français, et son établissement principal sera situé à Toronto (Ontario).

Quiconque s'oppose à la constitution proposée peut le faire par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières, situé au 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2 au plus tard le 7 décembre 2009.

Le 17 octobre 2009

DAS UK HOLDINGS LIMITED

[42-4-o]

FONDATION JULIE DESLONGCHAMPS

SURRENDER OF CHARTER

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

October 28, 2009

JULIE DESLONGCHAMPS

President

[45-1-o]

FONDATION JULIE DESLONGCHAMPS

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que Fondation Julie Deslongchamps 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 28 octobre 2009

La présidente

JULIE DESLONGCHAMPS

[45-1-o]

FORETHOUGHT LIFE INSURANCE COMPANY

RELEASE OF ASSETS

Pursuant to section 651 of Canada's *Insurance Companies Act* (the "Act"), notice is hereby given that Forethought Life Insurance Company intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada) [the "Superintendent"], on or after December 14, 2009, for the release of the assets that it maintains in Canada in accordance with the Act.

Any policyholder in Canada of Forethought Life Insurance Company opposing the release must file notice of such opposition with the Office of the Superintendent of Financial Institutions,

FORETHOUGHT LIFE INSURANCE COMPANY

LIBÉRATION D'ACTIF

Prenez avis que, aux termes de l'article 651 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), Forethought Life Insurance Company entend soumettre une demande au surintendant des institutions financières (Canada) [le « surintendant »], le 14 décembre 2009 ou après cette date, relativement à la libération de son actif au Canada.

Tout titulaire d'une police d'assurance émise par Forethought Life Insurance Company au Canada qui s'oppose à la libération de l'actif doit déposer son opposition auprès du Bureau du

Legislation and Approvals Division, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before December 14, 2009.

Toronto, October 31, 2009

FORETHOUGHT LIFE INSURANCE COMPANY
J. BRIAN REEVE
Chief Agent in Canada

[44-4-o]

MANULIFE TRUST COMPANY

APPLICATION TO ESTABLISH A TRUST COMPANY

Notice is hereby given, pursuant to subsection 24(2) of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada), that Manulife Bank of Canada declares its intention to apply to the Minister of Finance for the issue of letters patent incorporating a trust company under the *Trust and Loan Companies Act* (Canada) with the name Manulife Trust Company, in the English form, and Société de fiducie Manuvie, in the French form.

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit the objection in writing, before December 15, 2009, to the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2.

October 24, 2009

MANULIFE BANK OF CANADA

[43-4-o]

MIRAMICHI WATERSHED MANAGEMENT COMMITTEE

PLANS DEPOSITED

The Miramichi Watershed Management Committee 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 Miramichi Watershed Management Committee has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northumberland County, at Miramichi, New Brunswick, under deposit No. 27616433, a description of the site and plans of a fence and rotary screw trap at Lake Brook, New Brunswick (Lake Brook connects Miramichi Lake and the Southwest Miramichi River).

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. 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 this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

South Esk, October 15, 2009

DEBBIE NORTON
President

[45-1-o]

surintendant des institutions financières, Division de la législation et des approbations, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 14 décembre, 2009.

Toronto, le 31 octobre 2009

FORETHOUGHT LIFE INSURANCE COMPANY
L'agent principal pour le Canada
J. BRIAN REEVE

[44-4-o]

SOCIÉTÉ DE FIDUCIE MANUVIE

DEMANDE DE CONSTITUTION D'UNE SOCIÉTÉ DE FIDUCIE

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 24(2) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada), que Banque Manuvie du Canada a l'intention de demander au ministre des Finances que, conformément à la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada), des lettres patentes soient produites pour la constitution d'une société de fiducie, laquelle société aura pour nom anglais Manulife Trust Company, et pour nom français Société de fiducie Manuvie.

Toute personne qui a des objections à l'émission de ces lettres patentes peut les formuler par écrit, avant le 15 décembre 2009, au Surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2.

Le 24 octobre 2009

BANQUE MANUVIE DU CANADA

[43-4-o]

MIRAMICHI WATERSHED MANAGEMENT COMMITTEE

DÉPÔT DE PLANS

La société Miramichi Watershed Management Committee 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 Miramichi Watershed Management Committee 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 du comté de Northumberland, à Miramichi (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 27616433, une description de l'emplacement et les plans d'une clôture et d'un piège rotatif au lac Brook (Nouveau-Brunswick) [le lac Brook joint le lac Miramichi et la rivière Southwest Miramichi].

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Gestionnaire, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

South Esk, le 15 octobre 2009

La présidente
DEBBIE NORTON

[45-1]

MONCANA CAPITAL CORPORATION**APPLICATION TO ESTABLISH A BANK**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 25(2) of the *Bank Act* (Canada), that MonCana Capital Corporation intends to apply to the Minister of Finance for letters patent incorporating a bank to carry on the business of banking in Canada.

The bank will carry on business in Canada under the name of MonCana Bank of Canada in English and Banque MonCana du Canada in French, and its head office will be located in Calgary, Alberta.

Any person who objects may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before December 28, 2009.

November 7, 2009

MONCANA CAPITAL CORPORATION

Note : The publication of this notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued to establish the Bank. The granting of letters of patent will be dependent upon the normal *Bank Act* application review process and the discretion of the Minister of Finance.

[45-4-o]

THE PROVENANCE LIFE INSURANCE COMPANY**APPLICATION TO ESTABLISH AN INSURANCE COMPANY**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 25(2) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that Children's Financial Group Inc. intends to apply to the Minister of Finance for letters patent incorporating an insurance company to carry on the business of life, accident and sickness insurance in Canada.

The company will carry on business in Canada under the name of The Provenance Life Insurance Company, in English, and Provenance, compagnie d'assurance-vie, in French, and its principal office will be located in Burlington, Ontario. The Provenance Life Insurance Company will be controlled by Children's Financial Group Inc.

Any person who objects to the proposed incorporation may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before December 7, 2009.

Burlington, October 17, 2009

OGILVY RENAULT LLP

Attorneys

[42-4-o]

THE SHIPOWNERS' MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG)**APPLICATION FOR AN ORDER**

Notice is hereby given that The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) [Shipowners] intends to make an application under section 574 of the *Insurance*

MONCANA CAPITAL CORPORATION**DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE BANQUE**

Avis est par les présentes donné, aux termes du paragraphe 25(2) de la *Loi sur les banques* (Canada), que MonCana Capital Corporation entend demander au ministre des Finances des lettres patentes pour constituer une banque afin d'exercer des activités bancaires au Canada.

La banque exercera des activités au Canada sous la dénomination MonCana Bank of Canada en anglais et Banque MonCana du Canada en français, et ses bureaux principaux seront situés à Calgary, en Alberta.

Toute personne qui s'oppose peut notifier par écrit son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 28 décembre 2009.

Le 7 novembre 2009

MONCANA CAPITAL CORPORATION

Nota : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une confirmation que des lettres patentes seront émises pour constituer la Banque. L'octroi des lettres patentes dépendra du processus habituel d'examen des demandes aux termes de la *Loi sur les banques* et du pouvoir discrétionnaire du ministre des Finances.

[45-4-o]

PROVENANCE, COMPAGNIE D'ASSURANCE-VIE**DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SOCIÉTÉ D'ASSURANCES**

Avis est par les présentes donné, en vertu du paragraphe 25(2) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que Children's Financial Group Inc. a l'intention de demander au ministre des Finances des lettres patentes constituant une société d'assurances en vue d'exercer des activités d'assurance vie, maladie et accident au Canada.

La société sera exploitée au Canada sous les dénominations de The Provenance Life Insurance Company, en anglais, et Provenance, compagnie d'assurance-vie, en français, et son établissement principal sera situé à Burlington (Ontario). Provenance, compagnie d'assurance-vie sera sous le contrôle de Children's Financial Group Inc.

Toute personne qui s'oppose à la constitution envisagée peut formuler une opposition en écrivant au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 7 décembre 2009.

Burlington, le 17 octobre 2009

Les conseillers juridiques

OGILVY RENAULT S.E.N.C.R.L., s.r.l.

[42-4-o]

L'ENTREPRISE D'ASSURANCES SHIPOWNERS' MUTUAL PROTECTION & INDEMNITY ASSOCIATION (LUXEMBOURG)**DEMANDE D'AGRÈMENT**

Avis est donné par les présentes que The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) [Shipowners] a l'intention de faire une demande en vertu de l'article 574 de

Companies Act (Canada) for an order approving the insuring in Canada of risks. Shipowners will carry on business in Canada under the name The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) [Canada Branch] in English and L'entreprise d'assurances Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg) [succursale canadienne] in French, within the following classes of insurance: accident and sickness, boiler and machinery, legal expenses, liability and marine. The head office of the company is located in Luxembourg and its Canadian chief agency will be located in Vancouver, British Columbia.

Vancouver, October 8, 2009

BERNARD AND PARTNERS
Solicitors for Shipowners

[42-4-o]

la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) pour un agrément l'autorisant à garantir des risques au Canada. Shipowners exercera ses activités au Canada sous la dénomination sociale The Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) [Canada Branch] en anglais et L'entreprise d'assurances Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg) [succursale canadienne] en français, dans les branches d'assurance suivantes : accidents et maladie, chaudière et panne de machines, frais juridiques, responsabilité et maritime. Le siège social de la société est situé au Luxembourg et l'agence principale au Canada sera située à Vancouver, en Colombie-Britannique.

Vancouver, le 8 octobre 2009

Les avocats de Shipowners
BERNARD AND PARTNERS

[42-4-o]

SUNDERLAND MARINE MUTUAL INSURANCE COMPANY LIMITED

APPLICATION FOR AN ORDER

Notice is hereby given that Sunderland Marine Mutual Insurance Company Limited [Sunderland] intends to make an application under section 574 of the *Insurance Companies Act* (Canada) for an order approving the insuring in Canada of risks. Sunderland will carry on business in Canada under the name Sunderland Marine Mutual Insurance Company Limited [Canada Branch] in English and Société d'assurance mutuelle maritime Sunderland Limitée [succursale canadienne] in French, within the following classes of insurance: accident and sickness, boiler and machinery, legal expenses, liability, property and marine. The head office of the company is located in Durham, England, and its Canadian chief agency will be located in Vancouver, British Columbia.

