

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, JUNE 10, 1998

OTTAWA, LE MERCREDI 10 JUIN 1998

Statutory Instruments 1998

Textes réglementaires 1998

SOR/98-298 to 316 and SI/98-62 to 70

DORS/98-298 à 316 et TR/98-62 à 70

Pages 1746 to 1879

Pages 1746 à 1879

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 7, 1998 and at least every second Wednesday thereafter.

Part II of the *Canada Gazette* contains all "regulations" as defined in the *Statutory Instruments Act* and certain other classes of statutory instruments and documents required to be published therein. However, certain regulations and classes of regulations are exempted from publication by section 15 of the *Statutory Instruments Regulations* made pursuant to section 20 of the *Statutory Instruments Act*.

Each regulation or statutory instrument published in this number may be obtained as a separate reprint from Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada. Rates will be quoted on request.

The *Canada Gazette* Part II is available in most libraries for consultation.

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is \$87.75 and single issues, \$4.95. Orders should be addressed to: Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 7 janvier 1998 et au moins tous les deux mercredis par la suite.

La Partie II de la *Gazette du Canada* est le recueil des « règlements » définis comme tels dans la loi précitée et de certaines autres catégories de textes réglementaires et de documents qu'il est prescrit d'y publier. Cependant, certains règlements et catégories de règlements sont soustraits à la publication par l'article 15 du *Règlement sur les textes réglementaires*, établi en vertu de l'article 20 de la *Loi sur les textes réglementaires*.

Il est possible d'obtenir un tiré à part de tout règlement ou de tout texte réglementaire publié dans le présent numéro en s'adressant aux Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Le tarif sera indiqué sur demande.

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

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 87,75 \$ et le prix d'un exemplaire, de 4,95 \$. Prière d'adresser les commandes à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 418, édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Registration
SOR/98-298 21 May, 1998

AERONAUTICS ACT

Regulations Amending the Air Services Charges Regulations

The Minister of Transport, pursuant to subsection 4.4(2)^a of the *Aeronautics Act* and section 2 of the *Ministerial Regulations Authorization Order*, made by Order in Council P.C. 1986-1348 of June 5, 1986^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Air Services Charges Regulations*.

Ottawa, May 19, 1998

David M. Collenette
Minister of Transport

REGULATIONS AMENDING THE AIR SERVICES CHARGES REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Subsection 7(1)¹ of the *Air Services Charges Regulations*² is replaced by the following:

7. (1) Subject to subsection (2) and section 9, for each technical landing of a jet aircraft or a turboprop aircraft weighing more than 40 000 kg, commencing or concluding an international flight at Gander International Airport, the landing charge, per 1 000 kg or fraction thereof of the weight of the aircraft, is \$6.11.

(2) Paragraphs 7(2)(a) to (c)¹ of the Regulations are replaced by the following:

- (a) \$6.11 on the first 30 000 000 kg;
- (b) \$5.14 on the next 14 800 000 kg; and
- (c) \$4.75 on any weight in excess of 44 800 000 kg.

2. Paragraphs 11(2)(d) to (f.1)³ of the Regulations are replaced by the following:

- (d) Québec International Airport, a charge of \$80.00 is payable for each such connection;
- (e) Regina Airport, a charge of \$60.00 is payable for each 90 minute period or portion thereof that the bridge is connected; and
- (f) Saskatoon Airport, a charge of \$55.00 is payable for each 90 minute period or portion thereof that the bridge is connected.

Enregistrement
DORS/98-298 21 mai 1998

LOI SUR L' AÉRONAUTIQUE

Règlement modifiant le Règlement sur les redevances des services aéronautiques

En vertu du paragraphe 4.4(2)^a de la *Loi sur l'aéronautique* et de l'article 2 du *Décret autorisant la prise de règlements ministériels*, pris par le décret C.P. 1986-1348 du 5 juin 1986^b, le ministre des Transports prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les redevances des services aéronautiques*, ci-après.

Ottawa, le 19 mai 1998

Le ministre des Transports,
David M. Collenette

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES REDEVANCES DES SERVICES AÉRONAUTIQUES

MODIFICATIONS

1. (1) Le paragraphe 7(1)¹ du Règlement sur les redevances des services aéronautiques² est remplacé par ce qui suit :

7. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l'article 9, pour chaque escale technique effectuée par un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur pesant plus de 40 000 kg qui commence ou termine un vol international à l'aéroport international de Gander, la redevance d'atterrissage est de 6,11 \$ par tranche de 1 000 kg ou moins de la masse de l'aéronef.

(2) Les alinéas 7(2)(a) à (c)¹ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) 6,11 \$ pour les premiers 30 000 000 kg;
- b) 5,14 \$ pour les 14 800 000 kg suivants;
- c) 4,75 \$ au-delà de 44 800 000 kg.

2. Les alinéas 11(2)(d) à (f.1)³ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- d) à l'aéroport international de Québec, 80,00 \$ pour chaque raccord;
- e) à l'aéroport de Regina, 60,00 \$ par période de raccord de 90 minutes ou moins;
- f) à l'aéroport de Saskatoon, 55,00 \$ par période de raccord de 90 minutes ou moins.

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1

^b SOR/86-631

¹ SOR/97-258

² SOR/85-414; SOR/91-85

³ SOR/94-324; SOR/96-292; SOR/97-258

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1

^b DORS/86-631

¹ DORS/97-258

² DORS/85-414; DORS/91-85

³ DORS/94-324; DORS/96-292; DORS/97-258

3. Schedule I¹ to the Regulations is replaced by the following: **3. L'annexe I¹ du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

SCHEDULE I
(Sections 4 and 5)

DOMESTIC FLIGHT AND INTERNATIONAL
FLIGHT LANDING CHARGES

PART 1

BAIE-COMEAU AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$14.04
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$14.45

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.00	Not more than 30 000 kg	5.18
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.05	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.39
3.	More than 45 000 kg	6.00	More than 70 000 kg	8.83

ANNEXE I
(articles 4 et 5)

REDEVANCES D'ATTERRISSAGE — VOLS
INTÉRIEURS ET INTERNATIONAUX

PARTIE 1

AÉROPORT DE BAIE-COMEAU

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 14,04 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 14,45 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,00	Au plus 30 000 kg	5,18
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,05	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,39
3.	Plus de 45 000 kg	6,00	Plus de 70 000 kg	8,83

PART 2

BLANC-SABLON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.23

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	2.63	Not more than 30 000 kg	3.41
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	3.39	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	4.70
3.	More than 45 000 kg	3.94	More than 70 000 kg	6.34

PARTIE 2

AÉROPORT DE BLANC-SABLON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,23 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	2,63	Au plus 30 000 kg	3,41
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	3,39	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	4,70
3.	Plus de 45 000 kg	3,94	Plus de 70 000 kg	6,34

PART 3

CHARLOTTETOWN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$24.01

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$24.71

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	6.85	Not more than 30 000 kg	8.86
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	8.63	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	10.92
3.	More than 45 000 kg	10.28	More than 70 000 kg	15.10

PARTIE 3

AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 24,01 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 24,71 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	6,85	Au plus 30 000 kg	8,86
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	8,63	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	10,92
3.	Plus de 45 000 kg	10,28	Plus de 70 000 kg	15,10

PART 4

CHURCHILL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.58

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.94

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.59	Not more than 30 000 kg	4.65
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.51	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.73
3.	More than 45 000 kg	5.39	More than 70 000 kg	7.91

PARTIE 4

AÉROPORT DE CHURCHILL

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,58 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,94 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,59	Au plus 30 000 kg	4,65
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,51	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,73
3.	Plus de 45 000 kg	5,39	Plus de 70 000 kg	7,91

PART 5

DEER LAKE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$10.85
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.18

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.10	Not more than 30 000 kg	4.01
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	3.90	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	4.95
3.	More than 45 000 kg	4.64	More than 70 000 kg	6.84

PARTIE 5

AÉROPORT DE DEER LAKE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 10,85 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,18 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,10	Au plus 30 000 kg	4,01
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	3,90	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	4,95
3.	Plus de 45 000 kg	4,64	Plus de 70 000 kg	6,84

PART 6

EASTMAIN RIVER AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.63

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	2.71	Not more than 30 000 kg	3.51
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	3.49	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	4.85
3.	More than 45 000 kg	4.08	More than 70 000 kg	6.54

PARTIE 6

AÉROPORT D'EASTMAIN RIVER

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,63 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	2,71	Au plus 30 000 kg	3,51
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	3,49	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	4,85
3.	Plus de 45 000 kg	4,08	Plus de 70 000 kg	6,54

PART 7

FORT McMURRAY AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.18

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.58

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.77	Not more than 30 000 kg	4.88
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.75	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.00
3.	More than 45 000 kg	5.64	More than 70 000 kg	8.29

PARTIE 7

AÉROPORT DE FORT McMURRAY

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,18 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,58 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,77	Au plus 30 000 kg	4,88
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,75	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,00
3.	Plus de 45 000 kg	5,64	Plus de 70 000 kg	8,29

PART 8

FORT NELSON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.88
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.36

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.53	Not more than 30 000 kg	5.88
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.70	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.22
3.	More than 45 000 kg	6.79	More than 70 000 kg	9.99

PARTIE 8

AÉROPORT DE FORT NELSON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 15,88 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,36 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,53	Au plus 30 000 kg	5,88
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,70	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,22
3.	Plus de 45 000 kg	6,79	Plus de 70 000 kg	9,99

PART 9

FREDERICTON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$19.11
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$19.67

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	5.44	Not more than 30 000 kg	7.06
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	6.88	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	8.70
3.	More than 45 000 kg	8.18	More than 70 000 kg	12.03

PARTIE 9

AÉROPORT DE FREDERICTON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 19,11 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 19,67 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	5,44	Au plus 30 000 kg	7,06
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	6,88	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	8,70
3.	Plus de 45 000 kg	8,18	Plus de 70 000 kg	12,03

PART 10

GANDER INTERNATIONAL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.25

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.59

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.49	Not more than 30 000 kg	4.53
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.41	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.57
3.	More than 45 000 kg	5.24	More than 70 000 kg	7.70

PARTIE 10

AÉROPORT INTERNATIONAL DE GANDER

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,25 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,59 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,49	Au plus 30 000 kg	4,53
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,41	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,57
3.	Plus de 45 000 kg	5,24	Plus de 70 000 kg	7,70

PART 11

HALIFAX INTERNATIONAL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.09
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.39

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.15	Not more than 30 000 kg	4.09
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	3.98	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.04
3.	More than 45 000 kg	4.75	More than 70 000 kg	6.97

PARTIE 11

AÉROPORT INTERNATIONAL DE HALIFAX

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,09 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,39 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,15	Au plus 30 000 kg	4,09
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	3,98	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,04
3.	Plus de 45 000 kg	4,75	Plus de 70 000 kg	6,97

PART 12

ÎLES-DE-LA-MADELEINE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.80
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$14.21

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.94	Not more than 30 000 kg	5.10
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.96	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.29
3.	More than 45 000 kg	5.91	More than 70 000 kg	8.69

PARTIE 12

AÉROPORT DES ÎLES-DE-LA-MADELEINE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,80 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 14,21 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,94	Au plus 30 000 kg	5,10
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,96	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,29
3.	Plus de 45 000 kg	5,91	Plus de 70 000 kg	8,69

PART 13

LONDON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.79

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.24

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.49	Not more than 30 000 kg	5.83
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.68	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.19
3.	More than 45 000 kg	6.75	More than 70 000 kg	9.93

PARTIE 13

AÉROPORT DE LONDON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 15,79 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,24 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,49	Au plus 30 000 kg	5,83
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,68	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,19
3.	Plus de 45 000 kg	6,75	Plus de 70 000 kg	9,93

PART 14

MONT-JOLI AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$20.06
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$20.65

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	5.71	Not more than 30 000 kg	7.41
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	7.21	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	9.12
3.	More than 45 000 kg	8.58	More than 70 000 kg	12.63

PARTIE 14

AÉROPORT DE MONT-JOLI

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 20,06 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 20,65 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	5,71	Au plus 30 000 kg	7,41
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	7,21	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	9,12
3.	Plus de 45 000 kg	8,58	Plus de 70 000 kg	12,63

PART 15

PENTICTON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.33
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$15.79

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.37	Not more than 30 000 kg	5.67
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.51	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.97
3.	More than 45 000 kg	6.56	More than 70 000 kg	9.64

PARTIE 15

AÉROPORT DE PENTICTON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 15,33 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 15,79 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,37	Au plus 30 000 kg	5,67
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,51	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,97
3.	Plus de 45 000 kg	6,56	Plus de 70 000 kg	9,64

PART 16

PORT HARDY AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$17.41

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$17.91

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.96	Not more than 30 000 kg	6.44
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	6.26	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.92
3.	More than 45 000 kg	7.44	More than 70 000 kg	10.94

PARTIE 16

AÉROPORT DE PORT HARDY

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 17,41 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 17,91 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,96	Au plus 30 000 kg	6,44
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	6,26	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,92
3.	Plus de 45 000 kg	7,44	Plus de 70 000 kg	10,94

PART 17

PRINCE GEORGE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for
 (a) a fixed-wing aircraft that is a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.21; and
 (b) a helicopter: \$10.76
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.59

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.76	Not more than 30 000 kg	4.89
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.76	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.01
3.	More than 45 000 kg	5.65	More than 70 000 kg	8.31

PARTIE 17

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur :
 a) pour un aéronef à voilure fixe qui est un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, 13,21 \$;
 b) pour un hélicoptère, 10,76 \$.
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,59 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,76	Au plus 30 000 kg	4,89
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,76	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,01
3.	Plus de 45 000 kg	5,65	Plus de 70 000 kg	8,31

PART 18

QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$10.86
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.18

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.10	Not more than 30 000 kg	4.02
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	3.90	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	4.95
3.	More than 45 000 kg	4.65	More than 70 000 kg	6.84

PARTIE 18

AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 10,86 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,18 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,10	Au plus 30 000 kg	4,02
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	3,90	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	4,95
3.	Plus de 45 000 kg	4,65	Plus de 70 000 kg	6,84

PART 19

REGINA AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$10.56

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$10.87

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.01	Not more than 30 000 kg	3.91
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	3.79	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	4.81
3.	More than 45 000 kg	4.53	More than 70 000 kg	6.65

PARTIE 19

AÉROPORT DE REGINA

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 10,56 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 10,87 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,01	Au plus 30 000 kg	3,91
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	3,79	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	4,81
3.	Plus de 45 000 kg	4,53	Plus de 70 000 kg	6,65

PART 20

ST. ANTHONY AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$27.12

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	5.83	Not more than 30 000 kg	7.56
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	7.49	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	10.43
3.	More than 45 000 kg	8.76	More than 70 000 kg	14.03

PARTIE 20

AÉROPORT DE ST. ANTHONY

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 27,12 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	5,83	Au plus 30 000 kg	7,56
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	7,49	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	10,43
3.	Plus de 45 000 kg	8,76	Plus de 70 000 kg	14,03

PART 21

ST. HUBERT AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$9.95

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$9.95

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	2.14	Not more than 30 000 kg	2.78
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	2.75	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	3.83
3.	More than 45 000 kg	3.21	More than 70 000 kg	5.15

PARTIE 21

AÉROPORT DE ST-HUBERT

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 9,95 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 9,95 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	2,14	Au plus 30 000 kg	2,78
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	2,75	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	3,83
3.	Plus de 45 000 kg	3,21	Plus de 70 000 kg	5,15

PART 22

ST. JOHN'S (TORBAY) AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.59

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.92

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.30	Not more than 30 000 kg	4.28
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.16	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.28
3.	More than 45 000 kg	4.96	More than 70 000 kg	7.29

PARTIE 22

AÉROPORT DE SAINT-JEAN (TORBAY)

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,59 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,92 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,30	Au plus 30 000 kg	4,28
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,16	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,28
3.	Plus de 45 000 kg	4,96	Plus de 70 000 kg	7,29

PART 23

SAINT JOHN AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.74
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$14.16

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.92	Not more than 30 000 kg	5.07
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.95	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	6.26
3.	More than 45 000 kg	5.88	More than 70 000 kg	8.66

PARTIE 23

AÉROPORT DE SAINT-JEAN

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,74 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 14,16 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,92	Au plus 30 000 kg	5,07
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,95	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	6,26
3.	Plus de 45 000 kg	5,88	Plus de 70 000 kg	8,66

PART 24

SANDSPIT AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.07
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.39

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.16	Not more than 30 000 kg	4.09
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	3.97	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.04
3.	More than 45 000 kg	4.74	More than 70 000 kg	6.96

PARTIE 24

AÉROPORT DE SANDSPIT

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,07 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,39 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,16	Au plus 30 000 kg	4,09
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	3,97	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,04
3.	Plus de 45 000 kg	4,74	Plus de 70 000 kg	6,96

PART 25

SASKATOON AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$10.56

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$10.87

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.01	Not more than 30 000 kg	3.91
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	3.79	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	4.81
3.	More than 45 000 kg	4.53	More than 70 000 kg	6.65

PARTIE 25

AÉROPORT DE SASKATOON

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 10,56 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 10,87 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,01	Au plus 30 000 kg	3,91
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	3,79	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	4,81
3.	Plus de 45 000 kg	4,53	Plus de 70 000 kg	6,65

PART 26

SCHEFFERVILLE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$21.68
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$22.34

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	6.18	Not more than 30 000 kg	8.02
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	7.80	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	9.86
3.	More than 45 000 kg	9.28	More than 70 000 kg	13.64

PARTIE 26

AÉROPORT DE SCHEFFERVILLE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 21,68 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 22,34 \$

TABLEAU

Article	Colonne I Masse de l'aéronef	Colonne II Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Colonne III Masse de l'aéronef	Colonne IV Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	6,18	Au plus 30 000 kg	8,02
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	7,80	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	9,86
3.	Plus de 45 000 kg	9,28	Plus de 70 000 kg	13,64

PART 27

SEPT-ÎLES AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.12
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$16.59

TABLE

Item	Column I Aircraft Weight	Column II Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Column III Aircraft Weight	Column IV International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	4.60	Not more than 30 000 kg	5.96
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	5.80	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	7.33
3.	More than 45 000 kg	6.89	More than 70 000 kg	10.14

PARTIE 27

AÉROPORT DE SEPT-ÎLES

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,12 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 16,59 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	4,60	Au plus 30 000 kg	5,96
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	5,80	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	7,33
3.	Plus de 45 000 kg	6,89	Plus de 70 000 kg	10,14

PART 28

SMITHERS AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.92

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$13.30

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.69	Not more than 30 000 kg	4.78
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.65	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.89
3.	More than 45 000 kg	5.53	More than 70 000 kg	8.13

PARTIE 28

AÉROPORT DE SMITHERS

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,92 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 13,30 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,69	Au plus 30 000 kg	4,78
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,65	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,89
3.	Plus de 45 000 kg	5,53	Plus de 70 000 kg	8,13

PART 29

TERRACE AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.50
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$11.83

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.28	Not more than 30 000 kg	4.25
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.13	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.24
3.	More than 45 000 kg	4.92	More than 70 000 kg	7.24

PARTIE 29

AÉROPORT DE TERRACE

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,50 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 11,83 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,28	Au plus 30 000 kg	4,25
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,13	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,24
3.	Plus de 45 000 kg	4,92	Plus de 70 000 kg	7,24

PART 30

TIMMINS AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$21.65
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$22.28

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	6.16	Not more than 30 000 kg	7.99
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	7.79	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	9.85
3.	More than 45 000 kg	9.26	More than 70 000 kg	13.62

PARTIE 30

AÉROPORT DE TIMMINS

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 21,65 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 22,28 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	6,16	Au plus 30 000 kg	7,99
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	7,79	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	9,85
3.	Plus de 45 000 kg	9,26	Plus de 70 000 kg	13,62

PART 31

VAL-D'OR AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.06

2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.41

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	3.43	Not more than 30 000 kg	4.46
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	4.33	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	5.48
3.	More than 45 000 kg	5.16	More than 70 000 kg	7.59

PARTIE 31

AÉROPORT DE VAL-D'OR

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,06 \$

2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,41 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	3,43	Au plus 30 000 kg	4,46
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	4,33	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	5,48
3.	Plus de 45 000 kg	5,16	Plus de 70 000 kg	7,59

PART 32

WABUSH AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$24.65
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$25.38

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	7.02	Not more than 30 000 kg	9.11
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	8.86	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	11.22
3.	More than 45 000 kg	10.54	More than 70 000 kg	15.53

PARTIE 32

AÉROPORT DE WABUSH

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 24,65 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 25,38 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	7,02	Au plus 30 000 kg	9,11
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	8,86	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	11,22
3.	Plus de 45 000 kg	10,54	Plus de 70 000 kg	15,53

PART 33

WASKAGANISH AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.05

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	2.59	Not more than 30 000 kg	3.36
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	3.33	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	4.64
3.	More than 45 000 kg	3.89	More than 70 000 kg	6.25

PARTIE 33

AÉROPORT DE WASKAGANISH

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,05 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	2,59	Au plus 30 000 kg	3,36
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	3,33	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	4,64
3.	Plus de 45 000 kg	3,89	Plus de 70 000 kg	6,25

PART 34

WEMINDJI AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge and international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$12.64

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	2.71	Not more than 30 000 kg	3.51
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	3.49	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	4.85
3.	More than 45 000 kg	4.09	More than 70 000 kg	6.54

PARTIE 34

AÉROPORT DE WEMINDJI

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur ou d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 12,64 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	2,71	Au plus 30 000 kg	3,51
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	3,49	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	4,85
3.	Plus de 45 000 kg	4,09	Plus de 70 000 kg	6,54

PART 35

WINDSOR AIRPORT

1. Minimum domestic flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$21.32
2. Minimum international flight landing charge for a jet aircraft or a turboprop aircraft: \$21.96

TABLE

Column I		Column II	Column III	Column IV
Item	Aircraft Weight	Domestic Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)	Aircraft Weight	International Flight Landing Charge per 1 000 kg or Fraction Thereof for a Jet Aircraft or a Turboprop Aircraft (\$)
1.	Not more than 21 000 kg	6.07	Not more than 30 000 kg	7.87
2.	More than 21 000 kg but not more than 45 000 kg	7.67	More than 30 000 kg but not more than 70 000 kg	9.71
3.	More than 45 000 kg	9.12	More than 70 000 kg	13.42

PARTIE 35

AÉROPORT DE WINDSOR

1. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 21,32 \$
2. Redevance d'atterrissage minimale dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur : 21,96 \$

TABLEAU

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV
Article	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol intérieur pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)	Masse de l'aéronef	Redevance d'atterrissage dans le cas d'un vol international pour un aéronef à réaction ou un aéronef à turbopropulseur, par tranche de 1 000 kg ou moins (\$)
1.	Au plus 21 000 kg	6,07	Au plus 30 000 kg	7,87
2.	Plus de 21 000 kg sans excéder 45 000 kg	7,67	Plus de 30 000 kg sans excéder 70 000 kg	9,71
3.	Plus de 45 000 kg	9,12	Plus de 70 000 kg	13,42

4. Schedule IV¹ to the Regulations is replaced by the following:

4. L'annexe IV¹ du même règlement est remplacée par ce qui suit :

SCHEDULE IV
(Section 10)

ANNEXE IV
(article 10)

GENERAL TERMINAL CHARGES

REDEVANCES GÉNÉRALES D'AÉROGARE

PART 1

PARTIE 1

BAGOTVILLE AIRPORT

AÉROPORT DE BAGOTVILLE

Item	Column I	Column II	Column III
	Seating Capacity	Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	International Flight, and Domestic General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	9.21	21.35
2.	10-15	18.40	42.69
3.	16-25	28.35	65.69
4.	26-45	49.70	115.07
5.	46-60	70.97	164.40

Article	Colonne I	Colonne II	Colonne III
	Nombre de sièges	Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	9,21	21,35
2.	10-15	18,40	42,69
3.	16-25	28,35	65,69
4.	26-45	49,70	115,07
5.	46-60	70,97	164,40

PART 1—Continued

BAGOTVILLE AIRPORT—Continued

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
6.	61-89	113.62	263.10
7.	90-125	156.30	361.79
8.	126-150	184.70	427.55
9.	151-200	255.74	592.01
10.	201-250	333.95	772.97
11.	251-300	412.10	953.80
12.	301-400	490.25	1,134.71
13.	401 or more	603.90	1,397.80

PARTIE 1 (suite)

AÉROPORT DE BAGOTVILLE (suite)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
6.	61-89	113,62	263,10
7.	90-125	156,30	361,79
8.	126-150	184,70	427,55
9.	151-200	255,74	592,01
10.	201-250	333,95	772,97
11.	251-300	412,10	953,80
12.	301-400	490,25	1 134,71
13.	401 et plus	603,90	1 397,80

PART 2

BAIE-COMEAU AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	9.79	22.71
2.	10-15	19.57	45.41
3.	16-25	30.15	69.87
4.	26-45	52.86	122.39
5.	46-60	75.49	174.86
6.	61-89	120.85	279.84
7.	90-125	166.25	384.81
8.	126-150	196.45	454.76
9.	151-200	272.01	629.68
10.	201-250	355.20	822.16
11.	251-300	438.33	1,014.50
12.	301-400	521.45	1,206.91
13.	401 or more	642.33	1,486.75

PARTIE 2

AÉROPORT DE BAIE-COMEAU

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	9,79	22,71
2.	10-15	19,57	45,41
3.	16-25	30,15	69,87
4.	26-45	52,86	122,39
5.	46-60	75,49	174,86
6.	61-89	120,85	279,84
7.	90-125	166,25	384,81
8.	126-150	196,45	454,76
9.	151-200	272,01	629,68
10.	201-250	355,20	822,16
11.	251-300	438,33	1 014,50
12.	301-400	521,45	1 206,91
13.	401 et plus	642,33	1 486,75

PART 3

BLANC-SABLON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.46	24.26
2.	10-15	20.91	48.51
3.	16-25	32.21	74.65
4.	26-45	56.48	130.76
5.	46-60	80.65	186.81
6.	61-89	129.11	298.98
7.	90-125	177.61	411.13
8.	126-150	209.89	485.85
9.	151-200	290.61	672.74

PARTIE 3

AÉROPORT DE BLANC-SABLON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,46	24,26
2.	10-15	20,91	48,51
3.	16-25	32,21	74,65
4.	26-45	56,48	130,76
5.	46-60	80,65	186,81
6.	61-89	129,11	298,98
7.	90-125	177,61	411,13
8.	126-150	209,89	485,85
9.	151-200	290,61	672,74

PART 3—Continued

BLANC-SABLON AIRPORT—Continued

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
10.	201-250	379.49	878.38
11.	251-300	468.30	1,083.86
12.	301-400	557.10	1,289.44
13.	401 or more	686.25	1,588.41

PARTIE 3 (suite)

AÉROPORT DE BLANC-SABLON (suite)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
10.	201-250	379,49	878,38
11.	251-300	468,30	1 083,86
12.	301-400	557,10	1 289,44
13.	401 et plus	686,25	1 588,41

PART 4

CHARLOTTETOWN AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	22.04	51.10
2.	10-15	44.04	102.15
3.	16-25	67.84	157.22
4.	26-45	118.92	275.38
5.	46-60	169.83	393.39
6.	61-89	271.89	629.59
7.	90-125	374.03	865.77
8.	126-150	441.98	1,023.13
9.	151-200	611.99	1,416.70
10.	201-250	799.15	1,849.75
11.	251-300	986.16	2,282.47
12.	301-400	1,173.18	2,715.38
13.	401 or more	1,445.14	3,344.99

PARTIE 4

AÉROPORT DE CHARLOTTETOWN

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	22,04	51,10
2.	10-15	44,04	102,15
3.	16-25	67,84	157,22
4.	26-45	118,92	275,38
5.	46-60	169,83	393,39
6.	61-89	271,89	629,59
7.	90-125	374,03	865,77
8.	126-150	441,98	1 023,13
9.	151-200	611,99	1 416,70
10.	201-250	799,15	1 849,75
11.	251-300	986,16	2 282,47
12.	301-400	1 173,18	2 715,38
13.	401 et plus	1 445,14	3 344,99

PART 5

CHURCHILL AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.54	26.75
2.	10-15	23.06	53.49
3.	16-25	35.51	82.31
4.	26-45	62.26	144.16
5.	46-60	88.93	205.96
6.	61-89	142.34	329.63
7.	90-125	195.81	453.28
8.	126-150	231.41	535.65
9.	151-200	320.40	741.70
10.	201-250	418.39	968.41
11.	251-300	516.30	1,196.26
12.	301-400	614.20	1,421.61
13.	401 or more	756.59	1,751.23

PARTIE 5

AÉROPORT DE CHURCHILL

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,54	26,75
2.	10-15	23,06	53,49
3.	16-25	35,51	82,31
4.	26-45	62,26	144,16
5.	46-60	88,93	205,96
6.	61-89	142,34	329,63
7.	90-125	195,81	453,28
8.	126-150	231,41	535,65
9.	151-200	320,40	741,70
10.	201-250	418,39	968,41
11.	251-300	516,30	1 196,26
12.	301-400	614,20	1 421,61
13.	401 et plus	756,59	1 751,23

PART 6

DEER LAKE AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	9.96	23.12
2.	10-15	19.92	46.21
3.	16-25	30.68	71.10
4.	26-45	53.80	124.54
5.	46-60	76.82	177.93
6.	61-89	122.97	284.77
7.	90-125	169.17	391.59
8.	126-150	199.92	462.76
9.	151-200	276.80	640.77
10.	201-250	361.45	836.63
11.	251-300	446.05	1,032.34
12.	301-400	530.63	1,228.15
13.	401 or more	653.74	1,512.92

PARTIE 6

AÉROPORT DE DEER LAKE

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	9,96	23,12
2.	10-15	19,92	46,21
3.	16-25	30,68	71,10
4.	26-45	53,80	124,54
5.	46-60	76,82	177,93
6.	61-89	122,97	284,77
7.	90-125	169,17	391,59
8.	126-150	199,92	462,76
9.	151-200	276,80	640,77
10.	201-250	361,45	836,63
11.	251-300	446,05	1 032,34
12.	301-400	530,63	1 228,15
13.	401 et plus	653,74	1 512,92

PART 7

EASTMAIN RIVER AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.46	24.26
2.	10-15	20.91	48.51
3.	16-25	32.21	74.65
4.	26-45	56.48	130.76
5.	46-60	80.65	186.81
6.	61-89	129.11	298.98
7.	90-125	177.61	411.13
8.	126-150	209.89	485.85
9.	151-200	290.61	672.74
10.	201-250	379.49	878.38
11.	251-300	468.30	1,083.86
12.	301-400	557.10	1,289.44
13.	401 or more	686.25	1,588.41

PARTIE 7

AÉROPORT D'EASTMAIN RIVER

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,46	24,26
2.	10-15	20,91	48,51
3.	16-25	32,21	74,65
4.	26-45	56,48	130,76
5.	46-60	80,65	186,81
6.	61-89	129,11	298,98
7.	90-125	177,61	411,13
8.	126-150	209,89	485,85
9.	151-200	290,61	672,74
10.	201-250	379,49	878,38
11.	251-300	468,30	1 083,86
12.	301-400	557,10	1 289,44
13.	401 et plus	686,25	1 588,41

PART 8

FORT McMURRAY AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.95	27.70
2.	10-15	23.87	55.38

PARTIE 8

AÉROPORT DE FORT McMURRAY

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,95	27,70
2.	10-15	23,87	55,38

PART 8—Continued

FORT McMURRAY AIRPORT—Continued

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
3.	16-25	36.77	85.21
4.	26-45	64.47	149.28
5.	46-60	92.07	213.26
6.	61-89	147.39	341.31
7.	90-125	202.76	469.33
8.	126-150	239.61	554.63
9.	151-200	331.75	767.99
10.	201-250	433.22	1,002.73
11.	251-300	534.60	1,237.32
12.	301-400	635.97	1,472.00
13.	401 or more	783.41	1,813.31

PARTIE 8 (suite)

AÉROPORT DE FORT McMURRAY (suite)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
3.	16-25	36,77	85,21
4.	26-45	64,47	149,28
5.	46-60	92,07	213,26
6.	61-89	147,39	341,31
7.	90-125	202,76	469,33
8.	126-150	239,61	554,63
9.	151-200	331,75	767,99
10.	201-250	433,22	1 002,73
11.	251-300	534,60	1 237,32
12.	301-400	635,97	1 472,00
13.	401 et plus	783,41	1 813,31

PART 9

FORT NELSON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	17.65	40.93
2.	10-15	35.28	81.85
3.	16-25	54.36	125.95
4.	26-45	95.29	220.63
5.	46-60	136.07	315.19
6.	61-89	217.85	504.45
7.	90-125	299.67	693.67
8.	126-150	354.14	819.75
9.	151-200	490.34	1,135.08
10.	201-250	640.29	1,482.05
11.	251-300	790.15	1,828.75
12.	301-400	939.97	2,175.06
13.	401 or more	1,157.89	2,680.06

PARTIE 9

AÉROPORT DE FORT NELSON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	17,65	40,93
2.	10-15	35,28	81,85
3.	16-25	54,36	125,95
4.	26-45	95,29	220,63
5.	46-60	136,07	315,19
6.	61-89	217,85	504,45
7.	90-125	299,67	693,67
8.	126-150	354,14	819,75
9.	151-200	490,34	1 135,08
10.	201-250	640,29	1 482,05
11.	251-300	790,15	1 828,75
12.	301-400	939,97	2 175,06
13.	401 et plus	1 157,89	2 680,06

PART 10

FREDERICTON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	17.54	40.67
2.	10-15	35.06	81.30
3.	16-25	53.99	125.11
4.	26-45	94.66	219.17
5.	46-60	135.17	313.12

PARTIE 10

AÉROPORT DE FREDERICTON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	17,54	40,67
2.	10-15	35,06	81,30
3.	16-25	53,99	125,11
4.	26-45	94,66	219,17
5.	46-60	135,17	313,12

PART 10—*Continued*FREDERICTON AIRPORT—*Continued*

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
6.	61-89	216.40	501.10
7.	90-125	297.69	689.09
8.	126-150	351.79	814.32
9.	151-200	487.09	1,127.57
10.	201-250	636.06	1,472.24
11.	251-300	784.90	1,816.64
12.	301-400	933.74	2,161.20
13.	401 or more	1,150.21	2,662.32

PARTIE 10 (*suite*)AÉROPORT DE FREDERICTON (*suite*)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
6.	61-89	216,40	501,10
7.	90-125	297,69	689,09
8.	126-150	351,79	814,32
9.	151-200	487,09	1 127,57
10.	201-250	636,06	1 472,24
11.	251-300	784,90	1 816,64
12.	301-400	933,74	2 161,20
13.	401 et plus	1 150,21	2 662,32

PART 11

GANDER INTERNATIONAL AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.23	26.05
2.	10-15	22.45	52.08
3.	16-25	34.58	80.15
4.	26-45	60.64	140.39
5.	46-60	86.58	200.56
6.	61-89	138.62	320.99
7.	90-125	190.68	441.40
8.	126-150	225.34	521.62
9.	151-200	312.00	722.26
10.	201-250	407.42	943.03
11.	251-300	502.77	1,163.64
12.	301-400	598.11	1,384.35
13.	401 or more	736.77	1,705.33

PARTIE 11

AÉROPORT INTERNATIONAL DE GANDER

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,23	26,05
2.	10-15	22,45	52,08
3.	16-25	34,58	80,15
4.	26-45	60,64	140,39
5.	46-60	86,58	200,56
6.	61-89	138,62	320,99
7.	90-125	190,68	441,40
8.	126-150	225,34	521,62
9.	151-200	312,00	722,26
10.	201-250	407,42	943,03
11.	251-300	502,77	1 163,64
12.	301-400	598,11	1 384,35
13.	401 et plus	736,77	1 705,33

PART 12

GOOSE BAY AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	14.27	33.11
2.	10-15	28.53	66.21
3.	16-25	43.97	101.87
4.	26-45	77.07	178.45
5.	46-60	110.06	254.94
6.	61-89	176.19	408.00
7.	90-125	242.39	561.05
8.	126-150	286.43	663.03

PARTIE 12

AÉROPORT DE GOOSE BAY

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	14,27	33,11
2.	10-15	28,53	66,21
3.	16-25	43,97	101,87
4.	26-45	77,07	178,45
5.	46-60	110,06	254,94
6.	61-89	176,19	408,00
7.	90-125	242,39	561,05
8.	126-150	286,43	663,03

PART 12—Continued

GOOSE BAY AIRPORT—Continued

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
9.	151-200	396.60	918.07
10.	201-250	517.88	1,198.69
11.	251-300	639.08	1,479.12
12.	301-400	760.25	1,759.67
13.	401 or more	936.51	2,167.67

PARTIE 12 (suite)

AÉROPORT DE GOOSE BAY (suite)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
9.	151-200	396,60	918,07
10.	201-250	517,88	1 198,69
11.	251-300	639,08	1 479,12
12.	301-400	760,25	1 759,67
13.	401 et plus	936,51	2 167,67

PART 13

HALIFAX INTERNATIONAL AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	13.14	26.56
2.	10-15	26.25	53.10
3.	16-25	40.42	81.72
4.	26-45	70.88	143.15
5.	46-60	101.23	204.51
6.	61-89	162.03	327.29
7.	90-125	222.91	450.09
8.	126-150	263.44	531.90
9.	151-200	364.74	736.50
10.	201-250	476.29	961.63
11.	251-300	587.74	1,186.59
12.	301-400	699.19	1,411.65
13.	401 or more	861.29	1,738.96

PARTIE 13

AÉROPORT INTERNATIONAL DE HALIFAX

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	13,14	26,56
2.	10-15	26,25	53,10
3.	16-25	40,42	81,72
4.	26-45	70,88	143,15
5.	46-60	101,23	204,51
6.	61-89	162,03	327,29
7.	90-125	222,91	450,09
8.	126-150	263,44	531,90
9.	151-200	364,74	736,50
10.	201-250	476,29	961,63
11.	251-300	587,74	1 186,59
12.	301-400	699,19	1 411,65
13.	401 et plus	861,29	1 738,96

PART 14

ÎLES-DE-LA-MADELEINE AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.46	24.26
2.	10-15	20.91	48.51
3.	16-25	32.21	74.65
4.	26-45	56.48	130.76
5.	46-60	80.65	186.81
6.	61-89	129.11	298.98
7.	90-125	177.61	411.13
8.	126-150	209.89	485.85
9.	151-200	290.61	672.74
10.	201-250	379.49	878.38
11.	251-300	468.30	1,083.86
12.	301-400	557.10	1,289.44
13.	401 or more	686.25	1,588.41

PARTIE 14

AÉROPORT DES ÎLES-DE-LA-MADELEINE

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,46	24,26
2.	10-15	20,91	48,51
3.	16-25	32,21	74,65
4.	26-45	56,48	130,76
5.	46-60	80,65	186,81
6.	61-89	129,11	298,98
7.	90-125	177,61	411,13
8.	126-150	209,89	485,85
9.	151-200	290,61	672,74
10.	201-250	379,49	878,38
11.	251-300	468,30	1 083,86
12.	301-400	557,10	1 289,44
13.	401 et plus	686,25	1 588,41

PART 15

LONDON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	14.48	33.59
2.	10-15	28.95	67.17
3.	16-25	44.59	103.34
4.	26-45	78.18	181.04
5.	46-60	111.65	258.61
6.	61-89	178.74	413.90
7.	90-125	245.88	569.15
8.	126-150	290.56	672.61
9.	151-200	402.32	931.33
10.	201-250	525.36	1,216.01
11.	251-300	648.31	1,500.49
12.	301-400	771.24	1,785.08
13.	401 or more	950.04	2,198.98

PARTIE 15

AÉROPORT DE LONDON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	14,48	33,59
2.	10-15	28,95	67,17
3.	16-25	44,59	103,34
4.	26-45	78,18	181,04
5.	46-60	111,65	258,61
6.	61-89	178,74	413,90
7.	90-125	245,88	569,15
8.	126-150	290,56	672,61
9.	151-200	402,32	931,33
10.	201-250	525,36	1 216,01
11.	251-300	648,31	1 500,49
12.	301-400	771,24	1 785,08
13.	401 et plus	950,04	2 198,98

PART 16

MONT-JOLI AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.47	26.59
2.	10-15	22.92	53.17
3.	16-25	35.30	81.82
4.	26-45	61.90	143.32
5.	46-60	88.39	204.75
6.	61-89	141.51	327.68
7.	90-125	194.66	450.59
8.	126-150	230.04	532.49
9.	151-200	318.51	737.32
10.	201-250	415.92	962.70
11.	251-300	513.26	1,187.91
12.	301-400	610.58	1,413.22
13.	401 or more	752.13	1,740.90

PARTIE 16

AÉROPORT DE MONT-JOLI

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,47	26,59
2.	10-15	22,92	53,17
3.	16-25	35,30	81,82
4.	26-45	61,90	143,32
5.	46-60	88,39	204,75
6.	61-89	141,51	327,68
7.	90-125	194,66	450,59
8.	126-150	230,04	532,49
9.	151-200	318,51	737,32
10.	201-250	415,92	962,70
11.	251-300	513,26	187,91
12.	301-400	610,58	413,22
13.	401 et plus	752,13	740,90

PART 17

PENTICTON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	14.83	34.28
2.	10-15	29.64	68.77
3.	16-25	45.66	105.82

PARTIE 17

AÉROPORT DE PENTICTON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	14,83	34,28
2.	10-15	29,64	68,77
3.	16-25	45,66	105,82

PART 17—Continued

PARTIE 17 (suite)

PENTICTON AIRPORT—Continued

AÉROPORT DE PENTICTON (suite)

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
4.	26-45	80.05	185.36
5.	46-60	114.32	264.80
6.	61-89	183.01	423.79
7.	90-125	251.76	582.77
8.	126-150	297.52	688.70
9.	151-200	411.95	953.60
10.	201-250	537.92	1,245.10
11.	251-300	663.82	1,536.37
12.	301-400	789.69	1,827.78
13.	401 or more	972.75	2,251.57