Vancouver, October 13, 2009

BERNARD AND PARTNERS
Solicitors for Sunderland

[43-4-o]

SOCIÉTÉ D'ASSURANCE MUTUELLE MARITIME SUNDERLAND LIMITÉE

DEMANDE D'AGRÉMENT

Avis est donné par les présentes que Sunderland Marine Mutual Insurance Company Limited [Sunderland] a l'intention de faire une demande en vertu de l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) pour un agrément l'autorisant à garantir des risques au Canada. Sunderland exercera ses activités au Canada sous la dénomination sociale Sunderland Marine Mutual Insurance Company Limited [Canada Branch], en anglais et Société d'assurance mutuelle maritime Sunderland Limitée [succursale canadienne], en français, dans les branches d'assurance suivantes : accidents et maladie, biens, chaudières et panne de machines, frais juridiques, responsabilité et maritime. Le siège social de la société est situé à Durham, en Angleterre, et l'agence principale au Canada sera située à Vancouver, en Colombie-Britannique.

Vancouver, le 13 octobre 2009

Les avocats de Sunderland
BERNARD AND PARTNERS

[43-4-o]

WESTLOCK COUNTY

PLANS DEPOSITED

The Athabasca Recreational Trails Association, on behalf of Westlock County, 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 Athabasca Recreational Trails Association, on behalf of Westlock County, has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northern Alberta, at Edmonton, Alberta, under deposit No. 092 9424, a description of the site and plans for the repairs to the bridge over the Athabasca River (Bridge File 00246), on a local road, near Clyde, located at NE 5-59-23-W4M.

Comments may be directed to the Regional Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 9700 Jasper

WESTLOCK COUNTY

DÉPÔT DE PLANS

La Athabasca Recreational Trails Association, au nom du Westlock County, 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. En vertu de l'article 9 de ladite loi, la Athabasca Recreational Trails Association, au nom du Westlock County, a déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du nord de l'Alberta, à Edmonton (Alberta), sous le numéro de dépôt 092 9424, une description de l'emplacement et les plans de la réparation du pont au-dessus de la rivière Athabasca (dossier 00246), sur une route locale, près de Clyde, dans le quart nord-est de la section 5, canton 59, rang 23, à l'ouest du quatrième méridien.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Gestionnaire régional, Programme de protection des eaux navigables,

Avenue, Suite 1100, Edmonton, Alberta T5J 4E6. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this 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.

Sherwood Park, October 27, 2009

MPA ENGINEERING LTD.

[45-1-o]

Transports Canada, 9700, avenue Jasper, Bureau 1100, Edmonton (Alberta) T5J 4E6. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Sherwood Park, le 27 octobre 2009

MPA ENGINEERING LTD.

[45-1-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Atlantic Pilotage Authority		Administration de pilotage de l'Atlantique	
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996	3361	Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996	3361

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Atlantic Pilotage Authority

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issue: The proposed regulatory amendments are intended to allow the Atlantic Pilotage Authority (the Authority) to operate in a self-sustaining financial position.

Description: The Authority is currently in a large deficit, and requires these tariff amendments to be restored to financial health. The amendments are being submitted after a significant amount of consultation and discussion with the shipping industry in Atlantic Canada.

Cost-benefit statement: The 2010 tariff increases, estimated to be an overall increase of 6.17%, are required to allow the Authority to operate in a self-sustaining manner while minimizing cross-subsidization among ports.

Business and consumer impacts: When consulting with industry regarding these proposed increases, it was expressed that the increases were a significant increase over previous pilotage rates for some customers. It was also noted, however, that the actual dollar increase was not significant as pilotage fees for a vessel make up a very small portion of the total cost for that vessel to visit a port. Pilotage fees in Atlantic Canada also tend to be much lower than those on the Eastern Seaboard of the United States, which are the direct competitors of the marine community in Atlantic Canada.

Domestic and international coordination and cooperation: The proposed amendments are not inconsistent or in interference with the actions of another federal department/agency or another level of government.

Issue

The proposed amendments to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996* (the Regulations) are intended to allow the Authority to remain financially self-sufficient. The tariff adjustments will also offset inflationary pressures, will provide funding to maintain pilot resources in some ports, will allow for improvement of pilot boat services in some ports, and will alleviate cross-subsidization amongst ports.

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

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage de l'Atlantique

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Résumé

Question : Les modifications proposées visent à rendre l'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) capable de conserver son autonomie financière.

Description : L'Administration connaît un déficit important actuellement et elle compte sur les changements tarifaires proposés pour redresser sa situation financière. De vastes consultations et discussions ont eu lieu avec l'industrie du transport maritime dans le Canada atlantique préalablement à la proposition de ces changements.

Énoncé des coûts et avantages : Les hausses tarifaires proposées pour 2010 représentent une augmentation globale estimée à 6,17 % et sont nécessaires pour maintenir l'autonomie financière de l'Administration et limiter le plus possible l'interfinancement des ports.

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Au cours de la consultation de l'industrie au sujet de ces hausses tarifaires proposées, il a été dit que les tarifs seraient portés à des niveaux passablement plus élevés que les tarifs de pilotage antérieurs appliqués à certains consommateurs. Cependant, on a également signalé que la hausse réelle en dollars ne serait pas tellement grande, car les droits de pilotage facturés à un bâtiment ne sont qu'une petite fraction du coût total de sa visite à un port. De plus, les droits de pilotage perçus dans le Canada atlantique ont tendance à être très inférieurs à ceux de la côte est des États-Unis, dont les ports sont les compétiteurs directs de la collectivité maritime du Canada atlantique.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Les modifications proposées sont ni incompatibles ni nuisibles aux activités d'un autre ministère ou organisme fédéral ou d'un autre ordre de gouvernement.

Question

La proposition de modifier le *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996* (le Règlement) vise à maintenir l'autonomie financière de l'Administration. De plus, les rajustements tarifaires proposés compenseront l'inflation, engendreront des fonds nécessaires pour maintenir des ressources de pilotage dans certains ports, permettront d'améliorer les services de bateau-pilote dans certains ports et réduiront les besoins en interfinancement portuaire.

The Authority has been affected by a significant decline in activity in some ports over several years. The Authority has explored reducing costs for those ports, but the customers in the individual ports have clearly indicated that the service delivery is paramount, and that they do not support a reduction in the number of pilots available at this time, or in the reliability of the pilot boat service. Approximately 90% of all costs are operating expenditures incurred directly in the provision of the pilotage service, so the Authority's ability to reduce costs without a reduction in the number of pilots or pilot boats is very limited.

Objectives

The Authority is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces. The Authority is required to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable and consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. In accordance with recommendations from the Canadian Transportation Agency and its customers, the Authority strives to be self-sufficient on a port-by-port basis, as well as for the Authority as a whole. The Authority is consequently amending tariff charges for 2010 in seven compulsory pilotage areas: Saint John in New Brunswick; Halifax, Strait of Canso and Bras d'Or in Nova Scotia; and St. John's, Holyrood and Placentia Bay in Newfoundland and Labrador. In addition, the Authority is amending the variable charge calculation within its tariff structure, and implementing a variable fuel charge to reflect the actual cost of fuel for its pilot boats in three areas.

Description

After suffering losses for four consecutive years, the Authority will have a modest positive return in 2009. However, the worldwide economic downturn has had an impact on the Authority as the financial results will be under budget. While the results have been disappointing, the measures taken by the Authority in establishing an improved tariff structure for 2009 have been successful in preventing a more serious financial situation. This positive return is required as the financial performance from 2005 to 2008 has eroded the Authority's financial position, and it must strive to remain in a positive position. At the end of 2008, the Authority was in a negative cash position with no investments or cash reserves available.

Without the proposed tariff amendments contained herein, the Authority would be susceptible to reverting to a loss position. The Authority must remain in a positive cash position as it has to make significant capital investments in the near future. The Authority is operating with three pilot boats in their fourth decade of service, and will not be able to use these vessels as primary boats indefinitely. In order to continue to provide a reliable pilotage service, the Authority must replace the boats in Saint John, New Brunswick, and Halifax, Nova Scotia. In addition to the increase in costs incurred where the Authority operates its own vessels, the cost of pilot boat contracts has increased.

The proposed fuel charge is intended to reduce the Authority's exposure to variances in commodity prices and allow for more transparency within the tariff for the users. To this end a variable fuel charge is being implemented for 2010 in three ports in which the Authority operates its own pilot boats (Placentia Bay, Halifax, and Saint John). As a result of consultations with customers, the Authority will introduce a variable fuel price based on the actual fuel costs, and no longer estimate a fuel cost in the basic charge in those ports. In two of the ports, Placentia Bay and Halifax, the

L'Administration connaît une baisse d'activité importante dans certains ports depuis plusieurs années. Elle a tenté d'y réduire les coûts, mais les clients desservis dans ces ports ont affirmé clairement que le service de pilotage leur est essentiel et qu'ils ne peuvent pas approuver actuellement une réduction du nombre de pilotes disponibles ou du temps durant lequel le service de bateau-pilote est disponible. Environ 90 % de tous les coûts de l'Administration sont des frais d'exploitation attribués directement à la fourniture du service de pilotage, ce qui limite considérablement sa capacité de réduire les coûts sans réduire le nombre de pilotes ou de bateaux-pilotes.

Objectifs

L'Administration a la responsabilité d'administrer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes et limitrophes des provinces de l'Atlantique. L'Administration doit prescrire des tarifs de droits de pilotage équitables, raisonnables et pouvant lui procurer des revenus suffisants pour garantir le financement autonome de ses activités. L'Administration s'efforce de réaliser l'autonomie financière dans chaque port et dans l'ensemble de ses activités conformément aux recommandations de l'Office des transports du Canada et de ses clients. Aussi désire-t-elle modifier en conséquence ses droits tarifaires pour 2010 dans sept zones de pilotage obligatoire : Saint John (Nouveau-Brunswick), Halifax, le détroit de Canso et Bras d'Or (Nouvelle-Écosse) et St. John's, Holyrood et la baie Placentia (Terre-Neuve-et-Labrador). De plus, l'Administration modifie le calcul de ses droits variables dans son barème de tarifs et commence à percevoir un droit variable pour le carburant en fonction du coût réel du carburant utilisé par ses bateaux-pilotes dans trois zones.

Description

Après quatre années déficitaires d'affilée, l'Administration aura enfin un rendement positif modeste en 2009. Toutefois, la crise économique mondiale a eu des répercussions sur l'Administration, dont les résultats financiers seront négatifs. Même si ces résultats sont décevants, les mesures qu'elle a prises dans le but d'améliorer son barème de tarifs de 2009 ont réussi à lui éviter une situation financière très difficile. Ce rendement positif est nécessaire, car la performance financière de 2005 à 2008 a miné la situation financière de l'Administration, qui doit s'efforcer de conserver une situation positive. À la fin de 2008, l'Administration avait une trésorerie négative et ne disposait d'aucun investissement et d'aucune réserve liquide disponible.