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
4.	26-45	80,05	185,36
5.	46-60	114,32	264,80
6.	61-89	183,01	423,79
7.	90-125	251,76	582,77
8.	126-150	297,52	688,70
9.	151-200	411,95	953,60
10.	201-250	537,92	1 245,10
11.	251-300	663,82	1 536,37
12.	301-400	789,69	1 827,78
13.	401 et plus	972,75	2 251,57

PART 18

PARTIE 18

PORT HARDY AIRPORT

AÉROPORT DE PORT HARDY

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	17.89	41.50
2.	10-15	35.77	82.97
3.	16-25	55.10	127.66
4.	26-45	96.58	223.63
5.	46-60	137.93	319.47
6.	61-89	220.81	511.30
7.	90-125	303.75	703.10
8.	126-150	358.94	830.88
9.	151-200	496.98	1,150.48
10.	201-250	648.99	1,502.15
11.	251-300	800.76	1,853.58
12.	301-400	952.73	2,205.15
13.	401 or more	1,173.60	2,716.43

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	17,89	41,50
2.	10-15	35,77	82,97
3.	16-25	55,10	127,66
4.	26-45	96,58	223,63
5.	46-60	137,93	319,47
6.	61-89	220,81	511,30
7.	90-125	303,75	703,10
8.	126-150	358,94	830,88
9.	151-200	496,98	1 150,48
10.	201-250	648,99	1 502,15
11.	251-300	800,76	1 853,58
12.	301-400	952,73	2 205,15
13.	401 et plus	1 173,60	2 716,43

PART 19

PARTIE 19

PRINCE GEORGE AIRPORT

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	9.87	22.89
2.	10-15	19.74	45.77
3.	16-25	30.40	70.43
4.	26-45	53.28	123.37
5.	46-60	76.10	176.26
6.	61-89	121.82	282.08

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	9,87	22,89
2.	10-15	19,74	45,77
3.	16-25	30,40	70,43
4.	26-45	53,28	123,37
5.	46-60	76,10	176,26
6.	61-89	121,82	282,08

PART 19—Continued

PRINCE GEORGE AIRPORT—Continued

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
7.	90-125	167.58	387.89
8.	126-150	198.03	458.39
9.	151-200	274.19	634.72
10.	201-250	358.04	828.75
11.	251-300	441.84	1,022.62
12.	301-400	525.62	1,216.59
13.	401 or more	647.48	1,498.66

PARTIE 19 (suite)

AÉROPORT DE PRINCE GEORGE (suite)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
7.	90-125	167,58	387,89
8.	126-150	198,03	458,39
9.	151-200	274,19	634,72
10.	201-250	358,04	828,75
11.	251-300	441,84	1 022,62
12.	301-400	525,62	1 216,59
13.	401 et plus	647,48	1 498,66

PART 20

QUÉBEC INTERNATIONAL AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	9.97	23.11
2.	10-15	19.93	46.21
3.	16-25	30.68	71.12
4.	26-45	53.79	124.56
5.	46-60	76.83	177.95
6.	61-89	122.98	284.80
7.	90-125	169.18	391.63
8.	126-150	199.94	462.80
9.	151-200	276.83	640.83
10.	201-250	361.49	836.71
11.	251-300	446.08	1,032.44
12.	301-400	530.67	1,228.27
13.	401 or more	653.69	1,513.06

PARTIE 20

AÉROPORT INTERNATIONAL DE QUÉBEC

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	9,97	23,11
2.	10-15	19,93	46,21
3.	16-25	30,68	71,12
4.	26-45	53,79	124,56
5.	46-60	76,83	177,95
6.	61-89	122,98	284,80
7.	90-125	169,18	391,63
8.	126-150	199,94	462,80
9.	151-200	276,83	640,83
10.	201-250	361,49	836,71
11.	251-300	446,08	1 032,44
12.	301-400	530,67	1 228,27
13.	401 et plus	653,69	1 513,06

PART 21

REGINA AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	9.69	22.47
2.	10-15	19.37	44.93
3.	16-25	29.83	69.14
4.	26-45	52.30	121.10
5.	46-60	74.70	173.01
6.	61-89	119.56	276.89
7.	90-125	164.48	380.75
8.	126-150	194.39	449.95
9.	151-200	269.14	623.03
10.	201-250	351.45	813.47
11.	251-300	433.69	1,003.76
12.	301-400	515.93	1,194.15
13.	401 or more	635.53	1,471.03

PARTIE 21

AÉROPORT DE REGINA

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	9,69	22,47
2.	10-15	19,37	44,93
3.	16-25	29,83	69,14
4.	26-45	52,30	121,10
5.	46-60	74,70	173,01
6.	61-89	119,56	276,89
7.	90-125	164,48	380,75
8.	126-150	194,39	449,95
9.	151-200	269,14	623,03
10.	201-250	351,45	813,47
11.	251-300	433,69	1 003,76
12.	301-400	515,93	1 194,15
13.	401 et plus	635,53	1 471,03

PART 22

ST. ANTHONY AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	28.52	66.14
2.	10-15	57.00	132.24
3.	16-25	87.81	203.48
4.	26-45	153.95	356.45
5.	46-60	219.83	509.24
6.	61-89	351.93	814.96
7.	90-125	484.14	1,120.67
8.	126-150	572.13	1,324.36
9.	151-200	792.16	1,833.78
10.	201-250	1,034.42	2,394.31
11.	251-300	1,276.52	2,947.89
12.	301-400	1,518.58	3,514.82
13.	401 or more	1,870.61	4,329.77

PARTIE 22

AÉROPORT DE ST. ANTHONY

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	28,52	66,14
2.	10-15	57,00	132,24
3.	16-25	87,81	203,48
4.	26-45	153,95	356,45
5.	46-60	219,83	509,24
6.	61-89	351,93	814,96
7.	90-125	484,14	1 120,67
8.	126-150	572,13	1 324,36
9.	151-200	792,16	1 833,78
10.	201-250	1 034,42	2 394,31
11.	251-300	1 276,52	2 947,89
12.	301-400	1 518,58	3 514,82
13.	401 et plus	1 870,61	4 329,77

PART 23

ST. JOHN'S (TORBAY) AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.63	24.67
2.	10-15	21.26	49.30
3.	16-25	32.73	75.86
4.	26-45	57.40	132.90
5.	46-60	81.97	189.86
6.	61-89	131.21	303.85
7.	90-125	180.51	417.83
8.	126-150	213.31	493.77
9.	151-200	295.35	683.71
10.	201-250	385.67	892.71
11.	251-300	475.94	1,101.54
12.	301-400	566.19	1,310.47
13.	401 or more	697.45	1,614.33

PARTIE 23

AÉROPORT DE SAINT-JEAN (TORBAY)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,63	24,67
2.	10-15	21,26	49,30
3.	16-25	32,73	75,86
4.	26-45	57,40	132,90
5.	46-60	81,97	189,86
6.	61-89	131,21	303,85
7.	90-125	180,51	417,83
8.	126-150	213,31	493,77
9.	151-200	295,35	683,71
10.	201-250	385,67	892,71
11.	251-300	475,94	1 101,54
12.	301-400	566,19	1 310,47
13.	401 et plus	697,45	1 614,33

PART 24

SAINT JOHN AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	12.61	29.26
2.	10-15	25.21	58.50
3.	16-25	38.84	90.00
4.	26-45	68.09	157.66
5.	46-60	97.25	225.25
6.	61-89	155.68	360.49

PARTIE 24

AÉROPORT DE SAINT-JEAN

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	12,61	29,26
2.	10-15	25,21	58,50
3.	16-25	38,84	90,00
4.	26-45	68,09	157,66
5.	46-60	97,25	225,25
6.	61-89	155,68	360,49

PART 24—Continued

SAINT JOHN AIRPORT—Continued

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
7.	90-125	214.17	495.71
8.	126-150	253.06	585.83
9.	151-200	350.40	811.16
10.	201-250	457.57	1,059.10
11.	251-300	564.66	1,306.88
12.	301-400	671.73	1,554.74
13.	401 or more	827.45	1,915.24

PARTIE 24 (suite)

AÉROPORT DE SAINT-JEAN (suite)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
7.	90-125	214,17	495,71
8.	126-150	253,06	585,83
9.	151-200	350,40	811,16
10.	201-250	457,57	1 059,10
11.	251-300	564,66	1 306,88
12.	301-400	671,73	1 554,74
13.	401 et plus	827,45	1 915,24

PART 25

SANDSPIT AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.15	23.54
2.	10-15	20.30	47.07
3.	16-25	31.25	72.44
4.	26-45	54.79	126.86
5.	46-60	78.25	181.25
6.	61-89	125.26	290.07
7.	90-125	172.32	398.88
8.	126-150	203.64	471.37
9.	151-200	281.95	652.70
10.	201-250	368.18	852.20
11.	251-300	454.34	1,051.56
12.	301-400	540.50	1,251.02
13.	401 or more	665.80	1,541.08

PARTIE 25

AÉROPORT DE SANDSPIT

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,15	23,54
2.	10-15	20,30	47,07
3.	16-25	31,25	72,44
4.	26-45	54,79	126,86
5.	46-60	78,25	181,25
6.	61-89	125,26	290,07
7.	90-125	172,32	398,88
8.	126-150	203,64	471,37
9.	151-200	281,95	652,70
10.	201-250	368,18	852,20
11.	251-300	454,34	1 051,56
12.	301-400	540,50	1 251,02
13.	401 et plus	665,80	1 541,08

PART 26

SASKATOON AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	9.69	22.47
2.	10-15	19.37	44.93
3.	16-25	29.83	69.14
4.	26-45	52.30	121.10
5.	46-60	74.70	173.01
6.	61-89	119.56	276.89
7.	90-125	164.48	380.75
8.	126-150	194.39	449.95
9.	151-200	269.14	623.03
10.	201-250	351.45	813.15
11.	251-300	433.69	1,003.76
12.	301-400	515.93	1,194.15
13.	401 or more	635.53	1,471.03

PARTIE 26

AÉROPORT DE SASKATOON

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	9,69	22,47
2.	10-15	19,37	44,93
3.	16-25	29,83	69,14
4.	26-45	52,30	121,10
5.	46-60	74,70	173,01
6.	61-89	119,56	276,89
7.	90-125	164,48	380,75
8.	126-150	194,39	449,95
9.	151-200	269,14	623,03
10.	201-250	351,45	813,15
11.	251-300	433,69	1 003,76
12.	301-400	515,93	1 194,15
13.	401 et plus	635,53	1 471,03

PART 27

SCHEFFERVILLE AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.46	24.26
2.	10-15	20.91	48.51
3.	16-25	32.21	74.65
4.	26-45	56.48	130.76
5.	46-60	80.65	186.81
6.	61-89	129.11	298.98
7.	90-125	177.61	411.13
8.	126-150	209.89	485.85
9.	151-200	290.61	672.74
10.	201-250	379.49	878.38
11.	251-300	468.30	1,083.86
12.	301-400	557.10	1,289.44
13.	401 or more	686.25	1,588.41

PARTIE 27

AÉROPORT DE SCHEFFERVILLE

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,46	24,26
2.	10-15	20,91	48,51
3.	16-25	32,21	74,65
4.	26-45	56,48	130,76
5.	46-60	80,65	186,81
6.	61-89	129,11	298,98
7.	90-125	177,61	411,13
8.	126-150	209,89	485,85
9.	151-200	290,61	672,74
10.	201-250	379,49	878,38
11.	251-300	468,30	1 083,86
12.	301-400	557,10	1 289,44
13.	401 et plus	686,25	1 588,41

PART 28

SEPT-ÎLES AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.55	24.46
2.	10-15	21.08	48.90
3.	16-25	32.47	75.25
4.	26-45	56.93	131.81
5.	46-60	81.30	188.31
6.	61-89	130.15	301.37
7.	90-125	179.03	414.41
8.	126-150	211.57	489.74
9.	151-200	292.94	678.12
10.	201-250	382.52	885.40
11.	251-300	472.05	1,092.53
12.	301-400	561.56	1,299.75
13.	401 or more	691.74	1,601.12

PARTIE 28

AÉROPORT DE SEPT-ÎLES

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,55	24,46
2.	10-15	21,08	48,90
3.	16-25	32,47	75,25
4.	26-45	56,93	131,81
5.	46-60	81,30	188,31
6.	61-89	130,15	301,37
7.	90-125	179,03	414,41
8.	126-150	211,57	489,74
9.	151-200	292,94	678,12
10.	201-250	382,52	885,40
11.	251-300	472,05	1 092,53
12.	301-400	561,56	1 299,75
13.	401 et plus	691,74	1 601,12

PART 29

SMITHERS AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.35	26.31
2.	10-15	22.68	52.60
3.	16-25	34.93	80.94
4.	26-45	61.24	141.78
5.	46-60	87.45	202.55
6.	61-89	139.99	324.17
7.	90-125	192.58	445.78

PARTIE 29

AÉROPORT DE SMITHERS

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,35	26,31
2.	10-15	22,68	52,60
3.	16-25	34,93	80,94
4.	26-45	61,24	141,78
5.	46-60	87,45	202,55
6.	61-89	139,99	324,17
7.	90-125	192,58	445,78

PART 29—Continued

SMITHERS AIRPORT—Continued

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
8.	126-150	227.58	526.80
9.	151-200	315.11	729.45
10.	201-250	411.47	952.42
11.	251-300	507.78	1,175.22
12.	301-400	604.06	1,398.13
13.	401 or more	744.09	1,722.30

PARTIE 29 (suite)

AÉROPORT DE SMITHERS (suite)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
8.	126-150	227,58	526,80
9.	151-200	315,11	729,45
10.	201-250	411,47	952,42
11.	251-300	507,78	1 175,22
12.	301-400	604,06	1 398,13
13.	401 et plus	744,09	1 722,30

PART 30

TERRACE AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	11.30	26.20
2.	10-15	22.59	52.40
3.	16-25	34.79	80.63
4.	26-45	61.00	141.23
5.	46-60	87.10	201.76
6.	61-89	139.44	322.90
7.	90-125	191.82	444.02
8.	126-150	226.68	524.73
9.	151-200	313.87	726.57
10.	201-250	409.85	948.66
11.	251-300	505.77	1,170.58
12.	301-400	601.67	1,392.60
13.	401 or more	741.16	1,715.50

PARTIE 30

AÉROPORT DE TERRACE

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	11,30	26,20
2.	10-15	22,59	52,40
3.	16-25	34,79	80,63
4.	26-45	61,00	141,23
5.	46-60	87,10	201,76
6.	61-89	139,44	322,90
7.	90-125	191,82	444,02
8.	126-150	226,68	524,73
9.	151-200	313,87	726,57
10.	201-250	409,85	948,66
11.	251-300	505,77	1 170,58
12.	301-400	601,67	1 392,60
13.	401 et plus	741,16	1 715,50

PART 31

TIMMINS AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	19.86	46.05
2.	10-15	39.71	92.11
3.	16-25	61.16	141.72
4.	26-45	107.21	248.27
5.	46-60	153.11	354.66
6.	61-89	245.12	567.62
7.	90-125	337.19	780.52
8.	126-150	398.48	922.39
9.	151-200	551.73	1,277.21
10.	201-250	720.47	1,667.61
11.	251-300	889.08	2,057.74
12.	301-400	1,057.67	2,448.03
13.	401 or more	1,302.85	3,015.64

PARTIE 31

AÉROPORT DE TIMMINS

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	19,86	46,05
2.	10-15	39,71	92,11
3.	16-25	61,16	141,72
4.	26-45	107,21	248,27
5.	46-60	153,11	354,66
6.	61-89	245,12	567,62
7.	90-125	337,19	780,52
8.	126-150	398,48	922,39
9.	151-200	551,73	1 277,21
10.	201-250	720,47	1 667,61
11.	251-300	889,08	2 057,74
12.	301-400	1 057,67	2 448,03
13.	401 et plus	1 302,85	3 015,64

PART 32

VAL-D'OR AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	9.21	21.35
2.	10-15	18.40	42.69
3.	16-25	28.35	65.69
4.	26-45	49.70	115.07
5.	46-60	70.97	164.40
6.	61-89	113.62	263.10
7.	90-125	156.30	361.79
8.	126-150	184.70	427.55
9.	151-200	255.74	592.01
10.	201-250	333.95	772.97
11.	251-300	412.10	953.80
12.	301-400	490.25	1,134.71
13.	401 or more	603.90	1,397.80

PARTIE 32

AÉROPORT DE VAL-D'OR

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	9,21	21,35
2.	10-15	18,40	42,69
3.	16-25	28,35	65,69
4.	26-45	49,70	115,07
5.	46-60	70,97	164,40
6.	61-89	113,62	263,10
7.	90-125	156,30	361,79
8.	126-150	184,70	427,55
9.	151-200	255,74	592,01
10.	201-250	333,95	772,97
11.	251-300	412,10	953,80
12.	301-400	490,25	1 134,71
13.	401 et plus	603,90	1 397,80

PART 33

WABUSH AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	22.62	52.45
2.	10-15	45.21	104.89
3.	16-25	69.65	161.40
4.	26-45	122.10	282.72
5.	46-60	174.38	403.91
6.	61-89	279.16	646.41
7.	90-125	384.01	888.89
8.	126-150	453.79	1,050.44
9.	151-200	628.33	1,454.51
10.	201-250	820.48	1,899.11
11.	251-300	1,012.49	2,343.39
12.	301-400	1,204.49	2,787.85
13.	401 or more	1,483.72	3,434.27

PARTIE 33

AÉROPORT DE WABUSH

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	22,62	52,45
2.	10-15	45,21	104,89
3.	16-25	69,65	161,40
4.	26-45	122,10	282,72
5.	46-60	174,38	403,91
6.	61-89	279,16	646,41
7.	90-125	384,01	888,89
8.	126-150	453,79	1 050,44
9.	151-200	628,33	1 454,51
10.	201-250	820,48	1 899,11
11.	251-300	1 012,49	2 343,39
12.	301-400	1 204,49	2 787,85
13.	401 et plus	1 483,72	3 434,27

PART 34

WASKAGANISH AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.46	24.26
2.	10-15	20.91	48.51
3.	16-25	32.21	74.65
4.	26-45	56.48	130.76
5.	46-60	80.65	186.81
6.	61-89	129.11	298.98
7.	90-125	177.61	411.13

PARTIE 34

AÉROPORT DE WASKAGANISH

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,46	24,26
2.	10-15	20,91	48,51
3.	16-25	32,21	74,65
4.	26-45	56,48	130,76
5.	46-60	80,65	186,81
6.	61-89	129,11	298,98
7.	90-125	177,61	411,13

PART 34—*Continued*WASKAGANISH AIRPORT—*Continued*

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
8.	126-150	209.89	485.85
9.	151-200	290.61	672.74
10.	201-250	379.49	878.38
11.	251-300	468.30	1,083.86
12.	301-400	557.10	1,289.44
13.	401 or more	686.25	1,588.41

PART 35

WEMINDJI AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	10.46	24.26
2.	10-15	20.91	48.51
3.	16-25	32.21	74.65
4.	26-45	56.48	130.76
5.	46-60	80.65	186.81
6.	61-89	129.11	298.98
7.	90-125	177.61	411.13
8.	126-150	209.89	485.85
9.	151-200	290.61	672.74
10.	201-250	379.49	878.38
11.	251-300	468.30	1,083.86
12.	301-400	557.10	1,289.44
13.	401 or more	686.25	1,588.41

PART 36

WINDSOR AIRPORT

Item	Column I Seating Capacity	Column II Domestic Flight General Terminal Charge, per Aircraft (\$)	Column III International Flight, and Domestic Flight with Customs Presentation, General Terminal Charge, per Aircraft (\$)
1.	0-9	17.50	40.58
2.	10-15	34.98	81.13
3.	16-25	53.88	124.86
4.	26-45	94.46	218.70
5.	46-60	134.89	312.44
6.	61-89	215.94	500.04
7.	90-125	297.06	687.62
8.	126-150	351.05	812.62
9.	151-200	486.06	1,125.18
10.	201-250	634.70	1,469.12
11.	251-300	783.26	1,812.80
12.	301-400	931.76	2,156.64
13.	401 or more	1,147.79	2,656.68

PARTIE 34 (*suite*)AÉROPORT DE WASKAGANISH (*suite*)

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
8.	126-150	209,89	485,85
9.	151-200	290,61	672,74
10.	201-250	379,49	878,38
11.	251-300	468,30	1 083,86
12.	301-400	557,10	1 289,44
13.	401 et plus	686,25	1 588,41

PARTIE 35

AÉROPORT DE WEMINDJI

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	10,46	24,26
2.	10-15	20,91	48,51
3.	16-25	32,21	74,65
4.	26-45	56,48	130,76
5.	46-60	80,65	186,81
6.	61-89	129,11	298,98
7.	90-125	177,61	411,13
8.	126-150	209,89	485,85
9.	151-200	290,61	672,74
10.	201-250	379,49	878,38
11.	251-300	468,30	1 083,86
12.	301-400	557,10	1 289,44
13.	401 et plus	686,25	1 588,41

PARTIE 36

AÉROPORT DE WINDSOR

Article	Colonne I Nombre de sièges	Colonne II Redevance générale d'aérogare pour un vol intérieur, par aéronef (\$)	Colonne III Redevance générale d'aérogare pour un vol international ou pour un vol intérieur avec présentation à la douane, par aéronef (\$)
1.	0-9	17,50	40,58
2.	10-15	34,98	81,13
3.	16-25	53,88	124,86
4.	26-45	94,46	218,70
5.	46-60	134,89	312,44
6.	61-89	215,94	500,04
7.	90-125	297,06	687,62
8.	126-150	351,05	812,62
9.	151-200	486,06	1 125,18
10.	201-250	634,70	1 469,12
11.	251-300	783,26	1 812,80
12.	301-400	931,76	2 156,64
13.	401 et plus	1 147,79	2 656,68

5. Schedule VI¹ to the Regulations is replaced by the following:SCHEDULE VI
(Section 16)

AIRCRAFT PARKING CHARGES

Item	Column I Airport	Column II Aircraft Weight	Column III Daily Charge (\$)	Column IV Monthly Charge (\$)	Column V Annual Charge (\$)
1.	Baie-Comeau	(a) 2 000 kg or less	7.15	57.40	362.98
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.15	57.40	435.56
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	12.66	256.63	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	23.41	477.44	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	36.27	734.65	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	54.74	1,102.40	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	91.53	1,837.43	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	127.87	2,572.15	
		(i) More than 300 000 kg	165.03	3,307.50	
2.	Blanc-Sablon	(a) 2 000 kg or less	7.64	61.33	387.80
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.64	61.33	465.34
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	13.53	274.18	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	25.01	510.09	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	38.75	784.89	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	58.49	1,177.78	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	97.79	1,963.06	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	136.61	2,748.03	
		(i) More than 300 000 kg	176.31	3,533.65	
3.	Charlottetown	(a) 2 000 kg or less	5.52	44.58	278.88
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	5.52	44.58	334.39
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.11	207.43	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	18.98	385.22	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	29.58	592.65	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	44.40	888.91	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	74.03	1,481.56	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	103.65	2,074.20	
		(i) More than 300 000 kg	133.29	2,666.79	
4.	Churchill	(a) 2 000 kg or less	5.82	46.82	295.23
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	5.82	46.82	353.88
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.82	219.34	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	20.01	408.07	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	31.00	627.91	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	46.79	942.22	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	78.23	1,570.45	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	109.29	2,198.42	
		(i) More than 300 000 kg	141.05	2,826.92	
5.	Deer Lake	(a) 2 000 kg or less	5.52	44.58	278.88
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	5.52	44.58	334.39
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.11	207.43	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	18.98	385.22	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	29.58	592.65	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	44.40	888.91	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	74.03	1,481.56	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	103.65	2,074.20	
		(i) More than 300 000 kg	133.29	2,666.79	
6.	Eastmain River	(a) 2 000 kg or less	7.64	61.33	387.80
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.64	61.33	465.34
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	13.53	274.18	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	25.01	510.09	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	38.75	784.89	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	58.49	1,177.78	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	97.79	1,963.06	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	136.61	2,748.03	
		(i) More than 300 000 kg	176.31	3,533.65	
7.	Fort McMurray	(a) 2 000 kg or less	5.82	46.82	292.79
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	5.82	46.82	351.34
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.11	207.43	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	18.98	385.22	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	29.58	592.65	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	44.40	888.91	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	74.03	1,481.56	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	103.65	2,074.20	
		(i) More than 300 000 kg	133.29	2,666.79	

SCHEDULE VI—*Continued*
 AIRCRAFT PARKING CHARGES—*Continued*

Column I		Column II	Column III	Column IV	Column V
Item	Airport	Aircraft Weight	Daily Charge (\$)	Monthly Charge (\$)	Annual Charge (\$)
8.	Fort Nelson	(a) 2 000 kg or less	5.52	44.58	278.88
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	5.52	44.58	334.39
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	9.85	197.53	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	18.26	366.85	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	28.16	564.43	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	42.26	846.59	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	70.53	1,411.03	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	98.74	1,975.41	
		(i) More than 300 000 kg	126.95	2,539.85	
9.	Fredericton	(a) 2 000 kg or less	5.82	46.82	292.79
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	5.82	46.82	351.34
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.11	207.43	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	18.98	385.22	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	29.58	592.65	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	44.40	888.91	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	74.03	1,481.56	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	103.65	2,074.20	
		(i) More than 300 000 kg	133.29	2,666.79	
10.	Gander International	(a) 2 000 kg or less	6.61	53.53	334.39
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	6.61	53.53	401.49
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.11	207.43	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	18.98	385.22	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	29.58	592.65	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	44.40	888.91	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	74.03	1,481.56	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	103.65	2,074.20	
		(i) More than 300 000 kg	133.29	2,666.79	
11.	Halifax International	(a) 2 000 kg or less	6.61	53.53	334.39
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	6.61	53.53	401.49
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.11	207.43	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	18.98	385.22	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	29.58	592.65	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	44.40	888.91	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	74.03	1,481.56	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	103.65	2,074.20	
		(i) More than 300 000 kg	133.29	2,666.79	
12.	Îles-de-la-Madeleine	(a) 2 000 kg or less	7.64	61.33	387.80
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.64	61.33	465.34
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	13.53	274.18	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	25.01	510.09	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	38.75	784.89	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	58.49	1,177.78	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	97.79	1,963.06	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	136.61	2,748.03	
		(i) More than 300 000 kg	176.31	3,533.65	
13.	London	(a) 2 000 kg or less	6.11	49.06	310.24
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	6.11	49.06	372.27
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.82	219.34	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	20.01	408.07	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	31.00	627.91	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	46.79	942.22	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	78.23	1,570.45	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	109.29	2,198.42	
		(i) More than 300 000 kg	141.05	2,826.92	
14.	Mont-Joli	(a) 2 000 kg or less	8.37	67.21	425.03
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	8.37	67.21	510.01
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	14.82	300.50	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	27.41	559.06	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	42.47	860.24	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	64.10	1,290.84	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	107.18	2,151.52	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	149.73	3,011.84	
		(i) More than 300 000 kg	193.24	3,872.88	
15.	Penticton	(a) 2 000 kg or less	6.11	49.06	310.24
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	6.11	49.06	372.27
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.82	219.34	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	20.01	408.07	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	31.00	627.91	

SCHEDULE VI—*Continued*
 AIRCRAFT PARKING CHARGES—*Continued*

Column I		Column II	Column III	Column IV	Column V
Item	Airport	Aircraft Weight	Daily Charge (\$)	Monthly Charge (\$)	Annual Charge (\$)
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	46.79	942.22	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	78.23	1,570.45	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	109.29	2,198.42	
		(i) More than 300 000 kg	141.05	2,826.92	
16.	Port Hardy	(a) 2 000 kg or less	6.11	49.06	310.24
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	6.11	49.06	372.27
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.82	219.34	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	20.01	408.07	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	31.00	627.91	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	46.79	942.22	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	78.23	1,570.45	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	109.29	2,198.42	
		(i) More than 300 000 kg	141.05	2,826.92	
17.	Prince George	(a) 2 000 kg or less	6.60	52.98	335.06
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	6.60	52.98	402.05
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	11.69	236.89	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	21.61	440.72	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	33.48	678.14	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	50.53	1,017.60	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	84.49	1,696.09	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	118.03	2,374.29	
		(i) More than 300 000 kg	152.33	3,053.07	
18.	Québec International	(a) 2 000 kg or less	6.11	49.06	310.24
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	6.36	51.54	390.26
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.82	219.34	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	20.01	408.07	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	31.00	627.91	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	46.79	942.22	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	78.23	1,570.45	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	109.29	2,198.42	
		(i) More than 300 000 kg	141.05	2,826.92	
19.	Regina	(a) 2 000 kg or less	7.79	62.64	328.74
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.79	62.64	394.05
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	14.48	293.45	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	22.01	448.88	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	34.10	690.70	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	51.47	1,036.44	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	86.05	1,727.50	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	120.22	2,418.26	
		(i) More than 300 000 kg	155.16	3,109.61	
20.	St. Anthony	(a) 2 000 kg or less	6.11	49.06	310.24
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	6.11	49.06	372.27
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.82	219.34	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	20.01	408.07	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	31.00	627.91	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	46.79	942.22	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	78.23	1,570.45	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	109.29	2,198.42	
		(i) More than 300 000 kg	141.05	2,826.92	
21.	St. Hubert	(a) 2 000 kg or less	7.64	61.33	387.80
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.95	64.43	487.83
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	13.53	274.18	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	25.01	510.09	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	38.75	784.89	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	58.49	1,177.78	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	97.79	1,963.06	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	136.61	2,748.03	
		(i) More than 300 000 kg	176.31	3,533.65	
22.	St. John's (Torbay)	(a) 2 000 kg or less	5.52	44.58	278.88
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	5.52	44.58	334.39
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.11	207.43	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	18.98	385.22	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	29.58	592.65	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	44.40	888.91	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	74.03	1,481.56	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	103.65	2,074.20	
		(i) More than 300 000 kg	133.29	2,666.79	

SCHEDULE VI—Continued
AIRCRAFT PARKING CHARGES—Continued

Item	Column I Airport	Column II Aircraft Weight	Column III Daily Charge (\$)	Column IV Monthly Charge (\$)	Column V Annual Charge (\$)
23.	Saint John	(a) 2 000 kg or less	5.82	46.82	292.79
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	5.82	46.82	351.34
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.11	207.43	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	18.98	385.22	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	29.58	592.65	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	44.40	888.91	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	74.03	1,481.56	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	103.65	2,074.20	
		(i) More than 300 000 kg	133.29	2,666.79	
24.	Sandspit	(a) 2 000 kg or less	6.11	49.06	310.24
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	6.11	49.06	372.27
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.82	219.34	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	20.01	408.07	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	31.00	627.91	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	46.79	942.22	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	78.23	1,570.45	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	109.29	2,198.42	
		(i) More than 300 000 kg	141.05	2,826.92	
25.	Saskatoon	(a) 2 000 kg or less	7.18	57.20	358.97
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.18	57.20	430.28
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	11.90	241.27	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	22.01	448.88	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	34.10	690.70	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	51.47	1,036.44	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	86.05	1,727.50	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	120.22	2,418.26	
		(i) More than 300 000 kg	155.16	3,109.62	
26.	Schefferville	(a) 2 000 kg or less	7.64	61.33	387.80
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.64	61.33	465.34
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	13.53	274.18	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	25.01	510.09	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	38.75	784.89	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	58.49	1,177.78	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	97.79	1,963.06	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	136.61	2,748.03	
		(i) More than 300 000 kg	176.31	3,533.65	
27.	Sept-Îles	(a) 2 000 kg or less	7.70	61.82	390.90
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.70	61.82	469.06
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	13.63	276.37	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	25.21	514.17	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	39.06	791.17	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	58.96	1,187.20	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	98.57	1,978.77	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	137.71	2,770.01	
		(i) More than 300 000 kg	177.72	3,561.92	
28.	Smithers	(a) 2 000 kg or less	6.11	49.06	310.24
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	6.11	49.06	372.27
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.82	219.34	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	20.01	408.07	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	31.00	627.91	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	46.79	942.22	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	78.23	1,570.45	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	109.29	2,198.42	
		(i) More than 300 000 kg	141.05	2,826.92	
29.	Terrace	(a) 2 000 kg or less	6.11	49.06	310.24
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	6.11	49.06	372.27
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.82	219.34	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	20.01	408.07	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	31.00	627.91	
		(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	46.79	942.22	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	78.23	1,570.45	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	109.29	2,198.42	
		(i) More than 300 000 kg	141.05	2,826.92	
30.	Timmins	(a) 2 000 kg or less	14.48	116.24	735.03
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	14.48	116.24	881.98
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	25.63	519.66	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	47.41	966.79	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	73.45	1,487.63	

SCHEDULE VI—*Continued*
 AIRCRAFT PARKING CHARGES—*Continued*

Column I		Column II	Column III	Column IV	Column V
Item	Airport	Aircraft Weight	Daily Charge (\$)	Monthly Charge (\$)	Annual Charge (\$)
31.	Val-d'Or	(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	110.85	2,232.29	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	185.33	3,720.70	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	258.92	5,208.47	
		(i) More than 300 000 kg	334.16	6,697.51	
		(a) 2 000 kg or less	6.72	53.97	341.26
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	6.72	53.97	409.50
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	11.90	241.27	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	22.01	448.88	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	34.10	690.70	
32.	Villeneuve	(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	51.47	1,036.44	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	86.05	1,727.50	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	120.22	2,418.26	
		(i) More than 300 000 kg	155.16	3,109.61	
		(a) 2 000 kg or less	5.82	46.82	295.48
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	5.82	46.82	354.52
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.49	209.12	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	19.35	388.72	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	29.58	598.28	
33.	Wabush	(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	44.73	897.44	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	74.73	1,495.66	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	104.37	2,093.94	
		(i) More than 300 000 kg	134.33	2,692.26	
		(a) 2 000 kg or less	5.82	46.82	292.79
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	5.82	46.82	351.34
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.11	207.43	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	18.98	385.22	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	29.58	592.65	
34.	Waskaganish	(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	44.40	888.91	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	74.03	1,481.56	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	103.65	2,074.20	
		(i) More than 300 000 kg	133.29	2,666.79	
		(a) 2 000 kg or less	7.64	61.33	387.80
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.64	61.33	465.34
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	13.53	274.18	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	25.01	510.09	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	38.75	784.89	
35.	Wemindji	(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	58.49	1,177.78	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	97.79	1,963.06	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	136.61	2,748.03	
		(i) More than 300 000 kg	176.31	3,533.65	
		(a) 2 000 kg or less	7.64	61.33	387.80
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.64	61.33	465.34
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	13.53	274.18	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	25.01	510.09	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	38.75	784.89	
36.	Windsor	(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	58.49	1,177.78	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	97.79	1,963.06	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	136.61	2,748.03	
		(i) More than 300 000 kg	176.31	3,533.65	
		(a) 2 000 kg or less	7.33	58.87	372.29
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	7.33	58.87	446.72
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	12.98	263.21	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	24.01	489.68	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	37.20	753.49	
37.	All other airports	(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	56.15	1,130.66	
		(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	93.88	1,884.54	
		(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	131.15	2,638.10	
		(i) More than 300 000 kg	169.26	3,392.30	
		(a) 2 000 kg or less	6.11	49.06	310.24
		(b) More than 2 000 kg but not more than 5 000 kg	6.11	49.06	372.27
		(c) More than 5 000 kg but not more than 10 000 kg	10.82	219.34	
		(d) More than 10 000 kg but not more than 30 000 kg	20.01	408.07	
		(e) More than 30 000 kg but not more than 60 000 kg	31.00	627.91	
(f) More than 60 000 kg but not more than 100 000 kg	46.79	942.22			
(g) More than 100 000 kg but not more than 200 000 kg	78.23	1,570.45			
(h) More than 200 000 kg but not more than 300 000 kg	109.29	2,198.42			
(i) More than 300 000 kg	141.05	2,826.92			

5. L'annexe VI¹ du même règlement est remplacée par ce qui suit :ANNEXE VI
(article 16)

REDEVANCES DE STATIONNEMENT DES AÉRONEFS

Article	Colonne I Aéroport	Colonne II Masse de l'aéronef	Colonne III Redevance journalière (\$)	Colonne IV Redevance mensuelle (\$)	Colonne V Redevance annuelle (\$)
1.	Aéroport de Baie-Comeau	a) au plus 2 000 kg	7,15	57,40	362,98
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,15	57,40	435,56
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	12,66	256,63	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	23,41	477,44	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	36,27	734,65	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	54,74	1 102,40	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	91,53	1 837,43	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	127,87	2 572,15	
		i) plus de 300 000 kg	165,03	3 307,50	
2.	Aéroport de Blanc-Sablon	a) au plus 2 000 kg	7,64	61,33	387,80
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,64	61,33	465,34
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	13,53	274,18	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	25,01	510,09	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	38,75	784,89	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	58,49	1 177,78	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	97,79	1 963,06	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	136,61	2 748,03	
		i) plus de 300 000 kg	176,31	3 533,65	
3.	Aéroport de Charlottetown	a) au plus 2 000 kg	5,52	44,58	278,88
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	5,52	44,58	334,39
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,11	207,43	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	18,98	385,22	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	29,58	592,65	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	44,40	888,91	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	74,03	1 481,56	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	103,65	2 074,20	
		i) plus de 300 000 kg	133,29	2 666,79	
4.	Aéroport de Churchill	a) au plus 2 000 kg	5,82	46,82	295,23
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	5,82	46,82	353,88
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,82	219,34	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	20,01	408,07	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	31,00	627,91	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	46,79	942,22	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	78,23	1 570,45	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	109,29	2 198,42	
		i) plus de 300 000 kg	141,05	2 826,92	
5.	Aéroport de Deer Lake	a) au plus 2 000 kg	5,52	44,58	278,88
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	5,52	44,58	334,39
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,11	207,43	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	18,98	385,22	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	29,58	592,65	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	44,40	888,91	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	74,03	1 481,56	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	103,65	2 074,20	
		i) plus de 300 000 kg	133,29	2 666,79	
6.	Aéroport d'Eastmain River	a) au plus 2 000 kg	7,64	61,33	387,80
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,64	61,33	465,34
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	13,53	274,18	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	25,01	510,09	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	38,75	784,89	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	58,49	1 177,78	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	97,79	1 963,06	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	136,61	2 748,03	
		i) plus de 300 000 kg	176,31	3 533,65	
7.	Aéroport de Fort McMurray	a) au plus 2 000 kg	5,82	46,82	292,79
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	5,82	46,82	351,34
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,11	207,43	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	18,98	385,22	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	29,58	592,65	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	44,40	888,91	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	74,03	1 481,56	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	103,65	2 074,20	
		i) plus de 300 000 kg	133,29	2 666,79	

ANNEXE VI (suite)

REDEVANCES DE STATIONNEMENT DES AÉRONEFS (suite)

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
8.	Aéroport de Fort Nelson	a) au plus 2 000 kg	5,52	44,58	278,88
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	5,52	44,58	334,39
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	9,85	197,53	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	18,26	366,85	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	28,16	564,43	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	42,26	846,59	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	70,53	1 411,03	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	98,74	1 975,41	
		i) plus de 300 000 kg	126,95	2 539,85	
9.	Aéroport de Fredericton	a) au plus 2 000 kg	5,82	46,82	292,79
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	5,82	46,82	351,34
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,11	207,43	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	18,98	385,22	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	29,58	592,65	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	44,40	888,91	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	74,03	1 481,56	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	103,65	2 074,20	
		i) plus de 300 000 kg	133,29	2 666,79	
10.	Aéroport international de Gander	a) au plus 2 000 kg	6,61	53,53	334,39
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	6,61	53,53	401,49
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,11	207,43	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	18,98	385,22	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	29,58	592,65	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	44,40	888,91	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	74,03	1 481,56	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	103,65	2 074,20	
		i) plus de 300 000 kg	133,29	2 666,79	
11.	Aéroport international de Halifax	a) au plus 2 000 kg	6,61	53,53	334,39
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	6,61	53,53	401,49
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,11	207,43	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	18,98	385,22	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	29,58	592,65	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	44,40	888,91	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	74,03	1 481,56	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	103,65	2 074,20	
		i) plus de 300 000 kg	133,29	2 666,79	
12.	Aéroport des Îles-de-la-Madeleine	a) au plus 2 000 kg	7,64	61,33	387,80
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,64	61,33	465,34
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	13,53	274,18	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	25,01	510,09	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	38,75	784,89	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	58,49	1 177,78	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	97,79	1 963,06	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	136,61	2 748,03	
		i) plus de 300 000 kg	176,31	3 533,65	
13.	Aéroport de London	a) au plus 2 000 kg	6,11	49,06	310,24
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	6,11	49,06	372,27
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,82	219,34	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	20,01	408,07	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	31,00	627,91	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	46,79	942,22	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	78,23	1 570,45	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	109,29	2 198,42	
		i) plus de 300 000 kg	141,05	2 826,92	
14.	Aéroport de Mont-Joli	a) au plus 2 000 kg	8,37	67,21	425,03
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	8,37	67,21	510,01
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	14,82	300,50	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	27,41	559,06	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	42,47	860,24	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	64,10	1 290,84	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	107,18	2 151,52	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	149,73	3 011,84	
		i) plus de 300 000 kg	193,24	3 872,88	
15.	Aéroport de Penticton	a) au plus 2 000 kg	6,11	49,06	310,24
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	6,11	49,06	372,27
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,82	219,34	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	20,01	408,07	

ANNEXE VI (suite)

REDEVANCES DE STATIONNEMENT DES AÉRONEFS (suite)