Sans les modifications tarifaires proposées, l'Administration serait susceptible de plonger dans le déficit. Elle doit conserver une trésorerie positive, car elle doit faire d'importantes dépenses en immobilisations prochainement. Elle utilise trois bateaux-pilotes qui en sont à leur quatrième décennie de service et elle ne pourra pas continuer à les utiliser comme embarcations principales éternellement. Pour fournir un service de pilotage fiable, elle doit remplacer les bateaux-pilotes de Saint John (Nouveau-Brunswick) et de Halifax (Nouvelle-Écosse). Le coût de l'utilisation de ses propres bateaux-pilotes et le coût de l'utilisation des bateaux-pilotes à contrat ont augmenté ensemble.

Le droit proposé pour le carburant vise à protéger l'Administration des variations des prix des produits de base et à rendre plus transparente la composition des tarifs imposés aux utilisateurs de ses services. Un droit variable pour le carburant est prévu pour 2010 à trois endroits où l'Administration utilise ses propres bateaux-pilotes (la baie Placentia et les ports de Halifax et de Saint John). C'est après avoir consulté ses clients que l'Administration établira un prix variable pour le carburant en introduisant son coût réel et non son coût estimatif dans le calcul

basic charge for the area will be reduced to partially offset the variable fuel charge.

These tariff amendments continue the Authority's initiative to address inequities that have developed over time in the tariff system. For 2010, the Authority will amend its variable charge to have the greater of the unit charge or new gross tonnage charges apply to all ships. It has become apparent in recent years that as new generations of ships are built, some of the traditional measurements no longer give a fair representation of the capacity of the ship to earn revenue. This is particularly evident with cruise ships, where in many cases the newer generations of vessels, although much larger in size than preceding generations, have a much smaller unit measurement. By basing the variable charge on a formula that considers the greater of the unit charge or a gross tonnage charge, the Authority is attempting to address these anomalies. At the same time, the level of the proposed unit charge is such that it will only affect some vessels calling at Halifax at this time. In future years, the tonnage charge will be increased to more fully address the tariff discrepancies.

In the tariff amendments put into effect on January 1, 2009, the Authority addressed another inequity within the tariff structure in which smaller vessels were not paying their fair share of pilotage charges within ports. Minimum charges were established in seven areas, and increased in those areas that already had a minimum charge. These charges are now adequate in all areas except Saint John, New Brunswick. Saint John has by far the lowest minimum charge of any port, and the proposed amendment will establish a charge for this area that is in the same range as other ports. The Authority is also addressing the rates for movages within the port of Saint John to have this rate structure conform to that found in other ports.

In the Bras d'Or Lake in Cape Breton, there are two pilotage zones with separate charges for each zone. The majority of commercial vessels transiting this area enter both zones, thereby invoking both rates. However, some pleasure yachts enter the Lake through St. Peter's Canal and spend a significant amount of time cruising in one zone with a pilot on board. This is a significant use of pilotage resources without adequate compensation to the Authority. The Authority is proposing that the two zones be combined into one, and the charges for the one zone be amended accordingly. In addition to this amendment, the Authority is proposing a tariff increase in this area.

The Authority continues to consult widely with their customers in various ports and to address concerns expressed by them. During 2009, the Authority sponsored 15 meetings with users in various locations, and has attended many meetings sponsored by other parties. In all areas, our customers have indicated that they understand the rationale for the proposed tariff amendments, and there has been general agreement with most parties.

The amendment involving the gross tonnage charge would theoretically apply to all areas, but at the level proposed will initially impact only a segment of the business in one port. In actual fact, seven areas will see amendments to their tariff structures. These amendments will be described in more detail below.

du droit forfaitaire dans ces ports. Elle réduira le droit forfaitaire dans deux de ces ports, soit la baie Placentia et Halifax, pour compenser en partie le droit variable perçu pour le carburant.

L'Administration procédera à ces modifications tarifaires en poursuivant son initiative de résolution des causes d'iniquité qui se sont glissées dans son barème au fil des années. En 2010, l'Administration modifiera son droit variable pour le carburant de manière à appliquer le plus élevé des droits suivants à tous les bâtiments : le droit unitaire ou le nouveau droit calculé en fonction de la jauge brute. On a constaté, ces dernières années, que des anomalies de calcul se produisent quand des bâtiments de nouvelle génération sont mesurés de la manière habituelle et que ces bâtiments ne rapportent pas tous les revenus qu'ils devraient. C'est très évident dans le cas de nombreux navires de croisière de nouvelle génération qui, même s'ils sont beaucoup plus volumineux que les anciens, produisent des mesures unitaires très inférieures à celles des navires des générations précédentes. L'Administration tente de résoudre ces anomalies en fondant son droit variable sur les plus élevés des droits entre les droits unitaires et le droit calculé en fonction de la jauge brute. En même temps, le niveau des droits unitaires proposés ne toucherait pour l'instant que certains des bâtiments faisant escale à Halifax. Au cours des années suivantes, l'Administration augmentera le droit calculé en fonction de la jauge brute pour mieux corriger les anomalies tarifaires.

Les modifications tarifaires mises en vigueur le 1^{er} janvier 2009 ont permis à l'Administration de résoudre une autre cause d'iniquité résidant dans le fait que les petits bâtiments n'assumaient pas une juste part des droits de pilotage perçus dans les ports. Des droits minimaux ont été établis dans sept zones et ont été augmentés dans ces zones où des droits minimaux étaient déjà perçus. Tous ces droits sont maintenant suffisants dans toutes les zones, sauf à Saint John (Nouveau-Brunswick), où les droits minimaux sont très inférieurs à ceux des autres ports, et les modifications proposées permettront à l'Administration d'imposer à cet endroit des droits minimaux comparables à ceux des autres ports. L'Administration désire en faire autant avec les barèmes des taux imposés pour les déplacements dans le port de Saint John.

Il y a deux zones de pilotage assorties de droits distincts dans les eaux du lac Bras d'Or, à l'île du Cap-Breton. La majorité des bâtiments commerciaux qui franchissent ce secteur entrent dans les deux zones, faisant intervenir par conséquent les deux taux. Toutefois, certains yachts entrent dans le lac Bras d'Or par le canal St. Peter's et naviguent longtemps dans une seule zone avec un pilote à bord. Cette utilisation importante des ressources de pilotage a lieu sans que l'Administration en soit suffisamment indemnisée. Aussi propose-t-elle de fusionner les deux zones et de modifier en conséquence les droits de la zone unique ainsi formée. En plus de cette modification, l'Administration propose une hausse tarifaire dans ce secteur.

L'Administration continue de mener de vastes consultations auprès de ses clients dans divers ports et de répondre à leurs préoccupations. En 2009, l'Administration a parrainé 15 rencontres avec les utilisateurs à divers lieux et elle a délégué des représentants à de nombreuses rencontres parrainées par d'autres organismes. À tous les endroits, les clients de l'Administration ont dit qu'ils comprennent les motifs des modifications tarifaires proposées et l'Administration s'est entendue à ce sujet avec la plupart des parties.

En principe, les modifications proposées impliquant les droits calculés en fonction de la jauge brute seraient appliquées dans toutes les zones, mais, au niveau proposé, elles ne toucheraient qu'une partie de la clientèle dans un port. En fait, les barèmes seraient modifiés dans sept zones seulement. Ces modifications proposées sont décrites dans les pages qui suivent.

Regulatory and non-regulatory options considered

Several alternatives were considered in determining tariff charges required by the Authority.

The Authority could have maintained tariffs at the status quo in all ports. This alternative would have resulted in the Authority being in danger of slipping back into a loss position and would not have been conducive to the goal of self-sufficiency, or to avoiding cross-subsidization among ports. The Authority would not be in a position to maintain its day-to-day operations without incurring increased debt, a situation that is not sustainable over time. The Authority rejected this alternative because an increase in tariff charges is necessary to reflect the actual costs for pilotage services being performed, and to ensure that the Authority maintains its financial self-sufficiency while minimizing cross-subsidization among ports.

The Authority has attempted to keep costs at a minimum. Approximately 90% of the Authority's expenses are on pilot salaries, pilot boat expenses and direct operating expenses, and approximately 10% are on administrative overhead.

The Authority could have attempted to reduce costs by decreasing the number of pilots employed in those areas affected by the proposed increase. The effect of this approach would very likely be delays to ships as the number of pilots would be decreased. This reduction in service would not be acceptable to customers. The Authority's stakeholders have requested that the current level of personnel resources be maintained to reduce delays in service, and the Authority has worked diligently to meet this request. The current contingent of pilots in these ports is the minimum necessary to provide the service considering the physical size of the territory covered, the level of traffic in the ports, and the necessity to have coverage for illnesses and vacations.

The Authority could have attempted to reduce pilot boat costs by reducing maintenance, running boats at slower speed, delaying or cancelling our pilot boat replacement program, or attempting to get concessions from pilot boat contractors. Any attempt to reduce the maintenance or contracting costs of pilot boats could impact on the safety and reliability of pilot boat service. The Authority-owned boats are aging and are nearing the end of their useful life, and further delay in replacing the boats would seriously compromise the Authority's ability to provide the service. These alternatives would reduce the quality of service provided by the Authority. Therefore, these alternatives would be unacceptable to both the Authority and its customers. The Authority has also worked closely with its customers and employees to ensure that pilot boat service remains safe and efficient in all ports served.

The Authority's administration costs are kept at the lowest possible level. There are a total of 10 employees in the head office, including executive officers. This staff administers a pilotage service that covers four provinces and approximately 33 000 km of coastline in Atlantic Canada. Reductions in personnel would not be feasible in maintaining an effective administration.

Benefits and costs

The proposed tariff adjustments are intended to create a fairer structure in which all customers will pay their fair share of the cost of providing the pilotage service. During our meetings with customers, it was repeatedly emphasized to the Authority that the provision of the service when required with minimal delay is of primary importance. The increase in tariffs will allow the Authority to maintain the level of service required by its customers. We will now discuss the fundamental change proposed for the

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Plusieurs solutions de rechange ont été envisagées en vue d'établir les droits tarifaires exigés par l'Administration.