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	31,00	627,91	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	46,79	942,22	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	78,23	1 570,45	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	109,29	2 198,42	
		i) plus de 300 000 kg	141,05	2 826,92	
16.	Aéroport de Port Hardy	a) au plus 2 000 kg	6,11	49,06	310,24
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	6,11	49,06	372,27
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,82	219,34	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	20,01	408,07	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	31,00	627,91	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	46,79	942,22	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	78,23	1 570,45	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	109,29	2 198,42	
		i) plus de 300 000 kg	141,05	2 826,92	
17.	Aéroport de Prince George	a) au plus 2 000 kg	6,60	52,98	335,06
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	6,60	52,98	402,05
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	11,69	236,89	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	21,61	440,72	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	33,48	678,14	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	50,53	1 017,60	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	84,49	1 696,09	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	118,03	2 374,29	
		i) plus de 300 000 kg	152,33	3 053,07	
18.	Aéroport international de Québec	a) au plus 2 000 kg	6,11	49,06	310,24
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	6,36	51,54	390,26
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,82	219,34	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	20,01	408,07	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	31,00	627,91	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	46,79	942,22	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	78,23	1 570,45	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	109,29	2 198,42	
		i) plus de 300 000 kg	141,05	2 826,92	
19.	Aéroport de Regina	a) au plus 2 000 kg	7,79	62,64	328,74
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,79	62,64	394,05
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	14,48	293,45	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	22,01	448,88	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	34,10	690,70	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	51,47	1 036,44	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	86,05	1 727,50	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	120,22	2 418,26	
		i) plus de 300 000 kg	155,16	3 109,61	
20.	Aéroport de St. Anthony	a) au plus 2 000 kg	6,11	49,06	310,24
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	6,11	49,06	372,27
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,82	219,34	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	20,01	408,07	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	31,00	627,91	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	46,79	942,22	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	78,23	1 570,45	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	109,29	2 198,42	
		i) plus de 300 000 kg	141,05	2 826,92	
21.	Aéroport de St-Hubert	a) au plus 2 000 kg	7,64	61,33	387,80
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,95	64,43	487,83
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	13,53	274,18	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	25,01	510,09	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	38,75	784,89	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	58,49	1 177,78	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	97,79	1 963,06	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	136,61	2 748,03	
		i) plus de 300 000 kg	176,31	3 533,65	
22.	Aéroport de Saint-Jean (Torbay)	a) au plus 2 000 kg	5,52	44,58	278,88
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	5,52	44,58	334,39
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,11	207,43	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	18,98	385,22	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	29,58	592,65	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	44,40	888,91	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	74,03	1 481,56	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	103,65	2 074,20	
		i) plus de 300 000 kg	133,29	2 666,79	

ANNEXE VI (suite)

REDEVANCES DE STATIONNEMENT DES AÉRONEFS (suite)

Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V	
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
23.	Aéroport de Saint-Jean	a) au plus 2 000 kg	5,82	46,82	292,79
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	5,82	46,82	351,34
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,11	207,43	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	18,98	385,22	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	29,58	592,65	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	44,40	888,91	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	74,03	1 481,56	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	103,65	2 074,20	
		i) plus de 300 000 kg	133,29	2 666,79	
24.	Aéroport de Sandspit	a) au plus 2 000 kg	6,11	49,06	310,24
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	6,11	49,06	372,27
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,82	219,34	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	20,01	408,07	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	31,00	627,91	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	46,79	942,22	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	78,23	1 570,45	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	109,29	2 198,42	
		i) plus de 300 000 kg	141,05	2 826,92	
25.	Aéroport de Saskatoon	a) au plus 2 000 kg	7,18	57,20	358,97
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,18	57,20	430,28
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	11,90	241,27	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	22,01	448,88	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	34,10	690,70	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	51,47	1 036,44	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	86,05	1 727,50	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	120,22	2 418,26	
		i) plus de 300 000 kg	155,16	3 109,62	
26.	Aéroport de Schefferville	a) au plus 2 000 kg	7,64	61,33	387,80
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,64	61,33	465,34
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	13,53	274,18	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	25,01	510,09	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	38,75	784,89	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	58,49	1 177,78	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	97,79	1 963,06	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	136,61	2 748,03	
		i) plus de 300 000 kg	176,31	3 533,65	
27.	Aéroport de Sept-Îles	a) au plus 2 000 kg	7,70	61,82	390,90
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,70	61,82	469,06
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	13,63	276,37	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	25,21	514,17	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	39,06	791,17	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	58,96	1 187,20	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	98,57	1 978,77	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	137,71	2 770,01	
		i) plus de 300 000 kg	177,72	3 561,92	
28.	Aéroport de Smithers	a) au plus 2 000 kg	6,11	49,06	310,24
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	6,11	49,06	372,27
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,82	219,34	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	20,01	408,07	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	31,00	627,91	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	46,79	942,22	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	78,23	1 570,45	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	109,29	2 198,42	
		i) plus de 300 000 kg	141,05	2 826,92	
29.	Aéroport de Terrace	a) au plus 2 000 kg	6,11	49,06	310,24
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	6,11	49,06	372,27
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,82	219,34	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	20,01	408,07	
		e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	31,00	627,91	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	46,79	942,22	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	78,23	1 570,45	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	109,29	2 198,42	
		i) plus de 300 000 kg	141,05	2 826,92	
30.	Aéroport de Timmins	a) au plus 2 000 kg	14,48	116,24	735,03
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	14,48	116,24	881,98
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	25,63	519,66	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	47,41	966,79	

ANNEXE VI (suite)

REDEVANCES DE STATIONNEMENT DES AÉRONEFS (suite)

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V
Article	Aéroport	Masse de l'aéronef	Redevance journalière (\$)	Redevance mensuelle (\$)	Redevance annuelle (\$)
31.	Aéroport de Val-d'Or	e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	73,45	1 487,63	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	110,85	2 232,29	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	185,33	3 720,70	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	258,92	5 208,47	
		i) plus de 300 000 kg	334,16	6 697,51	
		a) au plus 2 000 kg	6,72	53,97	341,26
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	6,72	53,97	409,50
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	11,90	241,27	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	22,01	448,88	
32.	Aéroport de Villeneuve	e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	34,10	690,70	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	51,47	1 036,44	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	86,05	1 727,50	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	120,22	2 418,26	
		i) plus de 300 000 kg	155,16	3 109,61	
		a) au plus 2 000 kg	5,82	46,82	295,48
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	5,82	46,82	354,52
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,49	209,12	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	19,35	388,72	
33.	Aéroport de Wabush	e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	29,58	598,28	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	44,73	897,44	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	74,73	1 495,66	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	104,37	2 093,94	
		i) plus de 300 000 kg	134,33	2 692,26	
		a) au plus 2 000 kg	5,82	46,82	292,79
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	5,82	46,82	351,34
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,11	207,43	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	18,98	385,22	
34.	Aéroport de Waskaganish	e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	29,58	592,65	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	44,40	888,91	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	74,03	1 481,56	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	103,65	2 074,20	
		i) plus de 300 000 kg	133,29	2 666,79	
		a) au plus 2 000 kg	7,64	61,33	387,80
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,64	61,33	465,34
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	13,53	274,18	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	25,01	510,09	
35.	Aéroport de Wemindji	e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	38,75	784,89	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	58,49	1 177,78	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	97,79	1 963,06	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	136,61	2 748,03	
		i) plus de 300 000 kg	176,31	3 533,65	
		a) au plus 2 000 kg	7,64	61,33	387,80
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,64	61,33	465,34
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	13,53	274,18	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	25,01	510,09	
36.	Aéroport de Windsor	e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	38,75	784,89	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	58,49	1 177,78	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	97,79	1 963,06	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	136,61	2 748,03	
		i) plus de 300 000 kg	176,31	3 533,65	
		a) au plus 2 000 kg	7,33	58,87	372,29
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	7,33	58,87	446,72
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	12,98	263,21	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	24,01	489,68	
37.	Tout autre aéroport	e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	37,20	753,49	
		f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	56,15	1 130,66	
		g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	93,88	1 884,54	
		h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	131,15	2 638,10	
		i) plus de 300 000 kg	169,26	3 392,30	
		a) au plus 2 000 kg	6,11	49,06	310,24
		b) plus de 2 000 kg sans excéder 5 000 kg	6,11	49,06	372,27
		c) plus de 5 000 kg sans excéder 10 000 kg	10,82	219,34	
		d) plus de 10 000 kg sans excéder 30 000 kg	20,01	408,07	
e) plus de 30 000 kg sans excéder 60 000 kg	31,00	627,91			
f) plus de 60 000 kg sans excéder 100 000 kg	46,79	942,22			
g) plus de 100 000 kg sans excéder 200 000 kg	78,23	1 570,45			
h) plus de 200 000 kg sans excéder 300 000 kg	109,29	2 198,42			
i) plus de 300 000 kg	141,05	2 826,92			

COMING INTO FORCE

6. These Regulations come into force on June 1, 1998.**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

The *Air Services Charges Regulations* (ASCR) are made by the Minister of Transport to impose charges for the use of air facilities or services provided by or on behalf of the Minister.

In 1994, the Department released its National Airports Policy (NAP). Under this policy, the Government will maintain its role as regulator but will change its current role from airport owner and operator to that of owner and landlord. The Government will retain ownership of 26 airports identified as part of the National Airports System. However, these airports will be leased to Canadian Airport Authorities who will be responsible for their financial and operational management.

Ownership of regional/local and other smaller airports will be transferred to regional interests. Remote airports which provide exclusive, reliable year-round access to isolated communities and which currently receive federal assistance will continue to be supported.

With certain exceptions (remote airports and the Airports Capital Assistance Program), federal subsidy of airport operations will be phased out gradually commencing in 1995-96 and terminating March 31, 2000. To facilitate the changes proposed under the NAP, the Department is continuing with cost reduction initiatives and changes to existing user charges in order to make the national airports system and regional/local airports financially self-sufficient.

With this amendment, the Department is continuing with graduated user charge increases within a framework that gradually brings local revenues in line with local costs over the next two years. This gradual approach to achieving financial self-sufficiency began with site-specific fee increases in 1996 and again in 1997. These local costs are also the subject of local consultations in which the airport sizing and levels of service provided are determined by local demands.

The impact of the increases in landing, general terminal and/or aircraft parking charges at each airport is set out in the attached table. At the time of pre-publication, these increases were expected to generate in the order of \$5.3 million in additional revenue on a full-year basis. However, with the transfer of additional airports, the expected additional revenue has been reduced by \$0.5 million to 4.8 million on a full-year basis.

These increases are not expected to create a major impact on the Canadian airline industry. User charges have typically represented about 3 percent of the airline total operating costs. The \$4.8 million increase in landing, general terminal and aircraft

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} juin 1998.**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

Le *Règlement sur les redevances des services aéronautiques* (RRSA), édicté par le ministre des Transports, a pour but d'imposer des redevances pour l'utilisation des installations et des services fournis par lui ou en son nom.

En 1994, le Ministère publiait la Politique nationale des aéroports (PNA). Aux termes de cette dernière, le Gouvernement conserve son rôle d'autorité de réglementation, mais délaisse son rôle actuel de propriétaire et exploitant d'aéroport pour adopter celui de propriétaire et locateur. Le Gouvernement demeure propriétaire de 26 aéroports désignés comme faisant partie du Réseau national d'aéroports. Cependant, ces aéroports seront loués à des administrations aéroportuaires canadiennes qui seront responsables de leur gestion financière et opérationnelle.

La propriété des aéroports régionaux et locaux et des autres petits aéroports sera cédée à des intérêts régionaux. Les aéroports éloignés, qui constituent pour les collectivités isolées le seul moyen d'accès fiable utilisable toute l'année et qui reçoivent actuellement une aide du Gouvernement fédéral, continueront de bénéficier d'une telle aide.

À quelques exceptions près (les aéroports éloignés et le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires), les subventions fédérales aux activités aéroportuaires seront réduites graduellement à compter de 1995-1996, pour prendre fin le 31 mars 2000. Pour faciliter les changements aux termes de la PNA, le Ministère poursuit ses initiatives de réduction des coûts et des modifications aux redevances d'usage actuelles afin de rendre les aéroports du réseau national d'aéroports et les aéroports régionaux et locaux financièrement autonomes.

Avec la présente modification au RRSA, le Ministère poursuit ses augmentations échelonnées des redevances d'usage dans le cadre d'un plan qui fera graduellement correspondre les recettes locales aux coûts locaux, d'ici les deux prochaines années. Cette approche progressive pour l'autonomie financière a commencé par des hausses de redevance propres à chaque aéroport en 1996 et à nouveau en 1997. Ces coûts locaux font également l'objet de consultations locales au cours desquelles la taille des installations de l'aéroport et les niveaux de service fournis sont déterminés par la demande locale.

L'incidence de la proposition visant l'augmentation de la redevance d'atterrissage, de la redevance générale d'aérogare ou de la redevance de stationnement d'aéronef à chaque aéroport apparaît au tableau en annexe. À l'étape de publication préalable, la proposition devrait produire 5,3 millions de dollars en recettes supplémentaires par année pleine. Toutefois, avec la cession d'aéroports additionnels, ce montant a été ramené à 4,8 millions, soit 0,5 million de moins.

La mise en vigueur de ces augmentations ne devrait pas avoir d'incidence majeure sur l'industrie canadienne du transport aérien. Les redevances d'usage représentent généralement environ 3 % du coût total d'exploitation d'une compagnie aérienne. Le

parking revenues represents about an 11.6 percent increase over existing levels, and has been capped at any airport at \$2.50 per enplaned/deplaned passenger. The one exception to this is Schefferville Airport which shows an impact of \$3.12 per enplaned/deplaned passenger. A doubling of the landing charges was agreed to by airlines if the Department agreed to restore the runway. A benefit cost analysis presently under way will determine the most cost effective approach to carry out the improvements. As can be seen from the attached table, the impact per enplaned/deplaned passenger, at more than half of the airports listed, would be less than half of the maximum \$2.50 impact.

In addition to the landing, general terminal and aircraft parking fee increases mentioned above, the following changes are also made:

- (a) the special landing charges applicable to international flights making refueling stops at Gander are increased to \$6.11 from \$5.68 on the first 30 000 000 kg in accumulated weight landed, to \$5.14 from \$4.71 on the next 14 800 000 kg in accumulated weight landed, and to \$4.75 from \$4.32 on any weight in excess of 44 800 000 kg in accumulated weight landed;
- (b) the loading bridge charge at Québec (Jean-Lesage) Airport is increased to \$80 from \$61 for each connection of an aircraft to the loading bridge;
- (c) the loading bridge charge at Regina Airport is increased to \$60 from \$54 for each 90-minute period or portion thereof that an aircraft is connected to the loading bridge; and
- (d) references to Kamloops, Kapuskasing, Moncton, Springbank, Sydney, Thunder Bay and Yarmouth airports have been removed from the Regulations as these airports have been transferred to local control and as such are no longer subject to these Regulations. In addition, subsequent to the pre-publication of this amendment, additional airports were officially transferred to local interests. Therefore, references to North Bay, Pitt Meadows, Sault Ste. Marie, and Stephenville airports, also have been removed from the Regulations.

The changes are effective June 1, 1998.

The last amendment to these Regulations became effective March 1, 1998 with SOR/98-110. The amendment was required because the responsibility for on-site protective policing and security services were transferred from the Royal Canadian Mounted Police (RCMP) to local airport operators, effective July 1, 1997. The costs associated with the provision of the security services were reviewed, and it was decided to recover those additional costs through an increase in the general terminal charges at Halifax International Airport. The impact of that increase was expected to be approximately \$0.40 per enplaned/deplaned passenger.

With respect to the landing, general terminal, aircraft parking and loading bridge charges, these were last increased on June 1, 1997 (SOR/97-258) for all airports except Stephenville and Yarmouth airports, the increases for which became effective November 1, 1997. The impact of that amendment was expected to be less than \$1.00 per enplaned/deplaned passenger at about

montant de 4,8 millions de dollars au titre des recettes supplémentaires que produiront la redevance d'atterrissage, la redevance générale d'aérogare et la redevance de stationnement des aéronefs représente une augmentation d'environ 11,6 % par rapport aux niveaux actuels. L'augmentation a été fixée à un maximum de 2,50 \$ par passager embarqué ou débarqué, la seule exception étant l'aéroport de Schefferville avec une incidence de 3,12 \$ par passager embarqué ou débarqué. Sous réserve de l'accord ministériel pour la remise en état de la piste à cet endroit, les compagnies aériennes ont convenu de doubler la redevance d'atterrissage. Une analyse coûts-avantages présentement en cours vise à déterminer l'approche la plus rentable pour entreprendre ces améliorations. Comme on peut le voir au tableau ci-après, l'incidence par passager embarqué ou débarqué à plus de la moitié des aéroports figurant sur la liste serait inférieure à la moitié du maximum de 2,50 \$.

En plus des augmentations à la redevance d'atterrissage, de la redevance générale d'aérogare et de la redevance de stationnement des aéronefs mentionnées ci-dessus, les modifications suivantes sont également apportées :

- a) la redevance d'atterrissage spéciale des vols internationaux effectuant des escales de ravitaillement à l'aéroport de Gander est portée de 5,68 \$ à 6,11 \$ pour les premiers 30 000 000 kg de masse cumulée à l'atterrissage; de 4,71 \$ à 5,14 \$ pour les prochains 14 800 000 kg de masse cumulée à l'atterrissage; et de 4,32 \$ à 4,75 \$ pour toute masse au-delà de 44 800 000 kg de masse cumulée à l'atterrissage;
- b) la redevance d'usage des passerelles d'embarquement à l'aéroport de Québec (Jean-Lesage) est portée de 61 \$ à 80 \$ pour chaque raccordement d'aéronef à une passerelle;
- c) la redevance d'usage des passerelles d'embarquement à l'aéroport de Regina est portée de 54 \$ à 60 \$ par période de raccord de 90 minutes ou pour toute période de moins de 90 minutes de raccord à l'aéronef;
- d) toute mention des aéroports de Kamloops, Kapuskasing, Moncton, Springbank, Sydney, Thunder Bay et Yarmouth a été supprimée du Règlement, car ces aéroports relèvent maintenant d'intérêts locaux et par conséquent ne sont plus assujettis au Règlement. En outre, depuis la publication préalable de la présente modification, d'autres aéroports ont été officiellement cédés à des intérêts locaux. Par conséquent, toute mention des aéroports de North Bay, de Pitt Meadows, de Sault Ste. Marie et de Stephenville a été supprimée de ce règlement.

Ces changements entreront en vigueur le 1^{er} juin 1998.

La dernière modification au Règlement est entrée en vigueur le 1^{er} mars 1998 (DORS/98-110). Elle était nécessaire en raison du transfert de la responsabilité des services de surveillance et de sûreté, de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) aux exploitants d'aéroport locaux, le 1^{er} juillet 1997. Après examen des coûts de prestation de ces services, il a été décidé de recouvrer les coûts additionnels d'une hausse de la redevance générale d'aérogare à l'aéroport international de Halifax. L'incidence de la modification était estimée à environ 0,40 \$ par passager embarqué et débarqué.

En ce qui a trait à la redevance d'atterrissage, à la redevance générale d'aérogare, à la redevance de stationnement des aéronefs et à la redevance d'usage des passerelles d'embarquement, elles ont été augmentées le 1^{er} juin 1997 en vertu du DORS/97-258 pour tous les aéroports, à l'exception de Stephenville et de Yarmouth, où les hausses sont entrées en vigueur le 1^{er} novembre

70 percent of the airports listed in the table accompanying that amendment. Yarmouth Airport was subsequently transferred to a local airport authority in October 1997 and Stephenville Airport was transferred in February 1998.

Alternatives

The National Airports Policy (NAP) was announced by the Minister of Transport on July 13, 1994. Under the NAP, airports will be transferred to other authorities by March 31, 2000. The NAP recognizes that there will be a need to adjust levels of service, improve operating efficiencies and increase revenues to meet the target of self-sufficiency laid out in the policy.

A number of alternatives were considered in developing the fee proposal. Smaller increases would not be reasonable given the need for increased cost recovery, while a higher increase was considered inappropriate at this time.

Benefits and Costs

When this amendment was pre-published, the increased revenue resulting from the implementation of this amendment was expected to be in the order of \$5.3 million for a full year. With the transfer of North Bay, Pitt Meadows, Sault Ste. Marie and Stephenville airports to local interests, the expected revenue to the Department has decreased by approximately \$0.5 million.

The amendment will result in an increased cost to the aviation industry using facilities and services at the listed airports. However, the changes have been formulated in such a way that they should have limited adverse consequences and be negligible for many airports.

Consultation

Air industry associations, such as the Air Transport Association of Canada, the International Air Transport Association, the Air Transport Association of America, the Northern Air Transport Association, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., the Canadian Business Aircraft Association, the Canadian Owners and Pilots Association, the Alberta Aviation Council, the British Columbia Aviation Council, the Saskatchewan Aviation Council and the Central Air Carriers Association, were advised by two letters of the proposed changes and invited to give their comments. Stakeholders wishing to discuss the amendment were invited to contact Department representatives.

In addition, the staff at Transport Canada airports conducted local consultations with airport stakeholders regarding the proposed increases at each site.

The amendment was pre-published in the *Canada Gazette* Part I, on March 14, 1998.

Four letters were received regarding the proposed increases. One writer reaffirmed opposition to general terminal charges being applied to small non-commercial aircraft with six or fewer seats. The charge was extended to aircraft with a less than 10-seat capacity on July 1, 1996. The second writer questioned the individual airport cost statements used to derive the fee proposal,

1997. L'incidence de la modification était estimée à moins de 1 \$ par passager embarqué et débarqué à environ 70 % des aéroports figurant dans le tableau accompagnant la modification. L'aéroport de Yarmouth a par la suite été cédé à une administration aéroportuaire locale en octobre 1997 et l'aéroport de Stephenville a été cédé en février 1998.

Solutions envisagées

Le 13 juillet 1994, le ministre des Transports a annoncé l'adoption de la Politique nationale des aéroports (PNA). En vertu de celle-ci, au 31 mars 2000 les aéroports auront été cédés à d'autres administrations. La politique reconnaît la nécessité d'ajuster les niveaux de service, d'améliorer l'efficacité opérationnelle et d'augmenter les recettes des aéroports afin qu'ils atteignent l'objectif d'autonomie prévu.

Un certain nombre de solutions de rechange ont été étudiées au cours de l'élaboration de la présente modification. Des augmentations moins élevées ne seraient pas raisonnables étant donné le besoin d'accroître le recouvrement des coûts, et des augmentations plus élevées ont été jugées contre-indiquées à l'heure actuelle.

Avantages et coûts

Au moment de la publication préalable de cette modification, celle-ci devait produire environ 5,3 millions de dollars en recettes supplémentaires par année pleine. En raison de la cession des aéroports de North Bay, de Pitt Meadows, de Sault Ste. Marie et de Stephenville à des groupes locaux, les recettes prévues pour le ministère ont diminué de près de 0,5 million \$.

La mise en vigueur de cette modification entraînera des coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes qui utilisent les services et les installations à ces aéroports. Toutefois, les modifications ont été conçues de sorte que les conséquences négatives soient limitées et négligeables pour la plupart des aéroports.

Consultations

Les associations de transport aérien, telles que l'Association du transport aérien du Canada, l'Association du transport aérien international, l'Air Transport Association of America, la Northern Air Transport Association, l'Association québécoise des transporteurs aériens inc., la Canadian Business Aircraft Association, la Canadian Owners and Pilots Association, l'Alberta Aviation Council, le British Columbia Aviation Council, le Saskatchewan Aviation Council et la Central Air Carriers Association, ont été informées par deux lettres de la modification proposée et invitées à formuler des observations. Les parties intéressées désireuses de discuter du projet de modification ont été invitées à communiquer avec les représentants du Ministère.

De plus, le personnel des aéroports de Transports Canada a mené des consultations locales auprès des parties intéressées au sujet des augmentations proposées à tous les emplacements concernés.

La modification a fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 14 mars 1998.

Quatre lettres ont été reçues relativement aux augmentations envisagées, et dans une d'elles, l'auteur a réitéré son opposition à l'application de la redevance générale d'aérogare aux petits avions non commerciaux de six places ou moins. La redevance a été appliquée aux avions de moins de 10 places le 1^{er} juillet 1996. Dans une autre, l'auteur mettait en doute les états de coûts des

while the third and fourth writers requested additional costing information for the increases at Halifax International Airport.

Departmental officials replied to the letters, offering additional information and clarification. The Department has also provided to the industry, various financial reports clearly indicating deficits at Transport Canada airports, including Halifax International Airport, which support further increases in user charges. In addition, each airport general manager has been prepared to discuss the airport's operating and capital program, either individually with clients or through the airport's consultative committee. Airport Transition Plans, prepared annually at each airport, are also discussed at the committee.

Additional concern was expressed by one writer about the two-tiered landing fees for domestic and international flights and the differential in the general terminal charges between the two types of flights. The Department has consistently supported the view that as long as domestic and international users of airport services are not asked to pay more than their fair share, the Department may charge less for domestic operations or even provide full exemptions, such as for military and state usage. With respect to the differential in general terminal charges, the Department maintains that domestic operations should not pay for the additional costs associated with dedicated holding areas nor for the inspection services space used for the processing of international passengers.

After careful consideration of all of the comments received and of the fact that the fee proposals reflect the third of the fee initiatives required to bring revenues in line with airport costs necessary to facilitate the transfer of airports to local interests over the next two years, it was decided to proceed with the implementation of the proposals.

Compliance and Enforcement

Charges payable under these Regulations will be recovered through the Department's current administrative collection procedures. Collection of outstanding debts due to the Crown may, through the provisions set out in sections 4.4 and 4.5 of the *Aeronautics Act*, be recovered in any court of competent jurisdiction.

Contact

Dan Cogliati, Director
Cost Recovery
Department of Transport
Place de Ville
Tower C, 22nd Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 993-5769
FAX: (613) 991-4410

divers aéroports dont on s'est servi pour calculer la redevance et enfin, les auteurs des troisième et quatrième lettres demandaient de plus amples renseignements au sujet des hausses projetées à l'aéroport international de Halifax.

Les responsables du Ministère ont répondu aux lettres et fourni des explications et des renseignements additionnels. Le Ministère a également fourni divers états financiers à l'industrie, faisant clairement état de déficits pour des aéroports de Transports Canada, dont celui de Halifax et appuyant de ce fait une nouvelle hausse des redevances d'usage. Par ailleurs, le directeur général de chaque aéroport est prêt à discuter du programme d'exploitation et d'immobilisations de son installation, soit directement avec les clients ou par l'intermédiaire du comité consultatif de l'aéroport. Les plans de transition qu'établissent chaque année les aéroports sont également débattus au cours des réunions du comité.

Dans une lettre en particulier, l'auteur a émis des réserves au sujet des redevances à deux volets pour les vols intérieurs et internationaux et de la différence entre les deux types de vol du point de vue de la redevance générale d'aérogare. En général, le Ministère estime que tant et aussi longtemps que les utilisateurs des services intérieurs et internationaux paient leur juste part, il peut imposer des redevances moindres pour les vols intérieurs, voire accorder des exemptions comme dans le cas des aéronefs militaires et d'État. Au sujet de la différence dans la redevance générale d'aérogare, le Ministère soutient que les passagers des vols intérieurs n'ont pas à subir les coûts additionnels qu'impliquent les aires d'attente spécifiques ou l'espace pour les services d'inspection que requiert le traitement des passagers des vols internationaux.

Après un examen minutieux de toutes les observations reçues et comme les redevances proposées ne constituent que le troisième volet des initiatives requises pour faire correspondre les recettes produites aux coûts engagés par les aéroports de manière à favoriser la cession de ceux-ci à des intérêts locaux sur une période de deux ans, on a décidé de procéder à la mise en vigueur des modifications.

Respect et exécution

Les redevances payables en vertu du présent règlement seront recouvrées selon la procédure actuelle de recouvrement du Ministère. Le recouvrement des créances de la Couronne peut être effectué devant tout tribunal compétent, conformément aux dispositions des articles 4.4 et 4.5 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Dan Cogliati, directeur
Recouvrement des coûts
Ministère des Transports
Place de Ville
Tour C, 22^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 993-5769
TÉLÉCOPIEUR : (613) 991-4410

IMPACT OF INCREASES

AIRPORT	REVENUES FROM PROPOSAL (\$)	IMPACT PER ENPLANED/ DEPLANED PASSENGER (\$)
Halifax International	1,103,500	0.44
Bagotville	14,100	0.21
Baie-Comeau	40,000	1.03
Blanc-Sablon	16,000	1.55
Charlottetown	349,598	1.88
Churchill	42,125	1.50
Deer Lake	43,684	0.25
Eastmain River	6,000	2.22
Fort McMurray	31,000	0.33
Fort Nelson	18,160	1.32
Fredericton	340,598	1.60
Gander International	256,750	2.50
Goose Bay	34,638	0.38
Îles-de-la-Madeleine	29,750	0.82
London	362,671	1.04
Mont-Joli	96,800	2.24
Port Hardy	24,646	1.26
Prince George	130,888	0.48
Québec International	279,000	0.40
Regina	126,269	0.19
St. Anthony	49,750	2.50
St. Hubert	6,000	n/a
St. John's (Torbay)	248,348	0.36
Saint John	167,844	0.82
Sandspit	15,800	0.42
Saskatoon	150,000	0.24
Schefferville	21,500	3.12
Sept-Îles	155,500	1.55
Timmins	262,479	1.65
Val-d'Or	51,500	0.69
Wabush	151,500	2.50
Waskaganish	16,500	1.20
Wemindji	6,250	2.16
Windsor	198,743	1.06

INCIDENCE DES AUGMENTATIONS

AÉROPORT	RECETTES RÉSULTANT DE LA PROPOSITION (\$)	INCIDENCE PAR PASSAGER EMBARQUÉ/ DÉBARQUÉ (\$)
Aéroport international de Halifax	1 103 500	0,44
Bagotville	14 100	0,21
Baie-Comeau	40 000	1,03
Blanc-Sablon	16 000	1,55
Charlottetown	349 598	1,88
Churchill	42 125	1,50
Deer Lake	43 684	0,25
Eastmain River	6 000	2,22
Fort McMurray	31 000	0,33
Fort Nelson	18 160	1,32
Fredericton	340 598	1,60
Aéroport international de Gander	256 750	2,50
Goose Bay	34 638	0,38
Îles-de-la-Madeleine	29 750	0,82
London	362 671	1,04
Mont-Joli	96 800	2,24
Port Hardy	24 646	1,26
Prince George	130 888	0,48
Aéroport international de Québec	279 000	0,40
Regina	126 269	0,19
St. Anthony	49 750	2,50
St. Hubert	6 000	s/o
Saint-John (Torbay)	248 348	0,36
Saint-John	167 844	0,82
Sandspit	15 800	0,42
Saskatoon	150 000	0,24
Schefferville	21 500	3,12
Sept-Îles	155 500	1,55
Timmins	262 479	1,65
Val-d'Or	51 500	0,69
Wabush	151 500	2,50
Waskaganish	16 500	1,20
Wemindji	6 250	2,16
Windsor	198 743	1,06

Registration
SOR/98-299 22 May, 1998

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT

Order Amending the Domestic Substances List

Whereas, pursuant to subsection 25(1) of the *Canadian Environmental Protection Act*^a, the Minister of the Environment is satisfied that certain substances were, between January 1, 1984 and December 31, 1986,

- (a) manufactured in or imported into Canada by any person in a quantity of not less than 100 kg in any one calendar year, or
(b) in Canadian commerce or used for commercial manufacturing purposes in Canada;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 25(1) of the *Canadian Environmental Protection Act*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Domestic Substances List*.

May 22, 1998

Christine Stewart
Minister of the Environment

ORDER AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENT

1. Part I of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

93-70-9
10048-98-3
13450-99-2
39318-69-9
68038-16-4
68132-60-5
68425-72-9
148691-66-1
176085-99-7

2. Part III of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

Organisms

Escherichia hermanii
ATCC 700368
Pseudomonas aeruginosa
ATCC 700371
Pseudomonas aeruginosa
ATCC 700370
Pseudomonas putida
ATCC 700369

Enregistrement
DORS/98-299 22 mai 1998

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT

Arrêté modifiant la Liste intérieure

Attendu que, conformément au paragraphe 25(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*^a, le ministre de l'Environnement estime que certaines substances ont été, entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986 :

- a) soit fabriquées ou importées au Canada par une personne en des quantités d'au moins 100 kg au cours d'une année;
b) soit commercialisées ou utilisées à des fins de fabrication commerciale au Canada,

À ces causes, en vertu du paragraphe 25(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Le 22 mai 1998

La ministre de l'Environnement,
Christine Stewart

ARRÊTÉ MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE

MODIFICATIONS

1. La partie I de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

93-70-9
10048-98-3
13450-99-2
39318-69-9
68038-16-4
68132-60-5
68425-72-9
148691-66-1
176085-99-7

2. La partie III de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Organismes

Escherichia hermanii
ATCC 700368
Pseudomonas aeruginosa
ATCC 700371
Pseudomonas aeruginosa
ATCC 700370
Pseudomonas putida
ATCC 700369

^a R.S., c. 16 (4th Supp.)

¹ SOR/94-311

^a L.R., ch. 16 (4^e suppl.)

¹ DORS/94-311

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. This Order comes into force on May 22, 1998.**3. Le présent arrêté entre en vigueur le 22 mai 1998.****REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT****RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(This statement is not part of the Orders.)**(Ce résumé ne fait pas partie des arrêtés.)***Description**

The purpose of the publication is to amend the *Domestic Substances List* (DSL).

Subsection 25(1) of the *Canadian Environmental Protection Act* (CEPA) requires the Minister of the Environment to compile a list of substances, "to be known as the *Domestic Substances List*", which specifies "all substances that the Minister is satisfied were, between January 1, 1984 and December 31, 1986, (a) manufactured in or imported into Canada by any person in a quantity of not less than 100 kg in any one calendar year or (b) in Canadian commerce or used for commercial manufacturing purposes in Canada".

The DSL thus defines existing substances for the purposes of the Act, and is the sole basis for determining whether a substance is "existing" or "new" to Canada. Substances on the DSL are not subject to the requirements of the *Regulations Respecting Notification of Substances New to Canada* (*New Substances Notification Regulations*) implemented under section 32 of the CEPA. Substances that are not on the DSL will require notification and assessment, as prescribed by these Regulations, before they can be manufactured in or imported into Canada.

The DSL was published in the *Canada Gazette Part II* in May 1994. However, the DSL is not a static list and is subject, from time to time, to additions, deletions and/or corrections that are published in the *Canada Gazette* as amendments of the List.

Subsection 30(1) of CEPA required the Minister to add a substance to the DSL where (a) the Minister has been provided with information specified in the *New Substances Notification Regulations* and any additional information or test result required under subsection 29(1), (b) the substance was manufactured or imported in excess of the volumes prescribed in the *New Substances Notification Regulations*, and (c) no condition specified under paragraph 29(1)(a) in respect of the substance remains in effect.

Alternatives

No alternatives to amending the DSL were considered.

Benefits and Costs**Benefits**

This amendment to the *Domestic Substances List* will benefit the public, industry and governments by identifying additional substances that have been defined as "existing" under CEPA, and that are therefore exempt from all assessment and reporting requirements under the *New Substances Notification Regulations*.

Description

L'objectif de cette publication est de modifier la *Liste intérieure des substances* (LIS).

Le paragraphe 25(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE) stipule que le ministre de l'Environnement établit une liste de substances appelée « *Liste intérieure des substances* » qui énumère toutes les « substances qu'il estime avoir été, entre le 1^{er} janvier 1984 et le 31 décembre 1986, a) soit fabriquées ou importées au Canada par une personne en des quantités d'au moins 100 kg au cours d'une année; b) soit commercialisées ou utilisées à des fins de fabrication commerciale au Canada ».

La *Liste intérieure des substances* (LIS) définit donc ce qu'est une substance existante au sens de la Loi et elle est le seul document qui permet de déterminer si une substance est « existante » ou « nouvelle » au Canada. Les substances inscrites à la LIS ne sont pas assujetties aux exigences du *Règlement concernant la fourniture de renseignements sur les substances nouvelles au Canada* (*Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*) lequel est en vigueur en vertu de l'article 32 de la LCPE. Les substances non énumérées à la LIS devront faire l'objet d'un préavis et d'une évaluation, tel qu'exigé par ce Règlement et ce, avant leur fabrication ou leur importation au Canada.

La LIS a été publiée dans la *Gazette du Canada* Partie II en mai 1994. Cependant, la LIS n'est pas fixe dans le temps puisqu'elle peut faire l'objet d'ajouts, d'éliminations et/ou de corrections lesquels sont publiés dans la *Gazette du Canada* sous forme de modifications à la LIS.

Le paragraphe 30(1) de la LCPE exige que le Ministre ajoute une substance à la LIS lorsque a) des renseignements additionnels ou des résultats des tests, requis en vertu du paragraphe 29(1) ont été fournis au Ministre tels que spécifiés au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*, b) le volume des substances qui ont été manufacturées ou importées est supérieur aux volumes prescrits au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*, et c) aucune condition mentionnée au paragraphe 29(1)(a) reliée à la substance demeure en vigueur.

Autres solutions envisagées

Aucune autre alternative n'a été considérée pour modifier la LIS.

Avantages et coûts**Avantages**

Cette modification à la *Liste intérieure des substances* entraînera des avantages pour le public, l'industrie et les gouvernements. Ces avantages sont reliés au fait que la LIS identifiera les substances additionnelles qui ont été identifiées comme « existantes » en vertu de la LCPE, et que ces substances sont par

Costs

There will be no incremental costs to the public, industry or governments associated with this amendment of the *Domestic Substances List*.

Competitiveness

All nominated substances are added to the DSL if they have been determined to be consistent with the eligibility criteria specified in the CEPA. Thus no manufacturer or importer is disadvantaged by this amendment of the *Domestic Substances List*.

Consultation

As the content of the notices associated with the amendment do not contain any information that would be subject to comment or objection by the general public, no consultation was required.

Compliance and Enforcement

The *Domestic Substances List* (DSL) identified substances which, for the purposes of the CEPA, are not subject to the requirements of the *New Substances Notification Regulations*. There are no compliance or enforcement requirements associated with the List itself.

Contacts

Danie Dubé
Head
New Substances Notification Section
New Substances Division
Commercial Chemicals Evaluation Branch
Department of the Environment
Hull, Quebec
K1A 0H3
(819) 997-3203

Arthur Sheffield
Chief
Economic Analysis Branch
Response Assessment Directorate
Department of the Environment
Hull, Quebec
K1A 0H3
(819) 953-1172

conséquent exemptes de toutes exigences reliées à des évaluations et des rapports tels qu'exigés par le *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*.

Coûts

Aucun coût additionnel ne sera encouru par le public, l'industrie et les gouvernements suite à cette modification à la LIS.

Compétitivité

Toutes les substances désignées sont ajoutées à la LIS si elles ont été identifiées comme respectant le critère d'admissibilité mentionnée à la LCPE. Par conséquent, aucun fabricant ou importateur n'est pénalisé par cette modification à la LIS.

Consultations

Étant donné que l'avis relié à cette modification, mentionne qu'aucun renseignement ne fera l'objet de commentaire ou d'objection par le public en général, aucune consultation ne s'est avérée nécessaire.

Mise en application

La *Liste intérieure des substances* (LIS) identifie, tel que requis par la LCPE, les substances qui ne feront pas l'objet d'exigence en vertu du *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles*. Par conséquent, il n'y a pas d'exigences de mise en application associées à la LIS.

Personnes-ressources

Danie Dubé
Chef
Section des déclarations
Division des nouvelles substances
Direction d'évaluation des produits chimiques commerciaux
Ministère de l'Environnement
Hull (Québec)
K1A 0H3
(819) 997-3203

Arthur Sheffield
Chef
Direction de l'analyse économique
Direction générale de l'intégration des programmes
Ministère de l'Environnement
Hull (Québec)
K1A 0H3
(819) 953-1172

Registration
SOR/98-300 22 May, 1998

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT

Order Amending the Domestic Substances List

Whereas, pursuant to subsection 30(1) of the *Canadian Environmental Protection Act*^a,

(a) the Minister of the Environment has been provided with information in respect of certain substances under section 26 of that Act,

(b) the Minister of the Environment and the Minister of Health are satisfied that the substances have been manufactured in or imported into Canada by the person who provided the information in excess of the quantity prescribed for the purposes of section 30 of that Act, and

(c) no conditions specified under paragraph 29(1)(a) of that Act in respect of the substances remain in effect;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 30(1) of the *Canadian Environmental Protection Act*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Domestic Substances List*.

May 22, 1998

Christine Stewart
Minister of the Environment

Enregistrement
DORS/98-300 22 mai 1998

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT

Arrêté modifiant la Liste intérieure

Attendu que, conformément au paragraphe 30(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*^a :

a) le ministre de l'Environnement a reçu des renseignements concernant certaines substances en application de l'article 26 de cette loi;

b) le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé sont convaincus que les substances ont été fabriquées ou importées par la personne qui a fourni les renseignements en une quantité supérieure à la quantité fixée par règlement pour l'application de l'article 30 de cette loi;

c) les substances ne sont plus assujetties aux conditions prévues à l'alinéa 29(1)a) de cette loi,

À ces causes, en vertu du paragraphe 30(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté modifiant la Liste intérieure*, ci-après.

Le 22 mai 1998

La ministre de l'Environnement,
Christine Stewart

ORDER AMENDING THE DOMESTIC SUBSTANCES LIST

AMENDMENT

1. Part I of the *Domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

126-57-8 T
25820-49-9 N
29383-53-7 T
52019-35-9 N
57900-16-0 N
67761-95-9 T
67762-03-2 T
67763-14-8 N
68139-73-1 N
68155-99-7 T
68309-49-9 N
68425-76-3 T
68492-67-1 T
68526-04-5 T
68585-02-4 T
68604-88-6 T
68647-85-8 T
68928-89-2 T
70425-47-7 T
89956-86-5 T

^a R.S., c. 16 (4th Supp.)

¹ SOR/94-311

ARRÊTÉ MODIFIANT LA LISTE INTÉRIEURE

MODIFICATIONS

1. La partie I de la *Liste intérieure*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

126-57-8 T
25820-49-9 N
29383-53-7 T
52019-35-9 N
57900-16-0 N
67761-95-9 T
67762-03-2 T
67763-14-8 N
68139-73-1 N
68155-99-7 T
68309-49-9 N
68425-76-3 T
68492-67-1 T
68526-04-5 T
68585-02-4 T
68604-88-6 T
68647-85-8 T
68928-89-2 T
70425-47-7 T
89956-86-5 T

^a L.R., ch. 16 (4^e suppl.)