L'Administration aurait pu maintenir le statu quo en s'abstenant de modifier les tarifs dans tous les ports. Elle aurait ainsi risqué de replonger dans le déficit et de s'écarter de l'objectif de l'autonomie financière ou de l'objectif d'éviter l'interfinancement des ports. L'Administration n'aurait pas été en mesure de maintenir ses activités quotidiennes sans alourdir sa dette, situation qui n'est pas viable à long terme. L'Administration a rejeté cette option parce qu'il lui est nécessaire d'augmenter les droits tarifaires de manière à tenir compte des coûts réels de la prestation des services de pilotage, et elle doit conserver l'autonomie financière tout en limitant le plus possible l'interfinancement des ports.

L'Administration a tenté de garder les coûts au minimum. Environ 90 % de ses dépenses sont attribuables aux salaires des pilotes, aux bateaux-pilotes et au fonctionnement, et environ 10 %, aux frais généraux d'administration.

L'Administration aurait pu réduire les coûts en diminuant le nombre de pilotes qu'elle emploie dans les zones visées par les hausses tarifaires. Il en résulterait fort probablement des retards pour les navires en raison du manque de pilotes. Cette réduction du service ne serait pas acceptable aux clients de l'Administration, qui ont demandé que l'effectif soit maintenu afin de réduire les retards dans le service, et l'Administration déploie des efforts diligemment en ce sens. Le contingent actuel de pilotes à ces ports est le minimum nécessaire pour assurer le service, compte tenu de la grandeur du territoire desservi, du niveau de trafic dans les ports et de la nécessité de prévoir des remplaçants en cas de maladie ou de congé.

L'Administration aurait pu réduire les coûts rattachés aux bateaux-pilotes comme suit : réduire l'entretien et la vitesse des bateaux, retarder ou annuler notre programme de remplacement des bateaux-pilotes, ou tenter d'obtenir des concessions auprès des entrepreneurs propriétaires de bateaux-pilotes. Toute tentative de réduire les frais d'entretien ou les frais de l'utilisation contractuelle de bateaux-pilotes pourrait avoir des répercussions sur la sécurité et sur la fiabilité des services de bateau-pilote. Les bateaux appartenant à l'Administration prennent de l'âge et approchent de la fin de leur vie utile, et si l'on tarde à les remplacer, la capacité de l'Administration de fournir le service s'en trouverait fortement compromise. Les solutions de ce genre réduiraient la qualité de son service, ce qui est inacceptable pour celle-ci et ses clients. L'Administration a également collaboré étroitement avec ses clients et employés pour veiller à ce que le service de bateau-pilote reste sécuritaire et efficace dans tous les ports desservis.

Les coûts administratifs de l'Administration sont gardés au plus bas niveau possible. Notre siège social compte en tout 10 employés, directeurs compris. Ce personnel administre un service de pilotage desservant quatre provinces et environ 33 000 km de côte dans le Canada atlantique. Il est impossible de réduire le personnel et, en même temps, de préserver l'efficacité de l'administration.

Avantages et coûts

Par ces modifications tarifaires, l'Administration compte créer une structure tarifaire plus équitable grâce à laquelle tous les clients assumeront leur juste part du coût de la prestation des services de pilotage. Lors des rencontres avec les clients, il a été souligné à plusieurs reprises à l'Administration qu'il est de première importance que la prestation des services soit assurée dans un délai minimal, le cas échéant. Les hausses tarifaires permettront à l'Administration de maintenir le niveau de service exigé

variable charge, followed by a discussion of the proposed fuel charge, and then each port will be addressed individually.

Gross tonnage charge

The Authority uses a combination of basic (fixed) charge and unit (variable) charge in most of its tariff calculations. The unit charge is based on a formula that utilizes vessel measurements (length, breadth, and moulded depth) to calculate vessel units, which is then multiplied by a set per unit charge to determine the variable rate. In newer generations of some types of vessels, the moulded depth is much smaller than in older generations due to the configuration of the design of the ship. In some instances, ships which are approximately twice as large as older vessels, with the capacity to carry almost three times as many passengers, have a lower unit measurement and are paying a lower tariff charge than the much smaller older vessel.

In order to address this discrepancy, the Authority is proposing that the variable charge for all ports be based on the greater of the sum derived from the unit charge calculation and from a calculation of the gross tonnage of the ship multiplied by a factor of one cent per gross ton (gt). To illustrate, using measurements from ships that call at Halifax and using the Halifax tariff rate, the following would be the effect of this change:

Ship "A" — cruise ship of 55 451 gross tons; 456.56 pilotage units; 1 266 passengers.

Variable charge = greater of (456.56 units × \$2.14 per unit) or (55 451 gt × 1 cent per gt)

Variable charge = greater of (unit charge of \$977.04) or (gt charge of \$554.51)

Variable charge = \$977.04 unit charge.

Ship "B" — cruise ship of 101 672 gross tons; 384.09 pilotage units; 3 340 passengers.

Variable charge = greater of (384.09 units × \$2.14 per unit) or (101 672 gt × 1 cent per gt)

Variable charge = greater of (unit charge of \$821.95) or (gt charge of \$1,016.72)

Variable charge = \$1,016.72 gt charge.

In this illustration, Ship "B" is a much larger vessel than "A", with the capacity to earn much more revenue because of its ability to carry two and a half times more passengers.

While the gross tonnage charge would apply to all areas, at the proposed level the only immediate impact would be on Halifax because the unit charge in Halifax is lower than in other ports.

Fuel charge

The Authority is vulnerable to fluctuations in fuel costs because traditionally fuel costs have been estimated and included in our tariff submission as part of the basic (fixed) charge. In discussions with customers, they have indicated that they would prefer to have our fuel costs charged separately outside of the fixed tariff structure. The practice in the marine industry is for fuel charges to be passed on to the customer, and there is a general acceptance of this principle.

par ses clients. Le changement fondamental que l'Administration propose d'apporter au droit variable est décrit ci-dessous, de même que le droit proposé pour le carburant ainsi que la situation dans chaque port.

Droit calculé en fonction de la jauge brute

L'Administration utilise une combinaison de droits forfaitaires (fixes) et de droits (variables) dans la plupart de ses calculs tarifaires. Le droit unitaire est calculé à l'aide d'une formule faisant intervenir les mesures du bâtiment (longueur, largeur et le creux sur quille) pour calculer le droit unitaire de pilotage, que l'on multiplie par un droit unitaire fixe pour déterminer le droit variable. Le creux sur quille de certains bâtiments de nouvelle génération est beaucoup plus petit que celui des anciens navires en raison de la configuration du navire. Dans certains cas, des navires environ deux fois plus larges que les anciens navires et pouvant embarquer presque trois fois plus de passagers présentent des mesures unitaires moindres et paient un droit moins élevé que d'anciens navires plus petits.

Pour résoudre cette anomalie, l'Administration propose que, dans tous les ports, le droit variable soit égal au montant le plus élevé entre, d'une part, l'unité de pilotage multipliée par le droit par unité de pilotage (droit unitaire), et, d'autre part, la jauge brute du bâtiment multipliée par un facteur de un cent par tonneau de jauge brute (tjb). À titre d'exemple, les modifications proposées toucheraient de la façon suivante le droit variable appliqué aux navires décrits ci-dessous en visite dans le port de Halifax et assujettis au barème de ce port :

Navire « A » — navire de croisière de 55 451 tjb; 456,56 unités de pilotage; 1 266 passagers.

Droit variable = le plus élevé entre (456,56 unités de pilotage × 2,14 \$ droit unitaire par unité) et (55 451 tjb × 1 cent par tonneau de jauge brute)

Droit variable = le plus élevé entre (977,04 \$) et (droit de 554,51 \$)

Droit variable = 977,04 \$.

Navire « B » — navire de croisière de 101 672 tjb; 384,09 unités de pilotage; 3 340 passagers.

Droit variable = le plus élevé entre (384,09 unités de pilotage × 2,14 \$ droit unitaire par unité) et (101 672 tjb × 1 cent par tonneau de jauge brute)

Droit variable = le plus élevé entre (821,95 \$) et (droit de 1 016,72 \$)

Droit variable = droit de 1 016,72 \$.

Dans cet exemple, le navire « B » est beaucoup plus gros que le navire « A » et peut produire des revenus beaucoup plus élevés parce qu'il peut transporter deux fois et demie plus de passagers.

Le droit calculé en fonction de la jauge brute serait appliqué dans toutes les zones, mais au niveau proposé, il ne toucherait immédiatement que Halifax, car le droit unitaire exigible dans ce port est plus bas que dans les autres ports.

Droit pour le carburant

L'Administration est exposée aux fluctuations des coûts du carburant parce que, par le passé, des coûts estimatifs du carburant étaient inclus dans le calcul des droits forfaitaires (fixes) proposés avec son barème de tarifs. L'Administration a tenu des discussions avec ses clients et ceux-ci ont déclaré qu'ils préfèrent que les coûts du carburant leur soient facturés distinctement du barème des tarifs fixes. L'industrie maritime a pour pratique de transférer ses frais en carburant aux clients et cette pratique est généralement acceptée.

The Authority operates pilot boats in four compulsory areas: Halifax, Nova Scotia; Saint John, New Brunswick; Placentia Bay, Newfoundland and Labrador; and Sydney, Nova Scotia. Fuel is not a significant cost factor in Sydney, but it is in each of the other three ports. The Authority is proposing to indicate the budgeted fuel usage in the tariff regulations, and add a fuel charge to each assignment in which a pilot boat is used based on the budgeted usage and the actual average fuel price in the last two complete months for which the Authority has received invoices. To partially offset the implementation of the fuel charge, the Authority will decrease the existing basic charge in Halifax and Placentia Bay. Column 3 in the table below estimates the proposed fuel charge:

Fuel Expense Charge Estimate for 2010				
	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
	Budgeted Consumption in Litres	Estimated Average Price per Litre	Estimated Fuel Charge per Assignment	Offsetting Reduction in Basic Charge
Halifax	130	\$0.750	\$98	\$(50)
Saint John	75	\$0.910	\$98	\$0
Placentia Bay	600	\$0.700	\$420	\$(100)

Placentia Bay

The Authority has experienced a significant decline in activity in Placentia Bay. In comparison to 2004, pilotage assignments in 2009 have declined by more than 37%. Traffic is expected to rebound somewhat in 2010, but the volatility of traffic in the port combined with the large proportion of fixed costs in Placentia Bay exposes the Authority to significant losses during any downturn. At the same time, the customers in Placentia Bay have clearly indicated that any delay in providing pilotage service is not acceptable. During consultations with the customers in the port, they expressed their preference to move to a variable fuel charge as described above. The Authority agreed that this would be useful to reduce the exposure to volatility in fuel prices while adding to the transparency and fairness of the tariff. The fuel expense charge will be implemented and the Basic Charge will be reduced by \$100. This should provide the Authority with an increase in revenue required to maintain the service and reduce the risk presented by the volatility in traffic. The following table illustrates the effect of this amendment.