¹ DORS/94-311

114267-10-6 N
125542-63-4 T
128781-92-0 T
131298-44-7 T
136016-63-2 N
136392-67-1 T
136445-84-6 N
143925-92-2 T
148878-17-5 T
151789-11-6 T
159964-30-4 T
159964-32-6 T
159964-33-7 T
172201-25-1 N
174662-93-2 T
183681-09-6 T
184785-41-9 T
190085-37-1 N
201687-59-4 T

114267-10-6 N
125542-63-4 T
128781-92-0 T
131298-44-7 T
136016-63-2 N
136392-67-1 T
136445-84-6 N
143925-92-2 T
148878-17-5 T
151789-11-6 T
159964-30-4 T
159964-32-6 T
159964-33-7 T
172201-25-1 N
174662-93-2 T
183681-09-6 T
184785-41-9 T
190085-37-1 N
201687-59-4 T

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. This Order comes into force on May 22, 1998.

2. Le présent arrêté entre en vigueur le 22 mai 1998.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 1802, following SOR/98-299.

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de cet arrêté se trouve à la page 1802, suite au DORS/98-299.

Registration
SOR/98-301 26 May, 1998

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 1998-5

P.C. 1998-897 26 May, 1998

Whereas, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the Public Service to apply that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, to Barbara Hall on her appointment to the position of Special Advisor to the Minister of Justice and Attorney General of Canada and to the Solicitor General of Canada, and National Chair, Steering Committee for the National Strategy on Community Safety and Crime Prevention, and while employed in that position, and has excluded Barbara Hall from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on her appointment to the position of Special Advisor to the Minister of Justice and Attorney General of Canada and to the Solicitor General of Canada, and National Chair, Steering Committee for the National Strategy on Community Safety and Crime Prevention, and while employed in that position;

And whereas, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 1998-5*;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council,

(a) on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby approves the exclusion made by the Public Service Commission of Barbara Hall from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on her appointment to the position of Special Advisor to the Minister of Justice and Attorney General of Canada and to the Solicitor General of Canada, and National Chair, Steering Committee for the National Strategy on Community Safety and Crime Prevention, and while employed in that position; and

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 1998-5*.

SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS, NO. 1998-5

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint Barbara Hall to the position of Special Advisor to the Minister of Justice and Attorney General of Canada and to the Solicitor General of Canada, and National Chair, Steering Committee for the National Strategy on Community Safety and Crime Prevention, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on May 26, 1998.

Enregistrement
DORS/98-301 26 mai 1998

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 1998-5 portant affectation spéciale

C.P. 1998-897 26 mai 1998

Attendu que, en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, à Barbara Hall lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du ministre de la Justice et procureur général du Canada et du solliciteur général du Canada, et Président national, Comité directeur sur la sécurité communautaire et la prévention du crime, et a exempté Barbara Hall de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du ministre de la Justice et procureur général du Canada et du solliciteur général du Canada, et Président national, Comité directeur sur la sécurité communautaire et la prévention du crime;

Attendu que, en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique recommande que le gouverneur en conseil prenne le *Règlement n° 1998-5 portant affectation spéciale*, ci-après,

À ces causes, Son Excellence le Gouverneur général en conseil,

a) sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, approuve l'exemption de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, accordée par la Commission de la fonction publique à Barbara Hall lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste de conseiller spécial auprès du ministre de la Justice et procureur général du Canada et du solliciteur général du Canada, et Président national, Comité directeur sur la sécurité communautaire et la prévention du crime;

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prend le *Règlement n° 1998-5 portant affectation spéciale*, ci-après.

RÈGLEMENT N° 1998-5 PORTANT AFFECTATION SPÉCIALE

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. Le gouverneur en conseil peut nommer Barbara Hall au poste de conseiller spécial auprès du ministre de la Justice et procureur général du Canada et du solliciteur général du Canada, et Président national, Comité directeur sur la sécurité communautaire et la prévention du crime, à titre amovible.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 26 mai 1998.

Registration
SOR/98-302 28 May, 1998

PENSION BENEFITS STANDARDS ACT, 1985

Regulations Amending the Pension Benefits Standards Regulations, 1985 (Miscellaneous Program)

P.C. 1998-903 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 4(6) of the *Pension Benefits Standards Act, 1985*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Pension Benefits Standards Regulations, 1985 (Miscellaneous Program)*.

REGULATIONS AMENDING THE PENSION BENEFITS STANDARDS REGULATIONS, 1985 (MISCELLANEOUS PROGRAM)

AMENDMENT

1. Paragraph 1(b)¹ of Schedule I to the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985*² is replaced by the following:

(b) employment with the Cape Breton Development Corporation.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on May 28, 1998.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Regulations remove the retroactive effect (i.e., to January 1, 1992) of paragraph 1(b) of Schedule I of the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985* (PBSR) which the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations views as going beyond the relevant enabling authorities. The retroactivity pertains to the applicability of the PBSR to the Cape Breton Development Corporation private pension plan. Removal of the retroactive effect of the PBSR will not cause prejudice to members of the Cape Breton Development Corporation private pension plan nor will it have any policy implications.

These changes will not have a material impact on OSFI's resources or on its ability to supervise Federally Regulated Pension Plans.

The Miscellaneous Amendments Regulations were developed to streamline the regulatory process and to reduce costs.

Enregistrement
DORS/98-302 28 mai 1998

LOI DE 1985 SUR LES NORMES DE PRESTATION DE PENSION

Règlement correctif visant le Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension

C.P. 1998-903 28 mai 1998

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 4(6) de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement correctif visant le Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension*, ci-après.

RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT DE 1985 SUR LES NORMES DE PRESTATION DE PENSION

MODIFICATION

1. L'alinéa 1b)¹ de l'annexe I du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension*² est remplacé par ce qui suit :

b) les emplois au service de la Société de développement du Cap-Breton.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 28 mai 1998.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le règlement élimine l'effet rétroactif (c.-à-d. au 1^{er} janvier 1992) de l'alinéa 1b) de l'annexe I du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* (RNPP), qui, de l'avis du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation, outrepassa les autorisations pertinentes en vigueur. L'élément de rétroactivité porte sur l'application du RNPP au régime de retraite privé de la Société de développement du Cap-Breton. L'élimination de l'effet rétroactif du RNPP ne causera aucun préjudice aux participants du régime de retraite privé de la Société de développement du Cap-Breton et n'aura aucune incidence d'ordre stratégique.

Ces changements n'influeront guère sur les ressources du BSIF ou sur sa capacité de surveiller les régimes de retraite fédéraux.

Le Règlement correctif a été élaboré pour rationaliser les processus de réglementation et pour réduire les coûts.

^a R.S., c. 32 (2nd Supp.)

¹ SOR/94-384

² SOR/87-19

^a L.R., ch. 32 (2^e suppl.)

¹ DORS/94-384

² DORS/87-19

Contact

Mr. Charles P. Johnston
Legislation Officer
Legislation and Precedents Division
Office of the Superintendent of Financial Institutions
255 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H2
Tel.: (613) 990-7472
FAX: (613) 998-6716

Personne-ressource

M. Charles P. Johnston
Agent de législation
Division de la législation et des précédents
Bureau du surintendant des institutions financières
255, rue Albert
Ottawa (Ontario)
K1A 0H2
Téléphone : (613) 990-7472
TÉLÉCOPIEUR : (613) 998-6716

Registration
SOR/98-303 28 May, 1998

CUSTOMS TARIFF

Armani Gabardine In-Transit Remission Order

P.C. 1998-904 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Armani Gabardine In-Transit Remission Order*.

ARMANI GABARDINE IN-TRANSIT REMISSION ORDER

INTERPRETATION

1. In this Order, "specified fabrics" means five-harness satin weave fabrics, containing 65% by weight of polyester staple fibres and 35% by weight of viscose rayon staple fibres, with a twist exceeding 1,000 turns per metre, of a weight of 255 g/m² or more but not exceeding 275 g/m², of tariff item No. 5515.11.90.

REMISSION

2. Subject to section 3, remission is hereby granted of the customs duties paid or payable under the *Customs Tariff* on specified fabrics.

CONDITIONS

3. The remission is granted pursuant to section 1 on the condition that:

- (a) the specified fabrics are used in the manufacture of women's waistcoats (vests), trousers, skirts, dresses, shorts, jackets or blazers and men's waistcoats (vests), trousers, jackets or blazers;
- (b) the specified fabrics were ordered and in-transit to Canada on or before April 30, 1998; and,
- (c) a claim for remission is made to the Minister of National Revenue within two years of the date of importation.

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on May 28, 1998.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

On April 30, 1996, the tariff on certain imported five-harness satin weave fabrics (designated in the domestic trade as Armani gabardine fabrics), for specified apparel applications, was removed for two years following a recommendation by the

^a S.C. 1997, c. 36

Enregistrement
DORS/98-303 28 mai 1998

TARIF DES DOUANES

Décret de remise sur la gabardine Armani en transit

C.P. 1998-904 28 mai 1998

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret de remise sur la gabardine Armani en transit*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE SUR LA GABARDINE ARMANI EN TRANSIT

INTERPRÉTATION

1. Dans le présent décret, « tissus déterminés » s'entend des tissus d'armure satin à cinq harnais, contenant 65 %, en poids, de fibres discontinues de polyester et 35 %, en poids, de fibres discontinues de rayonne viscose, d'une torsion excédant 1.000 tours par mètre, d'une masse surfacique de 255 g/m² ou plus, à concurrence de 275 g/m², du n° tarifaire 5515.11.90.

REMISE

2. Sous réserve de l'article 3, remise est accordée par la présente des droits de douane payés ou payables en vertu du *Tarif des douanes* à l'égard des tissus déterminés.

CONDITIONS

3. La remise visée à l'article 1 est accordée aux conditions suivantes :

- a) les tissus déterminés servent à la fabrication de gilets, de pantalons, de jupes, de robes, de shorts et de vestes pour femmes, ou de gilets, de pantalons et de vestons pour hommes;
- b) les tissus déterminés avaient été commandés et étaient en transit vers le Canada, le 30 avril 1998 ou avant;
- c) une demande de remise est présentée au ministre du Revenu national dans les deux ans suivant la date de l'importation.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur le 28 mai 1998.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le 30 avril 1996, le tarif qui est applicable à certains tissus d'armure satin à cinq harnais (appelés « gabardine Armani » sur le marché intérieur), devant servir à la fabrication de vêtements déterminés, a été supprimé pour une période de deux ans,

^a L.C. 1997, ch. 36

Canadian International Trade Tribunal pursuant to the textile tariff reference (Request Nos. TR-94-011 and TR-94-019, dated September 19, 1995).

The tariff relief on this fabric is to be terminated on April 30, 1998 as a result of a recommendation by the Tribunal (Report TA-97-001, dated February 26, 1998). After that date, imported Armani gabardine fabrics are subject to a Most-Favoured-Nation Tariff rate of 16%.

This Order extends duty-free entry to Armani gabardine fabrics which were ordered and in-transit to Canada on April 30, 1998.

Alternatives

No alternatives could be considered. The Order in Council authority, pursuant to the *Customs Tariff*, is the only appropriate means by which to provide relief on certain imported fabrics for a specified period of time.

Benefits and Costs

The remission will benefit those Canadian manufacturers who had ordered Armani gabardine fabrics and had them in-transit on April 30, 1998.

The duty foregone should be minimal (less than \$250,000, based on preliminary estimates) since only a small number of importers would find themselves in this particular situation.

Consultation

Consultations by the Department of Finance were not carried out because of the technical nature of the relieving measure.

Compliance and Enforcement

Revenue Canada will administer the provisions of this Order in the normal course of its administration of customs and tariff-related legislation.

Contact

Osborne Todd
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Tel.: (613) 996-6479
Internet Address: Todd.Osborne@fin.gc.ca

(Customs officials in the appropriate regional office of Revenue Canada, Trade Administration Services, would be pleased to respond to enquiries concerning the administration and refunds under this remission Order.)

conformément à une recommandation du Tribunal canadien du commerce extérieur dans le cadre de la saisine visant les tarifs sur les textiles (demandes TR-94-011 et TR-94-019, datées du 19 septembre 1995).

La mesure d'allégement tarifaire à l'égard des tissus en question doit prendre fin le 30 avril 1998, conformément à la recommandation du Tribunal (rapport TA-97-001, daté du 26 février 1998). La gabardine Armani importée sera ensuite assujettie au taux de 16 % du Tarif de la nation la plus favorisée.

Le présent décret accorde la franchise à la gabardine Armani qui avait été commandée et qui était en transit vers le Canada, le 30 avril 1998.

Solutions envisagées

Aucune autre solution ne pourrait être envisagée. La prise d'un décret en vertu du *Tarif des douanes* constitue le seul moyen pour accorder pendant une période déterminée un allégement à l'égard des tissus importés.

Avantages et coûts

La remise profitera aux fabricants canadiens ayant commandé de la gabardine Armani qui était en transit vers le Canada, le 30 avril 1998.

Les droits faisant l'objet d'une renonciation devraient être peu importants (moins de 250 000 \$ selon les premières estimations), puisque le nombre d'importateurs dans la situation décrite au paragraphe précédent est peu élevé.

Consultations

Le ministère des Finances n'a pas tenu de consultations sur cette question en raison du caractère technique de la mesure de remise.

Observation et exécution

Revenu Canada mettra en oeuvre les dispositions du présent décret dans le cours normal de l'application de la législation régissant les douanes et le tarif.

Personne-ressource

Osborne Todd
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 996-6479
Adresse Internet : Todd.Osborne@fin.gc.ca

(Les agents des douanes des bureaux régionaux de Revenu Canada, Services de l'administration des politiques commerciales, répondront aux demandes de renseignements sur l'administration du présent décret de remise et les remboursements en vertu de celui-ci.)

Registration
SOR/98-304 28 May, 1998

CUSTOMS TARIFF

Cathode Block Remission Order

P.C. 1998-905 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Cathode Block Remission Order*.

CATHODE BLOCK REMISSION ORDER

REMISSION

1. Subject to section 2, remission is hereby granted of the customs duties paid or payable under the *Customs Tariff* on cathode blocks of tariff item No. 8545.19.22 for use in the manufacture of aluminium.

CONDITIONS

2. The remission is granted pursuant to section 1 on the condition that:

(a) the cathode blocks were imported into Canada during the period commencing on January 1, 1998 and ending on December 31, 1999; and,

(b) a claim for remission is made to the Minister of National Revenue within two years after the day on which the goods are imported into Canada.

COMING INTO FORCE

3. **This Order comes into force on May 28, 1998.**

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

This Order remits the 6.5% MFN tariff on cathode blocks imported between January 1, 1998 and December 31, 1999 for use in the production of aluminium.

Cathode blocks are used in the production of primary aluminium; they are an integral, but consumable, part of the machinery used to produce the metal.

Alternatives

No alternatives were considered. Section 115 of the *Customs Tariff* is the appropriate authority and most expeditious method for providing relief in this instance. At the next opportunity, an amendment will be proposed to the *Customs Tariff* to provide indeterminate duty-free entry for these goods.

^a S.C. 1997, c. 36

Enregistrement
DORS/98-304 28 mai 1998

TARIF DES DOUANES

Décret de remise sur les blocs cathodiques

C.P. 1998-905 28 mai 1998

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret de remise sur les blocs cathodiques*, ci-après.

DÉCRET DE REMISE SUR LES BLOCS CATHODIQUES

REMISE DE DROITS DE DOUANE

1. Sous réserve de l'article 2, remise est accordée par la présente des droits de douane payés ou payables en vertu du *Tarif des douanes* sur les blocs cathodiques du numéro tarifaire 8545.19.22, devant servir à la fabrication d'aluminium.

CONDITIONS

2. La remise visée à l'article 1 est accordée aux conditions suivantes :

a) les blocs cathodiques ont été importés au Canada pendant la période commençant le 1^{er} janvier 1998 et se terminant le 31 décembre 1999;

b) une demande de remise est présentée au ministre du Revenu national dans les deux ans suivant la date de l'importation des marchandises au Canada.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. **Le présent décret entre en vigueur le 28 mai 1998.**

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le présent décret prévoit la remise du tarif de la NPF de 6,5 % sur les importations de blocs cathodiques, entre le 1^{er} janvier 1998 et le 31 décembre 1999, devant servir à la production d'aluminium.

Les blocs cathodiques servent à la production de l'aluminium de première fusion; ils constituent une partie intégrante mais consommable de la machinerie qui sert à produire le métal.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée. L'article 115 du *Tarif des douanes* confère l'autorité appropriée et il constitue la méthode la plus rapide d'accorder l'allègement. Une modification au *Tarif des douanes* sera proposée à la prochaine occasion afin d'accorder l'entrée en franchise de droits d'une durée indéterminée à l'égard de ces marchandises.

^a L.C. 1997, ch. 36

Benefits and Costs

Tariff relief on the imported cathode blocks eliminates a tariff anomaly in that aluminium is duty-free and will help to further improve the industry's competitiveness.

The financial implications of this Order are estimated to be about \$4.6 million in customs duties foregone over the two-year period.

Consultation

Consultations were carried out with the domestic cathode block and aluminium industries, and the Interdepartmental Remission Committee, all of whom support the elimination of duty on cathode blocks for use in the manufacture of aluminium.

Compliance and Enforcement

As this is a tariff relief measure, compliance is not an issue.

Contact

Megan Clifford
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
(613) 992-6890

Avantages et coûts

Le dégrèvement tarifaire sur les blocs cathodiques importés supprime une anomalie, puisque l'aluminium est en franchise de droits, et il aidera à améliorer la compétitivité de l'industrie.

Les répercussions financières du présent décret sont estimées à environ 4,6 millions de dollars en droits de douane qui ne seront pas perçus au cours de la période de deux ans.

Consultations

Des consultations ont été menées auprès des industries nationales de blocs cathodiques et d'aluminium ainsi que du Comité interministériel des remises, qui appuient l'élimination des droits sur les blocs cathodiques, devant servir à la production d'aluminium.

Observation et exécution

Comme il s'agit d'une mesure de dégrèvement tarifaire, l'observation n'est pas en cause.

Personne-ressource

Megan Clifford
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
(613) 992-6890

Registration
SOR/98-305 28 May, 1998

CUSTOMS TARIFF

Crane Vessel “S7000” Remission Order

P.C. 1998-906 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*^a, hereby makes the annexed *Crane Vessel “S7000” Remission Order*.

CRANE VESSEL “S7000” REMISSION ORDER

REMISSION

1. Subject to section 2, remission is hereby granted of the duties paid or payable on the 1/120th basis under the *Vessel Duties Reduction or Removal Regulations* for the temporary importation of the crane vessel “S7000” during the period beginning on March 1, 1998 and ending on December 31, 1999.

CONDITION

2. The remission is granted pursuant to section 1 on the condition that:

- (a) the crane vessel is used in activities associated with the Sable offshore energy project; and,
- (b) a claim for remission is made to the Minister of National Revenue prior to December 31, 2000.

COMING INTO FORCE

3. This Order comes into force on May 28, 1998.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

This Order remits the duties paid or payable on the “1/120th basis” on the temporary importation of the heavy-lift crane, “S7000”, for use in the construction of the Sable offshore natural gas project. The “S7000” is essential in the construction of the wellhead jackets and platforms given its precision lifting capabilities. The “S7000” will be in Canada temporarily for a total of about three months between March 1998 and the fall of 1999.

Enregistrement
DORS/98-305 28 mai 1998

TARIF DES DOUANES

Décret concernant la remise des droits de douane sur le navire-grue « S7000 »

C.P. 1998-906 28 mai 1998

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret concernant la remise des droits de douane sur le navire-grue « S7000 »*, ci-après.

DÉCRET CONCERNANT LA REMISE DES DROITS DE DOUANE SUR LE NAVIRE-GRUE « S7000 »

REMISE

1. Sous réserve de l'article 2, remise est accordée par la présente des droits de douane payés ou payables selon la règle du cent-vingtième de la valeur en douane aux termes du *Règlement sur la diminution ou la suppression des droits de douane sur les navires* pour l'importation temporaire du navire-grue « S7000 » pendant la période commençant le 1^{er} mars 1998 et se terminant le 31 décembre 1999.

CONDITION

2. La remise visée à l'article 1 est accordée à condition :

- a) que le navire-grue soit utilisée pour des activités liées au projet d'exploitation du champ gazifère extracôtier Sable;
- b) qu'une demande de remise soit présentée au ministre du Revenu national avant le 31 décembre 2000.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent décret entre en vigueur le 28 mai 1998.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

Le présent décret accorde la remise des droits de douane payés ou payables selon la règle du cent-vingtième de la valeur en douane pour l'importation temporaire du navire-grue de fort tonnage « S7000 » aux fins de la construction des installations du projet d'exploitation du champ gazifère extracôtier Sable. La grue « S7000 » est un appareil essentiel à la construction des treillis de tête de puits et des plate-formes étant donné sa capacité d'effectuer des opérations de levage de précision. La grue « S7000 » demeurera au Canada pendant environ trois mois au total, entre mars 1998 et l'automne de 1999.

^a S.C. 1997, c. 36

^a L.C. 1997, ch. 36

Alternatives

No alternatives were considered. A remission Order, pursuant to section 115 of the *Customs Tariff*, is the appropriate method of providing tariff relief in this instance.