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge*	Cost for an average ship**
Placentia Bay, Newfoundland and Labrador	Current	\$2,100	\$4,67	\$2,650	\$900	n/a	\$5,281
	2010	\$2,000	\$4,67	\$2,650	\$900	\$420	\$5,601
* Based on 2009 average fuel price of \$0.70 and 600 l per trip							
** Based on a ship of 681.25 units for Placentia Bay							

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimum	Frais d'annulation	Droit estimatif, carburant*	Coût pour un navire moyen**
Baie Placentia (Terre-Neuve-et-Labrador)	Actuel	2 100 \$	4,67 \$	2 650 \$	900 \$	S/O	5 281 \$
	2010	2 000 \$	4,67 \$	2 650 \$	900 \$	420 \$	5 601 \$
* Basé sur le prix de carburant moyen de 0,70 \$ en 2009 et l'utilisation de 600 l par voyage							
** Basé sur un navire de 681,25 unités dans le secteur de la baie Placentia							

L'Administration utilise des bateaux-pilotes dans quatre zones de pilotage obligatoire — Halifax (Nouvelle-Écosse), Saint John (Nouveau-Brunswick), la baie Placentia (Terre-Neuve-et-Labrador) et Sydney (Nouvelle-Écosse). Le carburant n'est pas un facteur de coût important à Sydney, mais il l'est dans les trois autres ports. L'Administration propose actuellement que l'utilisation du carburant prévue au budget soit décrite dans le règlement sur le tarif, qu'un droit pour le carburant soit ajouté à chaque affectation de pilotage faite avec un bateau-pilote et que ce droit soit fondé sur la consommation de carburant prévue au budget et sur les coûts réels moyens du carburant au cours du mois civil deux mois précédant le mois où le voyage simple ou le déplacement est complété, selon les factures de ce mois. Pour compenser partiellement la mise en application du droit pour le carburant, l'Administration réduira les droits forfaitaires actuels de Halifax et de la baie Placentia. Les estimations du droit proposé pour le carburant sont exposées à la colonne 3 du tableau suivant :

Estimations du droit à percevoir pour les dépenses en carburant en 2010				
	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
	Consommation prévue au budget (litre)	Prix moyen estimatif par litre	Droit estimatif pour le carburant par affectation	Réduction du droit forfaitaire pour compensation
Halifax	130	0,750 \$	98 \$	(50) \$
Saint John	75	0,910 \$	98 \$	0 \$
Baie Placentia	600	0,700 \$	420 \$	(100) \$

Baie Placentia

L'Administration a connu une forte baisse d'activité dans la baie Placentia. En 2009, les affectations de pilotage ont diminué de plus de 37 % en comparaison de 2004. On s'attend à ce que le trafic augmente quelque peu en 2010, mais l'instabilité du trafic dans le port et la grande proportion des coûts fixes encourus dans la baie Placentia font que l'Administration risque de subir des pertes importantes durant toute baisse d'activité. En même temps, les clients de la région de la baie Placentia ont affirmé clairement que tout service de pilotage fourni en retard est inacceptable. Au cours des consultations tenues avec eux sur les lieux, ils ont dit qu'ils préféreraient l'adoption du droit variable pour le carburant, décrit dans les pages qui précèdent. L'Administration a convenu que ce droit aiderait à réduire les risques causés par l'instabilité des prix du carburant tout en favorisant la transparence et l'équité des tarifs. Un droit serait perçu pour les dépenses en carburant et le droit forfaitaire serait réduit de 100 \$. Ce changement devrait non seulement apporter à l'Administration le supplément de revenu dont elle a besoin pour maintenir le service, mais aussi réduire le risque causé par l'instabilité du trafic. L'incidence de cette modification du règlement est décrite au tableau suivant :

St. John's

After suffering years of consecutive losses, the port is expected to have a small return on revenue in 2009. Traffic is expected to decrease in 2010, and a tariff increase of 3% is required to offset this reduction in traffic and to cover inflationary increases. The following table illustrates the effect of this amendment.

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Cost for an Average Ship*
St. John's, Newfoundland and Labrador	Current	\$513	\$5.04	\$1,590	\$513	\$1,590
	2010	\$528	\$5.19	\$1,638	\$528	\$1,638
	* Based on a ship of 112.5 units for St. John's					

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimum	Frais d'annulation	Coût pour un navire moyen*
St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)	Actuel	513 \$	5,04 \$	1 590 \$	513 \$	1 590 \$
	2010	528 \$	5,19 \$	1 638 \$	528 \$	1 638 \$
	* Basé sur un navire de 112,5 unités dans le secteur de St. John's					

Holyrood

The level of activity in Holyrood has declined to an average of less than one ship per month. The port is usually serviced by pilots from St. John's, and the tariff rate in this port is being maintained at the same level as that in St. John's. The following table illustrates the effect of this amendment.

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Cost for an Average Ship*
Holyrood, Newfoundland and Labrador	Current	\$513	\$5.04	\$1,590	\$513	\$2,375
	2010	\$528	\$5.19	\$1,638	\$528	\$2,445
	* Based on a ship of 369.43 units for Holyrood					

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimum	Frais d'annulation	Coût pour un navire moyen*
Holyrood (Terre-Neuve-et-Labrador)	Actuel	513 \$	5,04 \$	1 590 \$	513 \$	2 375 \$
	2010	528 \$	5,19 \$	1 638 \$	528 \$	2 445 \$
	* Basé sur un navire de 369,43 unités dans le secteur de Holyrood					

Halifax

The vessel traffic in the port of Halifax has declined to the lowest level since the mid-1990s. The port was in a loss position for eight years before achieving marginal returns in 2008 and 2009. The port has been operating with pilot boats that were built in the mid-1970s. The Authority has reduced the number of pilots through attrition, from a high of 14 pilots to the current level of 10 pilots. The Halifax customers have requested that the pilot resources remain at the current level. The proposed tariff is intended to implement the variable fuel charge while offsetting a portion of this charge with a reduction in the basic charge in the port.

The implementation of the gross tonnage charge will have a slight impact on revenue in the port of Halifax during 2010. At the proposed level, the revenue raised will represent less than one half of 1% of the overall revenue for the port.

For many years, the port of Halifax has enjoyed by far the lowest overall tariff rate in the Authority because of the economy of scale. With the decline in assignments in recent years, much of this advantage has been reduced, but Halifax will continue to

St. John's

Après avoir subi des pertes consécutives durant plusieurs années, le port aura probablement un rendement positif en 2009. On s'attend à ce que le trafic diminue en 2010, aussi une hausse tarifaire de 3 % est-elle nécessaire pour compenser cette baisse de trafic et l'effet de l'inflation. L'incidence de la modification proposée est décrite au tableau suivant :

Holyrood

À Holyrood, le trafic a diminué jusqu'à moins d'un navire par mois. Le port est habituellement desservi par des pilotes de St. John's et le tarif de Holyrood est maintenu au niveau de celui de St. John's. L'incidence de la modification proposée est décrite au tableau suivant :

Halifax

Le trafic dans le port de Halifax est à son plus bas niveau depuis le milieu des années 1990. Le port a subi des pertes durant huit ans avant d'enregistrer des revenus minimes en 2008 et 2009. Il est desservi par des bateaux-pilotes construits au milieu des années 1970. L'Administration a réduit l'effectif des pilotes par l'entremise de l'attrition, leur nombre passant de 14 à 10. Les clients du port de Halifax ont demandé que les ressources de pilotes demeurent au niveau actuel. Le tarif proposé comprend l'introduction du droit variable pour le carburant et une réduction du droit forfaitaire en vue de compenser en partie ce nouveau droit variable au port.

L'introduction du droit calculé en fonction de la jauge brute aura une légère incidence sur les revenus du port de Halifax en 2010. Le niveau peu élevé de ce droit engendrera une hausse de revenu égale à la moitié de 1 % du total des revenus du port.

Pendant bien des années, le port de Halifax a profité du tarif de droits de loin le plus bas de l'Administration en raison d'une économie d'échelle. Même si la diminution des affectations exécutées ces dernières années a neutralisé cet avantage en grande

have the lowest tariff rates in the Authority in 2010. The variable fuel charge will be implemented and the basic charge will be decreased by \$50. The variable fuel charge will be based on the average actual cost in the last complete month of fuel invoices. The customers of the port have expressed overall agreement with the proposed tariff adjustments in Halifax.

The following table indicates the effect of this amendment, assuming the ship is not subject to the gross tonnage charge.

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge*	Costs for an Average Ship**
Halifax, Nova Scotia	Current	\$504	\$2.14	\$1,125	\$504	n/a	\$1,437
	2010	\$454	\$2.14	\$1,125	\$454	\$98	\$1,485
	* Based on 2009 average fuel price of \$0.75 and 130 l per trip						
** Based on a ship of 436 units for Halifax							

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimum	Frais d'annulation	Droit estimatif, carburant*	Coût pour un navire moyen**
Halifax (Nouvelle-Écosse)	Actuel	504 \$	2,14 \$	1 125 \$	504 \$	S/O	1 437 \$
	2010	454 \$	2,14 \$	1 125 \$	454 \$	98 \$	1 485 \$
	* Basé sur le prix de carburant moyen de 0,75 \$ en 2009 et l'utilisation de 130 l par voyage						
** Basé sur un navire de 436 unités dans le secteur de Halifax							

Strait of Canso

From the beginning of 2006 through 2008, the Authority increased the pilot contingent in Cape Breton from 7 pilots to 10 pilots in order to provide improved service in the area. While these pilots work throughout Cape Breton, the Canso area has by far the largest share of the workload. At the end of 2007, a new contract pilot boat was utilized in the Canso area, which increased productivity and provides service in a larger weather envelope than did the previous boats. This improved boat service, as well as the increased number of pilots, comes at a higher cost to the Authority.

To maintain a positive financial position in the port, the basic charge and minimum charge in Canso will each be increased by \$100. In the port of Canso, the customers have expressed overall agreement with the proposed tariff increase. The following table illustrates the effect of the proposed amendment.

partie, le port de Halifax continuera de profiter des tarifs les plus bas de l'Administration en 2010. Un droit variable serait perçu pour le carburant et le droit forfaitaire serait réduit de 50 \$. Le droit variable perçu pour le carburant serait fondé sur les coûts réels moyens en carburant au cours du mois précédent, selon les factures de ce mois. Les clients du port se sont dits généralement d'accord avec les modifications tarifaires proposées pour le port de Halifax.

L'incidence de ce changement est décrite au tableau suivant, compte tenu de l'hypothèse que le navire ne doit pas payer un droit calculé en fonction de la jauge brute.

Détroit de Canso

Du début de 2006 jusqu'à 2008, l'Administration a augmenté le nombre de pilotes au Cap Breton de 7 à 10 dans le but d'améliorer le service dans la zone. Ces pilotes travaillent d'un bout à l'autre du Cap Breton, mais la charge de travail dans la zone de Canso est de loin la plus importante. Un bateau-pilote neuf est utilisé à contrat dans le secteur de Canso depuis la fin de 2007, ce qui permet d'accroître la productivité tout en fournissant le service dans des conditions météorologiques plus variées qu'avec les bateaux précédents. Cette prestation améliorée de service de bateau-pilote et le nombre de pilotes augmentent toutefois les coûts de l'Administration.

Pour conserver une situation financière positive dans le port de Canso, l'Administration rehausserait de 100 \$ le droit forfaitaire et le droit minimum. Dans ce port, les clients se sont dits généralement d'accord avec la hausse tarifaire proposée. L'incidence de la modification proposée est décrite au tableau suivant :

Major Ports							
		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge	Cost for an Average Ship**
Strait of Canso, Nova Scotia	Current	\$862	\$2.98	\$1,100	\$862	n/a	\$2,544
	2010	\$962	\$2.98	\$1,200	\$900	n/a	\$2,644
	** Based on a ship of 564.4 units for Strait of Canso						

Ports principaux							
		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimum	Frais d'annulation	Droit estimatif, carburant*	Coût pour un navire moyen**
Détroit de Canso (Nouvelle-Écosse)	Actuel	862 \$	2,98 \$	1 100 \$	862 \$	S/O	2 544 \$
	2010	962 \$	2,98 \$	1 200 \$	900 \$	S/O	2 644 \$
	** Basé sur un navire de 564,4 unités dans le secteur du détroit de Canso						

Bras d'Or

Traffic in the Bras d'Or Lake has been in decline, from 111 assignments in 2003 to 37 in 2009. This area benefits from being part of the larger Cape Breton district. If pilots and pilot boats had to be provided exclusively for the area, the tariff rates required would be much greater than they are at present. The area has been in a loss position for several years now, and requires increases in tariffs to eliminate the deficit. The basic charge, unit charge, and minimum charge will each require a 10% increase to be able to provide the service to the level required by our customers. The Authority is also combining Cape Breton Zones B-1 and B-2 into a single Cape Breton Zone B. The following chart indicates the effect of the proposed amendment.

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Cost for an Average Ship*
Bras d'Or, Nova Scotia	Current	\$1,282	\$7.96	\$1,800	\$900	\$3,154
	2010	\$1,410	\$8.76	\$1,980	\$900	\$3,470
*Based on a ship of 235.12 units for Bras d'Or						
Most ships at Bras d'Or enter both zones. The Authority is combining Zones B-1 and B-2 into a single Cape Breton Zone B.						

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimum	Frais d'annulation	Coût pour un navire moyen*
Bras d'Or (Nouvelle-Écosse)	Actuel	1 282 \$	7,96 \$	1 800 \$	900 \$	3 154 \$
	2010	1 410 \$	8,76 \$	1 980 \$	900 \$	3 470 \$
* Basé sur un navire de 235,12 unités à Bras d'Or						
La plupart des navires qui visitent le lac Bras d'Or entrent dans les deux zones. L'Administration fusionne les zones B-1 et B-2 en une seule zone B du Cap Breton.						

Saint John

Saint John had a large operating loss in 2008, as traffic from the new liquefied natural gas (LNG) plant did not materialize as expected. The activity at the LNG plant has continued to be well below expectations, and the anticipated level of activity will not be achieved in the foreseeable future. Due to the lower than expected LNG activity, the Authority is projected to have an operating loss in the port of 3.7%, or \$100,000, in 2009. This will mean that the Authority would have lost money in the port for three of the last four years. The proposed amendments are intended to provide the required revenue to return the port to a profitable position. Included in these amendments is a 6.5% increase to the basic charge and unit charge. The minimum charge in this area is less than that required to pay for the pilot boat service, and this charge has also been increased. The variable fuel charge will also be implemented in this port to offset the cost of fuel in the pilot boat operated by the Authority. The following table illustrates the effect of the proposed amendment.

Bras d'Or

Le trafic maritime a diminué au lac Bras d'Or de 2003 à 2009 alors que les affectations de pilotage baissaient de 111 à 37 durant cette période. Cette zone profite de son appartenance au district du Cap Breton. Si des pilotes et des bateaux-pilotes devaient être fournis uniquement pour cette zone, les tarifs devraient être beaucoup plus élevés qu'ils le sont actuellement. La zone est déficitaire depuis plusieurs années et il faut que les tarifs augmentent pour éliminer le déficit. Le droit forfaitaire, le droit unitaire et le droit minimum devront augmenter de 10 % pour que le niveau de service nécessaire aux clients puisse être maintenu. L'Administration a décidé de fusionner les zones B-1 et B-2 en une seule zone B au Cap Breton. L'incidence de la modification proposée est décrite au tableau suivant :

Saint John

Saint John a été le lieu d'un important déficit d'exploitation en 2008, car le trafic prévu qui devait accompagner la mise en production de la nouvelle usine de gaz naturel liquéfié (GNL) ne s'est pas concrétisé. L'activité dans le secteur du GNL s'est maintenue très inférieure au niveau prévu, qui ne sera pas atteint dans un avenir prévisible. Compte tenu de ce fait, l'Administration s'attend à connaître à ce port en 2009 un déficit d'exploitation de 3,7 %, soit une perte de 100 000 \$. L'Administration aura donc été déficitaire à ce port durant trois des quatre dernières années. Les modifications proposées sont destinées à apporter au port les revenus nécessaires pour redevenir rentable. Les modifications comprennent une hausse de 6,5 % du droit forfaitaire et du droit unitaire. Le droit minimum perçu dans ce secteur n'est pas assez élevé pour permettre de payer le service de bateau-pilote, aussi a-t-il été rajusté. Un droit variable serait introduit dans ce port pour compenser le coût du carburant du bateau-pilote utilisé par l'Administration. L'incidence de la modification proposée est décrite au tableau suivant :

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge*	Cost for an Average Ship**
Saint John, New Brunswick	Current	\$445	\$3.09	\$791	\$445	n/a	\$1,574
	2010	\$474	\$3.29	\$1,050	\$474	\$68	\$1,744
	* Based on 2009 average fuel price of \$0.91 and 75 l per trip						
** Based on a ship of 365.25 units for Saint John							
Saint John had several stated rates for movages within port limitations. We are amending these rates to conform with the norm: 80% of trip rate when no pilot boat, and 90% with pilot boat.							

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimum	Frais d'annulation	Droit estimatif, carburant*	Coût pour un navire moyen**
Saint John (Nouveau-Brunswick)	Actuel	445 \$	3,09 \$	791 \$	445 \$	S/O	1 574 \$
	2010	474 \$	3,29 \$	1 050 \$	474 \$	68 \$	1 744 \$
	* Basé sur un prix de carburant moyen de 0,91 \$ en 2009 et l'utilisation de 75 l par voyage						
** Basé sur un navire de 365,25 unités dans le secteur de Saint John							
Saint John avait plusieurs taux annoncés pour les déplacements dans les limites du port. Nous modifions ces taux pour respecter la norme : 80 % du taux prévu pour le déplacement s'il y a un pilote à bord; 90 % du taux prévu pour le déplacement si c'est avec un bateau-pilote.							

Overall increase in revenue

The Authority requires a revenue increase in 2010 in order to remain financially self-sufficient and limit cross-subsidization. The tariff adjustments contained herein are projected to provide an overall increase in revenue of 6.17% if in place for the entire year of 2010. This number also assumes a fuel expense similar to that experienced in 2009.

The Authority carefully reviewed each compulsory pilotage area, and considers the tariffs proposed here to be fair and reasonable. Each area is being targeted to provide a return, which will greatly reduce the potential for cross-subsidization. Each area has been reviewed individually, with proposed amendments intended to address inequities among ports in the way that tariffs are charged.

Strategic environmental analysis

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

Consultation

Consultation in various forms has taken place with the parties affected by these proposed amendments. The parties consulted include the Shipping Federation of Canada, the Canadian Shipowners Association, the Halifax Pilotage Committee, the Saint John Pilotage Committee, the Strait of Canso Pilotage Committee, the St. John's Pilotage Committee, shipping lines, port authorities, and local port agents and users. The consultation took the form of numerous meetings, as well as written, personal, and telephone communications with individuals. The pilotage committees in each area are made up of all customers in the port, and all customers are encouraged to attend. Alternatives to tariff increases were presented, where applicable, and participation from the attendees was encouraged. When meeting with customers, the Authority provided an analysis of the situation and solicited responses.

The response of those consulted has varied, but the majority of our customers accept that the increases are fair and reasonable.

Augmentation générale des revenus

L'Administration a besoin d'accroître ses revenus en 2010 pour conserver l'autonomie financière et limiter l'interfinancement des ports. Il est prévu que les rajustements tarifaires proposés donneront lieu à une hausse générale de revenus de 6,17 % s'ils sont en vigueur durant toute l'année 2010. Cette prévision retient l'hypothèse que les frais en carburant seront semblables à ceux de 2009.

L'Administration a examiné soigneusement toutes les zones de pilotage obligatoire et estime que les tarifs proposés sont justes et raisonnables. Chaque zone a été ciblée de manière à assurer un rendement, ce qui permettra de réduire considérablement l'interfinancement. Chaque zone a fait l'objet d'un examen particulier en tenant compte des modifications proposées visant à éliminer les inégalités entre les ports dans la façon dont les tarifs sont appliqués.

Analyse environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* de 1999 et à l'énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique, une évaluation environnementale stratégique (EES) de ces modifications a été effectuée sous forme d'une étude préliminaire. Selon les conclusions de l'EES, les modifications n'auraient aucune incidence importante sur l'environnement.

Consultation

Des consultations sous diverses formes ont été menées auprès des parties visées par les modifications proposées. Parmi ces parties figuraient notamment la Fédération maritime du Canada, l'Association des armateurs canadiens, les comités de pilotage de Halifax, de Saint John, du détroit de Canso et de St. John's, des compagnies de navigation, des administrations portuaires ainsi que des agents portuaires et des utilisateurs locaux. Le processus de consultation a consisté en de nombreuses réunions et communications par téléphone, par écrit ou sous forme de rencontres individuelles. Les comités de pilotage dans chaque zone regroupent tous les clients du port, lesquels sont invités à participer. Des solutions de rechange aux augmentations tarifaires ont été présentées, le cas échéant, et les participants ont été invités à exprimer leur avis. Lors de ces réunions avec les clients, l'Administration leur a exposé l'analyse de la situation en les invitant à faire part de leur réaction.

Les réactions des personnes consultées étaient variées, mais la majorité des clients conviennent que les augmentations sont équitables et raisonnables.

Implementation, enforcement and service standards

Section 45 of the *Pilotage Act* (the Act) provides an enforcement mechanism for these Regulations in that a Pilotage Authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid, and the customs officer must do so. Section 48 of the Act stipulates that every person who fails to comply with Part I of the Act or Regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

Contact

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

Mise en œuvre, application et normes de service

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* (la Loi) prévoit un mécanisme pour l'application du Règlement. En effet, il est interdit à l'agent des douanes qui est de service dans un port canadien de donner congé à un navire s'il est informé par une Administration que des droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés. L'article 48 de la Loi précise que quiconque contrevient à la partie I de la Loi ou à des règlements commet une infraction et est exposé à une amende maximale de 5 000 \$ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Personne-ressource

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

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

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

Halifax, October 30, 2009

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

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*^b, que l'Administration de pilotage de l'Atlantique, en vertu du paragraphe 33(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, ci-après.

Les intéressés qui ont des raisons de croire qu'un droit figurant dans le projet de règlement nuit à l'intérêt public, notamment l'intérêt public qui est compatible avec la politique nationale des transports énoncée à l'article 5^c de la *Loi sur les transports au Canada*^d, peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9.

Halifax, le 30 octobre 2009

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

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

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

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

^d S.C. 1996, c. 10

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

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

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

^d L.C. 1996, ch. 10

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

AMENDMENTS

1. Section 5 of the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*¹ is replaced by the following:

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

(a) a fuel charge determined by the following formula:

$$\text{AFP} \times \text{AFC}$$

where

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

AFC = the average fuel consumption set out in column 6 of that item, or 0 if column 6 of that item indicates that the average fuel consumption is not applicable, and

(b) the greater of

(i) the sum of the minimum charge set out in column 2 of that item and the pilot boat replacement surcharge set out in column 5 of that item, and

(ii) the sum of

(A) the greater of the product obtained by multiplying the pilotage unit by the unit charge set out in column 3 of that item, and the product obtained by multiplying the gross tonnage by a tonnage charge of \$0.01 per gross ton, and

(B) the sum of the basic charge set out in column 4 of that item and the pilot boat replacement surcharge set out in column 5 of that item.

2. Section 7 of the Regulations is replaced by the following:

7. The charge for a ship, other than a dead ship or an oil rig, for a move in a compulsory pilotage area set out in column 1 of an item of Schedule 4 is the sum of

(a) a fuel charge determined by the following formula:

$$\text{AFP} \times \text{AFC}$$

where

AFP = the average fuel price, in dollars per litre, for fuel for the pilot boat, based on invoices received by the Authority for fuel supplied to the pilot boat in the calendar month that is two months before the month in which the move is completed, and

AFC = the average fuel consumption set out in column 9 of that item, or 0 if column 9 of that item indicates that the average fuel consumption is not applicable, and

(b) either

(i) if a flat charge is applicable, the flat charge set out in column 2 of that item, or

(ii) if a flat charge is not applicable, the greater of

(A) the sum of the minimum charge set out in column 3 of that item and the pilot boat replacement surcharge set out in column 8 of that item, and

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

MODIFICATIONS

1. L'article 5 du Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996¹ est remplacé par ce qui suit :

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

a) les frais de carburant calculés selon la formule suivante :

$$\text{PMC} \times \text{CMC}$$

où :

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

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

b) la plus élevée des valeurs suivantes :

(i) la somme du droit minimum prévu à la colonne 2 et du droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 5,

(ii) la somme des valeurs suivantes :

(A) la plus élevée des valeurs suivantes, soit le produit de l'unité de pilotage par le droit unitaire prévu à la colonne 3, soit le produit de la jauge brute par un droit de tonnage de 0,01 \$ par jauge brute,

(B) la somme du montant du droit forfaitaire prévu à la colonne 4 et du droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 5.

2. L'article 7 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

7. Le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire mort ou d'une plate-forme de forage pétrolier, pour un déplacement dans une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 4 correspond à la somme des valeurs suivantes :

a) les frais de carburant calculés selon la formule suivante :

$$\text{PMC} \times \text{CMC}$$

où :

PMC = le prix moyen du carburant, en dollars par litre, pour le bateau-pilote, en fonction des factures reçues par l'Administration pour le carburant ayant servi au ravitaillement du bateau-pilote au cours du deuxième mois civil précédant le mois où le déplacement est effectué,

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

b) l'une ou l'autre des valeurs suivantes :

(i) si un droit fixe est applicable, le droit fixe prévu à la colonne 2,

(ii) si aucun droit fixe n'est applicable, la plus élevée des valeurs suivantes :

(A) la somme du droit minimum prévu à la colonne 3 et du droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 8,

¹ SOR/95-586

¹ DORS/95-586

(B) the amount determined by the following formula:

$$(PU \times UC) + BC + BR$$

where

PU = the pilotage unit,

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

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

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

3. Section 8 of the Regulations is replaced by the following:

8. The charge for a ship, other than a dead ship or an oil rig, for a trip or a moveage that is in the Saint John compulsory pilotage area and that is set out in column 1 of an item of Schedule 5 is the sum of

(a) a fuel charge determined by the following formula:

$$AFP \times AFC$$

where

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

AFC = the average fuel consumption set out in column 7 of that item, or 0 if column 7 of that item indicates that the average fuel consumption is not applicable, and

(b) either

(i) if a flat charge is applicable, the sum of the flat charge set out in column 2 of that item and the pilot boat replacement surcharge set out in column 6 of that item, or

(ii) if a flat charge is not applicable, the greater of

(A) the sum of the minimum charge set out in column 3 of that item and the pilot boat replacement surcharge set out in column 6 of that item, and

(B) the sum of

(I) the greater of the product obtained by multiplying the pilotage unit by the unit charge set out in column 4 of that item, and the product obtained by multiplying the gross tonnage by a tonnage charge of \$0.01 per gross ton, and

(II) the sum of the basic charge set out in column 5 of that item and the pilot boat replacement surcharge set out in column 6 of that item.

4. Schedules 2 to 5 to the Regulations are replaced by the Schedules 2 to 5 set out in the schedule to these Regulations.

COMING INTO FORCE

5. These Regulations come into force on January 1, 2010.

(B) le montant calculé selon la formule suivante :

$$(UP \times DU) + DF + RB$$

où :

UP = l'unité de pilotage,

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

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

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

3. L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8. Le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire mort ou d'une plate-forme de forage pétrolier, pour un voyage ou un déplacement dans la zone de pilotage obligatoire de Saint John mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 5 correspond à la somme des valeurs suivantes :

a) les frais de carburant calculés selon la formule suivante :

$$PMC \times CMC$$

où :

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

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

b) l'une ou l'autre des valeurs suivantes :

(i) si un droit fixe est applicable, la somme du droit fixe prévu à la colonne 2 et du droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 6;

(ii) si aucun droit fixe n'est applicable, la plus élevée des valeurs suivantes :

(A) la somme du droit minimum prévu à la colonne 3 et du droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 6,

(B) la somme des valeurs suivantes :

(I) la plus élevée des valeurs suivantes, soit le produit de l'unité de pilotage par le droit unitaire prévu à la colonne 4, soit le produit de la jauge brute par un droit de tonnage de 0,01 \$ par jauge brute,

(II) la somme du droit forfaitaire prévu à la colonne 5 et du droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 6.

4. Les annexes 2 à 5 du même règlement sont remplacées par les annexes 2 à 5 figurant à l'annexe du présent règlement.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2010.

**SCHEDULE
(Section 4)**

**SCHEDULE 2
(Sections 4.1, 5 and 14)**

COMPULSORY PILOTAGE AREAS — ONE-WAY TRIPS

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Minimum Charge (\$)	Column 3 Unit Charge (\$)	Column 4 Basic Charge (\$)	Column 5 Pilot Boat Replacement Surcharge (\$)	Column 6 Average Fuel Consumption (litres)
1.	Miramichi, N.B.	n/a	6.06	543.00	n/a	n/a
2.	Restigouche (Zone A, Dalhousie and Zone B, Campbellton), N.B.	2,650.00	8.98	2,100.00	n/a	n/a
3.	Bay of Exploits (Botwood and Lewisporte), N.L.	1,725.00	8.85	841.00	n/a	n/a
4.	Holyrood, N.L.	1,638.00	5.19	528.00	n/a	n/a
5.	Humber Arm, N.L.	1,400.00	7.33	541.00	n/a	n/a
6.	Placentia Bay, N.L.	2,650.00	4.67	2,000.00	n/a	600
7.	St. John's, N.L.	1,638.00	5.19	528.00	n/a	n/a
8.	Stephenville, N.L.	1,725.00	8.85	841.00	n/a	n/a
9.	Cape Breton (Zone A, Sydney), N.S.	1,725.00	5.01	841.00	n/a	n/a
10.	Cape Breton (Zone B, Bras d'Or Lake), N.S.	1,980.00	8.76	1,410.00	n/a	n/a
11.	Cape Breton (Zones C and D, Strait of Canso), N.S.	1,200.00	2.98	962.00	n/a	n/a
12.	Halifax, N.S.	1,125.00	2.14	454.00	67.00	130
13.	Pugwash, N.S.	n/a	5.17	438.00	n/a	n/a
14.	Charlottetown, P.E.I.	n/a	3.49	355.00	n/a	n/a

**ANNEXE
(article 4)**

**ANNEXE 2
(articles 4.1, 5 et 14)**

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — VOYAGES SIMPLES

Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit minimum (\$)	Colonne 3 Droit unitaire (\$)	Colonne 4 Droit forfaitaire (\$)	Colonne 5 Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote (\$)	Colonne 6 Consommation moyenne de carburant (litres)
1.	Miramichi (N.-B.)	S/O	6,06	543,00	S/O	S/O
2.	Restigouche (N.-B.) (Zone A, Dalhousie et Zone B, Campbellton)	2 650,00	8,98	2 100,00	S/O	S/O
3.	Baie des Exploits (T.-N.-L.) (Botwood et Lewisporte)	1 725,00	8,85	841,00	S/O	S/O
4.	Holyrood (T.-N.-L.)	1 638,00	5,19	528,00	S/O	S/O
5.	Baie Humber Arm (T.-N.-L.)	1 400,00	7,33	541,00	S/O	S/O
6.	Baie Placentia (T.-N.-L.)	2 650,00	4,67	2 000,00	S/O	600
7.	St. John's (T.-N.-L.)	1 638,00	5,19	528,00	S/O	S/O
8.	Stephenville (T.-N.-L.)	1 725,00	8,85	841,00	S/O	S/O
9.	Cap Breton (N.-É.) (Zone A, Sydney)	1 725,00	5,01	841,00	S/O	S/O
10.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B, lac Bras d'Or)	1 980,00	8,76	1 410,00	S/O	S/O
11.	Cap Breton (N.-É.) (Zones C et D, détroit de Canso)	1 200,00	2,98	962,00	S/O	S/O
12.	Halifax (N.-É.)	1 125,00	2,14	454,00	67,00	130
13.	Pugwash (N.-É.)	S/O	5,17	438,00	S/O	S/O
14.	Charlottetown (Î.-P.-É.)	S/O	3,49	355,00	S/O	S/O

ANNEXE 4
(articles 4.1 et 7)

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — DÉPLACEMENTS

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	Colonne 9	
Article	Zone de pilotage obligatoire	Droit fixe (\$)	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)	Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote (\$)	Consommation moyenne de carburant (litres)
1.	Miramichi (N.-B.)	598,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
2.	Restigouche (N.-B.) (Zone A, Dalhousie et Zone B, Campbellton)	S/O	2 120,00	7,18	1 680,00	8,08	1 890,00	S/O	S/O
3.	Baie des Exploits (T.-N.-L.) (Botwood et Lewisporte)	S/O	1 380,00	7,08	673,00	7,97	756,00	S/O	S/O
4.	Holyrood (T.-N.-L.)	S/O	1 474,00	4,15	422,00	4,67	475,00	S/O	S/O
5.	Baie Humber Arm (T.-N.-L.)	S/O	1 120,00	5,86	433,00	6,60	486,00	S/O	S/O
6.	Baie Placentia (T.-N.-L.)								
	a) entre les terminaux de Whiffen Head et de Come By Chance	S/O	1 325,00	2,34	1 000,00	S/O	S/O	S/O	S/O
	b) tout autre endroit	S/O	2 385,00	3,74	1 600,00	4,20	1 800,00	S/O	600
7.	St. John's (T.-N.-L.)	S/O	1 474,00	4,15	422,00	4,67	475,00	S/O	S/O
8.	Stephenville (T.-N.-L.)	S/O	1 553,00	7,08	673,00	7,97	757,00	S/O	S/O
9.	Cap Breton (N.-É.) (Zone A, Sydney)	S/O	1 553,00	4,01	673,00	4,51	757,00	S/O	S/O
10.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B, lac Bras d'Or)	S/O	1 782,00	7,01	513,00	7,88	577,00	S/O	S/O
11.	Cap Breton (N.-É.) (Zones C et D, détroit de Canso)	S/O	1 080,00	2,38	770,00	2,68	866,00	S/O	S/O
12.	Halifax (N.-É.)	S/O	1 013,00	1,71	363,00	1,93	409,00	67,00	130
13.	Pugwash (N.-É.)	472,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
14.	Charlottetown (Î.-P.-É.)	384,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

SCHEDULE 5
(Sections 4.1 and 8)

SAINT JOHN COMPULSORY PILOTAGE AREA — TRIPS AND MOVAGES

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	
Item	Trip or Movage	Flat Charge (\$)	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$)	Basic Charge (\$)	Pilot Boat Replacement Surcharge (\$)	Average Fuel Consumption (litres)
1.	One-way trip	n/a	1,050.00	3.29	474.00	100.00	75
2.	Movage with pilot boat	n/a	945.00	2.96	427.00	100.00	75
3.	Movage without pilot boat	n/a	945.00	2.63	379.00	n/a	n/a
4.	Trip through	900.00	n/a	n/a	n/a	100.00	n/a

ANNEXE 5
(articles 4.1 et 8)

ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE DE SAINT JOHN — VOYAGES ET DÉPLACEMENTS

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	
Article	Voyage ou déplacement	Droit fixe (\$)	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$)	Droit forfaitaire (\$)	Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote (\$)	Consommation moyenne de carburant (litres)
1.	Voyage simple	S/O	1 050,00	3,29	474,00	100,00	75
2.	Déplacement avec bateau-pilote	S/O	945,00	2,96	427,00	100,00	75
3.	Déplacement sans bateau-pilote	S/O	945,00	2,63	379,00	S/O	S/O
4.	Voyage via la zone de pilotage obligatoire	900,00	S/O	S/O	S/O	100,00	S/O

[45-1-o]

[45-1-o]

INDEX

Vol. 143, No. 45 — November 7, 2009

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Border Services Agency**

Special Import Measures Act

Certain mattress innerspring units — Decision 3346

Canada Revenue Agency

Income Tax Act

Revocation of registration of charities 3346

Canadian Radio-television and Telecommunications**Commission**

* Addresses of CRTC offices — Interventions 3347

Decisions

2009-667, 2009-668, 2009-671 to 2009-673, 2009-675
and 2009-679 3348

Notices of consultation

2009-666 — Notice of application received 3349

2009-670 — Notice of application received 3350

2009-674 — Notice of application received 3350

2009-682 — Call for comments on proposed new
Telecommunications Fees Regulations, 2010 3350

Regulatory policy

2009-676 — Addition of Russia Today to the lists of
eligible satellite services for distribution on a
digital basis 3353**Patented Medicine Prices Review Board**

Patent Act

Order 3353

GOVERNMENT NOTICES**Health, Dept. of**

Food and Drugs Act

Food and Drug Regulations — Amendments 3336

Industry, Dept. of

Appointments 3337

Notice of Vacancies

Canada Lands Company Limited 3339

International Joint Commission 3341

Superintendent of Financial Institutions, Office of the

Bank Act

M&T Bank — Order permitting a foreign bank to
establish a branch in Canada 3344**MISCELLANEOUS NOTICES**

* Avemco Insurance Company, release of assets 3354

Canadian Pain Coalition, relocation of head office 3354

Chasteté-Québec, surrender of charter 3354

Darwin National Assurance Company,

application for an order 3354

* DAS UK Holdings Limited, application to establish an
insurance company 3355

Fondation Julie Deslongchamps, surrender of charter 3355

* Forethought Life Insurance Company, release of assets 3355

* Manulife Trust Company, application to establish a trust
company 3356Miramichi Watershed Management Committee, fence and
rotary screw trap at Lake Brook, N.B. 3356MonCana Capital Corporation, application to
establish a bank 3357* Provenance Life Insurance Company (The), application
to establish an insurance company 3357* Shipowners' Mutual Protection and Indemnity
Association (Luxembourg) [The], application for
an order 3357* Sunderland Marine Mutual Insurance Company Limited,
application for an order 3358Westlock County, repairs to a bridge over the Athabasca
River, Alta. 3358**PARLIAMENT****Chief Electoral Officer**

Canada Elections Act

Determination of number of electors (*Published as Extra*
Vol. 143, No. 2, on Monday, November 2, 2009) 3345**House of Commons*** Filing applications for private bills (Second Session,
Fortieth Parliament) 3345**Senate**

Royal Assent

Bills assented to 3345

PROPOSED REGULATIONS**Atlantic Pilotage Authority**

Pilotage Act

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff
Regulations, 1996 3361

INDEX

Vol. 143, n° 45 — Le 7 novembre 2009

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

* Avemco Insurance Company, libération d'actif	3354
Chasteté-Québec, abandon de charte	3354
Coalition canadienne contre la douleur (La), changement de lieu du siège social	3354
Darwin National Assurance Company, demande d'agrément	3354
* DAS UK Holdings Limited, demande d'établissement d'une société d'assurances	3355
* Entreprise d'assurances Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg) [L'], demande d'agrément	3357
Fondation Julie Deslongchamps, abandon de charte	3355
* Forethought Life Insurance Company, libération d'actif	3355
Miramichi Watershed Management Committee, clôture et piège rotatif au lac Brook (N.-B.)	3356
MonCana Capital Corporation, demande d'établissement d'une banque	3357
* Provenance, compagnie d'assurance-vie, demande d'établissement d'une société d'assurances	3357
* Société d'assurance mutuelle maritime Sunderland Limitée, demande d'agrément	3358
* Société de fiducie Manuvie, demande de constitution d'une société de fiducie	3356
Westlock County, réfection d'un pont au-dessus de la rivière Athabasca (Alb.)	3358

AVIS DU GOUVERNEMENT**Avis de postes vacants**

Commission mixte internationale	3341
Société immobilière du Canada limitée	3339

Industrie, min. de l'

Nominations	3337
-------------------	------

Santé, min. de la

Loi sur les aliments et drogues	
Règlement sur les aliments et drogues — Modifications	3336

Surintendant des institutions financières, bureau du

Loi sur les banques	
M&T Bank — Arrêté autorisant la banque étrangère à ouvrir une succursale au Canada	3344

COMMISSIONS**Agence des services frontaliers du Canada**

Loi sur les mesures spéciales d'importation	
Certains blocs-ressorts pour matelas — Décision	3346

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

Loi de l'impôt sur le revenu	
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance	3346

Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés

Loi sur les brevets	
Ordonnance	3353

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Adresses des bureaux du CRTC — Interventions	3347
--	------

Avis de consultation

2009-666 — Avis de demande reçue	3349
2009-670 — Avis de demande reçue	3350
2009-674 — Avis de demande reçue	3350
2009-682 — Appel aux observations concernant le projet de nouveau Règlement de 2010 sur les droits de télécommunication	3350

Décisions

2009-667, 2009-668, 2009-671 à 2009-673, 2009-675 et 2009-679	3348
---	------

Politique réglementaire

2009-676 — Ajout de Russia Today aux listes des services par satellite admissibles à une distribution en mode numérique	3353
---	------

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Deuxième session, quarantième législature)	3345
---	------

Directeur général des élections

Loi électorale du Canada	
Établissement du nombre d'électeurs (<i>Publié dans l'édition spéciale vol. 143, n° 2, le lundi 2 novembre 2009</i>)	3345

Sénat

Sanction royale	
Projets de loi sanctionnés	3345

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

Loi sur le pilotage	
Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996	3361



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5