Benefits and Costs

This Order would remit approximately \$1.9 million in duties and would remove a financial liability for the Sable offshore energy project. Since there are no similar floating cranes in Canada, and no Canadian shipyard has the capability to construct a heavy-lift crane vessel of this type, tariff relief would have no adverse impact on Canadian companies.

Consultation

This measure is supported by the Shipbuilding Association of Canada and the Interdepartmental Remission Committee.

Compliance and Enforcement

As this is a tariff relief measure, compliance is not an issue.

Contact

Christine Wiecek
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
(613) 992-6887

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été envisagée puisque la prise d'un décret de remise en vertu de l'article 115 du *Tarif des douanes* est la façon appropriée d'accorder un allègement tarifaire en l'espèce.

Avantages et coûts

En vertu du présent décret, des droits de douane s'élevant à environ 1,9 million de dollars seront remis et une obligation financière ayant trait au projet énergétique extracôtier Sable sera supprimée. Puisqu'il n'existe aucune grue flottante similaire au Canada et qu'aucun chantier naval canadien n'est en mesure de construire un navire-grue à fort tonnage de cette sorte, l'allègement tarifaire ne portera aucun préjudice aux entreprises canadiennes.

Consultations

Cette mesure est appuyée par l'Association de la construction navale du Canada et par le Comité interministériel des remises.

Conformité et application

Puisqu'il s'agit d'une mesure d'allègement tarifaire, la conformité ne pose pas de problème.

Personne-ressource

Christine Wiecek
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
(613) 992-6887

Registration
SOR/98-306 28 May, 1998

EMPLOYMENT INSURANCE ACT
BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 1997

Regulations Amending the Insurable Earnings and Collection of Premiums Regulations

P.C. 1998-915 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to section 108 of the *Employment Insurance Act*^a and section 91 of the *Budget Implementation Act, 1997*^b, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Insurable Earnings and Collection of Premiums Regulations*, made by the Minister of National Revenue.

REGULATIONS AMENDING THE INSURABLE EARNINGS AND COLLECTION OF PREMIUMS REGULATIONS

AMENDMENT

1. Section 18.1¹ of the *Insurable Earnings and Collection of Premiums Regulations*² is replaced by the following:

18.1 (1) For the purpose of subsection 96(9) of the Act, employers are associated employers

(a) if they are deemed to be associated under the *Income Tax Act*; or

(b) if one of them acquires a business or part of a business from the other by purchase, sale, amalgamation or merger, or by any other means.

(2) If two or more employers are associated with each other and are entitled to a premium refund under subsection 96(6) or (7) of the Act, the premium refund for the employers shall not exceed the maximum premium refund available under the Act, and the refund shall be allocated among them either

(a) according to the terms of a written agreement signed by all the associated employers and filed with the Minister no later than February 28 of the year after the year in which the employer premiums were paid, or

(b) in the absence of such an agreement, by

(i) multiplying the premium refund for the year calculated under section 96 of the Act by the amount paid in employer premiums by the associated employer in the year, and

(ii) dividing the amount calculated under subparagraph (i) by the total amount of employer premiums paid by all the associated employers in the year.

Enregistrement
DORS/98-306 28 mai 1998

LOI SUR L'ASSURANCE-EMPLOI
LOI D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 1997

Règlement modifiant le Règlement sur la rémunération assurable et la perception des cotisations

C.P. 1998-915 28 mai 1998

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu de l'article 108 de la *Loi sur l'assurance-emploi*^a et de l'article 91 de la *Loi d'exécution du budget de 1997*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé le *Règlement modifiant le Règlement sur la rémunération assurable et la perception des cotisations*, ci-après, pris par le ministre du Revenu national.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA RÉMUNÉRATION ASSURABLE ET LA PERCEPTION DES COTISATIONS

MODIFICATION

1. L'article 18.1¹ du Règlement sur la rémunération assurable et la perception des cotisations² est remplacé par ce qui suit :

18.1 (1) Pour l'application du paragraphe 96(9) de la Loi :

a) sont des employeurs associés les employeurs qui sont réputés associés en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*;

b) un employeur est réputé associé à un autre employeur s'il acquiert de ce dernier tout ou partie d'une entreprise par achat, vente, fusion, unification ou tout autre moyen.

(2) Lorsque deux ou plusieurs employeurs sont associés et sont admissibles à un remboursement de cotisations en vertu des paragraphes 96(6) ou (7) de la Loi, le montant du remboursement de cotisations accordé à ces employeurs ne peut excéder le remboursement de cotisations maximal prévu par la Loi et il est réparti entre eux de la manière suivante :

a) conformément à une convention écrite signée par eux et produite auprès du ministre au plus tard le 28 février de l'année suivant celle dans laquelle les cotisations patronales ont été payées;

b) en l'absence d'une convention écrite :

(i) d'une part, en multipliant le remboursement de cotisations pour l'année, calculé conformément à l'article 96 de la Loi, par les cotisations patronales payées dans l'année par l'employeur associé,

(ii) d'autre part, en divisant le montant calculé selon le sous-alinéa (i) par le montant total des cotisations patronales payées dans l'année par tous les employeurs associés.

^a S.C. 1996, c. 23

^b S.C. 1997, c. 26

¹ SOR/98-137

² SOR/97-33

^a L.C. 1996, ch. 23

^b L.C. 1997, ch. 26

¹ DORS/98-137

² DORS/97-33

COMING INTO FORCE

2. Section 1 is deemed to have come into force on January 1, 1997.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Insurable Earnings and Collection of Premiums Regulations* were amended, by P.C. 1998-284, SOR/98-137, to add section 18.1 to deal with refunds issued to associated employers under the "New Hires" program. This program provides employment insurance premium relief (i.e. refunds) for all firms with employer premiums of less than \$60,000 in 1996. The amendment was to introduce a definition of "associated employer", and to ensure that the total refund available to all the associated employers could not exceed the maximum refund available under the Act for a single employer.

The coming into force of the amendment was omitted. It should have been stated as coming into force on January 1, 1997. The authority to enact the retroactive application is found in section 91 of the 1997 budget implementation bill (Chapter 26 of the Annual Statutes of Canada, 1997, [Bill C-93]).

Alternatives

No alternatives were considered.

Benefits and Costs

The addition of section 18.1 will ensure that employers who are associated will be considered as a single employer and thus cannot receive a larger premium refund than they otherwise would have received.

Consultation

No consultation took place as these amendments are required under existing provisions of the Act as approved by Parliament.

Compliance and Enforcement

Revenue Canada administers the collection of premiums under the *Employment Insurance Act*. The Act contains penalty provisions for failure to deduct and remit premiums as and when required.

Contact

Mr. Richard Montroy
Legislative Policy Division
Department of National Revenue
123 Slater Street
Ottawa, Ontario
K1A 0L5
(613) 952-6479

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. L'article 1 est réputé être entré en vigueur le 1^{er} janvier 1997.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur la rémunération assurable et la perception des cotisations* a été modifié par C.P. 1998-284, DORS/98-137, afin d'ajouter l'article 18.1 qui traite des remboursements émis, en vertu du programme pour l'embauche de nouveaux travailleurs, aux employeurs associés. Ce programme prévoit un allègement des cotisations d'assurance-emploi (c'est-à-dire un remboursement) à toutes les entreprises dont les cotisations d'employeur sont inférieures à 60 000 \$ en 1996. Ce nouvel article introduisait une définition « d'employeur associé ». Ainsi, le remboursement total disponible aux employeurs associés ne peut excéder le remboursement maximal prévu dans la loi pour un employeur unique.

La date d'entrée en vigueur de cette modification a été omise. Elle aurait dû être indiquée comme étant le 1^{er} janvier 1997. L'article 91 du projet de loi pour l'exécution du budget de 1997 (Chapitre 26 des lois annuelles du Canada, 1997 [projet de loi C-93]) accorde le pouvoir de promulguer cette modification de façon rétroactive.

Solutions envisagées

Aucune autre mesure n'a été envisagée.

Avantages et coûts

L'ajout de l'article 18.1 fera en sorte que les employeurs associés seront considérés comme étant un employeur unique. Ils ne pourront donc recevoir un remboursement de cotisations plus élevé que celui prévu dans la loi.

Consultations

Puisque ces modifications s'imposent en vertu des dispositions actuelles de la Loi, telle qu'approuvée par le Parlement, aucune consultation n'a été tenue.

Respect et exécution

Revenu Canada administre la perception des cotisations en vertu de la *Loi sur l'assurance-emploi*. Cette Loi prévoit des pénalités si les cotisations ne sont pas déduites et remises telles que et lorsque requises.

Personne-ressource

M. Richard Montroy
Division de la politique législative
Ministère du Revenu national
123, rue Slater
Ottawa (Ontario)
K1A 0L5
(613) 952-6479

Registration
SOR/98-307 28 May, 1998

COPYRIGHT ACT

Definition of “Wireless Transmission System” Regulations

P.C. 1998-919 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to subsection 68.1(5)^a of the *Copyright Act*, hereby makes the annexed *Definition of “Wireless Transmission System” Regulations*.

DEFINITION OF “WIRELESS TRANSMISSION SYSTEM” REGULATIONS

EXPRESSION DEFINED

1. For the purposes of section 68.1 of the *Copyright Act*, “wireless transmission system” means a system operated by a terrestrial radio station that transmits in analog or digital mode a signal containing performers’ performances of musical works or sound recordings embodying the performers’ performances, in analog or digital form, whether in the A.M. or F.M. frequency band or in any other range assigned by the Minister under section 5 of the *Radiocommunication Act*, without artificial guide for free reception by the public.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on May 28, 1998.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Currently, there are no regulations pursuant to subsection 68.1(5) of the *Copyright Act* defining “wireless transmission system”.

Recent revisions to the *Copyright Act* provide that the Copyright Board is responsible for approving tariffs for the performance in public or the communication to the public by telecommunication of performers’ performances of musical works or of sound recordings embodying these (commonly referred to as the “neighbouring rights tariff”). Under the revised *Copyright Act*, when approving these tariffs, the Copyright Board must apply a special and transitional royalty rate for a “wireless transmission system” as set out in section 68.1 of the revised Act.

^a S.C. 1997, c. 24, s. 45

Enregistrement
DORS/98-307 28 mai 1998

LOI SUR LE DROIT D’AUTEUR

Règlement sur la définition de « système de transmission par ondes radioélectriques »

C.P. 1998-919 28 mai 1998

Sur recommandation du ministre de l’Industrie et en vertu du paragraphe 68.1(5)^a de la *Loi sur le droit d’auteur*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement sur la définition de « système de transmission par ondes radioélectriques »*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LA DÉFINITION DE « SYSTÈME DE TRANSMISSION PAR ONDES RADIOÉLECTRIQUES »

DÉFINITION

1. Pour l’application de l’article 68.1 de la *Loi sur le droit d’auteur*, « système de transmission par ondes radioélectriques » s’entend d’un système exploité par une station terrestre de radio qui transmet en mode analogique ou numérique un signal porteur de prestations d’œuvres musicales ou d’enregistrements sonores constitués de ces prestations, sous forme analogique ou numérique, dans la bande de fréquences AM ou FM ou toute autre gamme de fréquence attribuée par le ministre aux termes de l’article 5 de la *Loi sur la radiocommunication*, sans guide artificiel aux fins de la réception à titre gratuit par le public.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 28 mai 1998.

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Aucun règlement, pris en vertu du paragraphe 68.1(5) de la *Loi sur le droit d’auteur*, ne définit présentement l’expression « système de transmission par ondes radioélectriques ».

Les modifications récentes apportées à la *Loi sur le droit d’auteur* prévoient que la Commission du droit d’auteur est chargée d’homologuer les tarifs pour l’exécution en public ou la communication au public par télécommunication de prestations d’œuvres musicales ou d’enregistrements sonores constitués de ces prestations (communément appelés « tarif des droits voisins »). En vertu de la *Loi sur le droit d’auteur* révisée, la Commission du droit d’auteur doit, lorsqu’elle homologue ces tarifs, appliquer un tarif spécial et transitoire pour les « systèmes de transmission par ondes radioélectriques », tel que le stipule l’article 68.1.

^a L.C. 1997, ch. 24, art. 45

By prescribing the meaning of the term “wireless transmission system”, these Regulations define who will be the beneficiaries of the special and transitional royalty rate.

Alternatives

The alternative to let the Copyright Board interpret the meaning of the term “wireless transmission system” in the course of approving the relevant tariffs was considered. However, given the importance of this term in the context of neighbouring rights, the government considers it preferable to define it by regulations.

Benefits and Costs

These Regulations ensure a clear and precise interpretation of who should benefit from a special and transitional royalty rate intended to reduce the financial impact on the radio broadcasting industry of the introduction of a new tariff. There will be no associated costs to the broadcasting industry or to the recording industry due to these Regulations. A clear and precise definition of “wireless transmission system” will speed up the tariff-approval procedure at the Copyright Board, to the benefit of parties involved.

There will be no associated costs to the government due to these Regulations.

Consultation

Informal consultations were undertaken by the Departments of Industry Canada and Canadian Heritage. The following associations were provided with informal drafts of the regulations: Alberta Recording Industries Association (ARIA), Alliance of Canadian Cinema, Television & Radio Artists (ACTRA), American Federation of Musicians of the United States and Canada (AFM), Artists' Rights Coalition, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française (ACRTF), Association québécoise de l'industrie du disque, du spectacle et de la vidéo (ADISQ), The Canadian Association of Broadcasters (CAB), The Canadian Association of Ethnic Radio Broadcasters (CAEB), Canadian Broadcasters Rights Agency Inc., Canadian Cable Television Association (CCTA), Canadian Independent Record Production Association (CIRPA), Canadian Music Publishers Association, Canadian Recording Industry Association (CRIA), CTV Television Network Ltd., Guilde des musiciens du Québec, Télé-Métropole Inc., Union des Artistes (UdA), Vancouver Musicians' Association, Society of Authors, Composers and Music Publishers of Canada (SOCAN). Comments were supportive.

The regulations were prepublished for a 30-day public comment period in the *Canada Gazette*, Part I, on February 7, 1998. One written representation was received that suggested an amendment. After careful consideration, it was decided not to amend these Regulations and to proceed with their implementation as prepublished.

Compliance and Enforcement

The Copyright Board will apply these Regulations defining “wireless transmission system” in the context of its tariff-approval procedure. Enforcement mechanisms are not required.

En définissant ce qu'il faut entendre par « système de transmission par ondes radioélectriques », le présent règlement précise quels seront les bénéficiaires de ce tarif spécial et transitoire.

Solutions envisagées

La possibilité de laisser la Commission du droit d'auteur interpréter le sens de l'expression « système de transmission par ondes radioélectriques » dans le cadre de l'homologation des tarifs applicables a été envisagée. Toutefois, étant donné l'importance de cette expression dans le contexte des droits voisins, le gouvernement estime préférable d'en définir le sens par règlement.

Avantages et coûts

Le présent règlement vise à donner une définition claire et précise de ceux qui devraient bénéficier d'un tarif spécial et transitoire sous « système de transmission par ondes radioélectriques ». Ce règlement est destiné à réduire l'impact financier de l'introduction d'un nouveau tarif sur l'industrie de la radiodiffusion. La mesure n'entraîne aucun coût pour l'industrie de la radiodiffusion ou de l'enregistrement sonore. Une définition claire et précise de « système de transmission par ondes radioélectriques » accélérera le processus de tarification à la Commission du droit d'auteur et ce, au plus grand bénéfice des parties impliquées.

Le présent règlement n'entraîne aucun coût pour le gouvernement.

Consultations

Des consultations informelles ont été entreprises par les ministères de l'Industrie et du Patrimoine canadien. Les associations suivantes ont reçu une version informelle du projet de règlement : Alberta Recording Industries Association (ARIA), Alliance of Canadian Cinema, Television & Radio Artists (ACTRA), American Federation of Musicians of the United States and Canada (AFM), Artists' Rights Coalition, Association canadienne de la radio et de la télévision de langue française (ACRTF), Association québécoise de l'industrie du disque, du spectacle et de la vidéo (ADISQ), Association canadienne des radiodiffuseurs (ACR), Association canadienne des radiodiffuseurs ethniques (ACRE), Canadian Broadcasters Rights Agency Inc., Association canadienne de télévision par câble (ACTC), Canadian Independent Record Production Association (CIRPA), Association canadienne des éditeurs de musique, Association de l'industrie canadienne de l'enregistrement (CRIA), CTV Television Network Ltd., Guilde des musiciens du Québec, Télé-Métropole Inc., Union des Artistes (UdA), Vancouver Musicians' Association, Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique (SOCAN). Tous les commentaires reçus étaient favorables.

Le règlement a été prépublié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 7 février dernier afin d'accorder au public une période de trente jours pour soumettre leurs commentaires. Un commentaire suggérant un amendement fut reçu. Après avoir sérieusement considéré l'amendement suggéré, il a été décidé de ne pas modifier le libellé et de procéder à la mise en place du règlement tel que prépublié.

Respect et exécution

Il incombe à la Commission du droit d'auteur d'appliquer le présent règlement définissant le « système de transmission par ondes radioélectriques » dans le cadre du processus d'homologation des tarifs. Il n'est pas nécessaire d'établir un mécanisme d'application ou d'exécution.

Contacts

Suzie Beaulieu
Legal Policy Analyst
Industry Canada
Intellectual Property Policy Directorate
5th Floor, West Tower
235 Queen Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H5
(613) 952-2377

Michelle L. Boudreau
Policy Analyst
Department of Canadian Heritage
Copyright Policy and Economic Planning
4th Floor, Room 112
15 Eddy Street
Hull, Quebec
K1A 0M5
(819) 997-5990

Personnes-ressources

Suzie Beaulieu
Analyste juridique de politique
Industrie Canada
Direction de la politique de la propriété intellectuelle
Tour ouest, 5^e étage
235, rue Queen
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5
(613) 952-2377

Michelle L. Boudreau
Analyste de politique
Ministère du Patrimoine canadien
Planification de l'économie et droits de reproduction
4^e étage, pièce 112
15, rue Eddy
Hull (Québec)
K1A 0M5
(819) 997-5990

Registration
SOR/98-308 28 May, 1998

NORDION AND THERATRONICS DIVESTITURE
AUTHORIZATION ACT

Theratronics International Limited Divestiture Regulations

P.C. 1998-921 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the President of the Treasury Board, pursuant to subsections 9(3)^a and (4)^a of the *Nordion and Theratronics Divestiture Authorization Act*^b, hereby makes the annexed *Theratronics International Limited Divestiture Regulations*.

THERATRONICS INTERNATIONAL LIMITED DIVESTITURE REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.

“Act” means the *Public Service Superannuation Act*. (*Loi*)

“new employer” means a person or body who, by reason of an agreement with Her Majesty in right of Canada, carries out the activities that were formerly carried out by Theratronics International Limited and includes a person who acts for or on behalf of that person or body. (*nouvel employeur*)

APPLICATION

2. (1) Subject to subsection (2) and section 3, these Regulations apply to a person who, by reason of an agreement between Her Majesty in right of Canada and a new employer, ceases to be employed in the Public Service and becomes employed by the new employer on or after May 1, 1998.

(2) These Regulations do not apply to a person

(a) who subsequently becomes re-employed by the new employer; or

(b) who has made an election pursuant to paragraph 9(1)(d) of the *Nordion and Theratronics Divestiture Authorization Act* before May 1, 1998.

(3) Sections 4 to 9 do not apply to a person who has exercised an option under subsection 3(2).

APPLICABLE PROVISIONS

3. (1) Sections 12, 13 and 13.01 of the Act only apply to a person on and after the date on which that person ceases to be employed by the new employer.

(2) Despite subsection (1), where, on or after May 1, 1998 a person would be eligible, were it not for these Regulations, to exercise an option under subsection 12(3), paragraph 13(7)(a) or (b) or section 13.01 of the Act, the person may exercise such an option no later than one year after the date on which the person ceases to be employed in the Public Service and becomes employed by the new employer.

Enregistrement
DORS/98-308 28 mai 1998

LOI AUTORISANT L'ALIÉNATION DE NORDION ET DE
THERATRONICS

Règlement sur la cession de Theratronics International Limitée

C.P. 1998-921 28 mai 1998

Sur recommandation du président du Conseil du Trésor et en vertu des paragraphes 9(3)^a et (4)^a de la *Loi autorisant l'aliénation de Nordion et de Theratronics*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement sur la cession de Theratronics International Limitée*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LA CESSION DE THERATRONICS INTERNATIONAL LIMITÉE

DÉFINITIONS

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

« Loi » La *Loi sur la pension de la fonction publique*. (*Act*)

« nouvel employeur » Personne ou organisme qui, par suite d'une entente avec Sa Majesté du chef du Canada, exerce les activités qui étaient auparavant exercées par Theratronics International Limitée; y est assimilé quiconque agit pour le compte de la personne ou de l'organisme. (*new employer*)

APPLICATION

2. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l'article 3, le présent règlement s'applique à toute personne qui, par suite d'une entente entre Sa Majesté du chef du Canada et un nouvel employeur, cesse d'être employée dans la fonction publique pour devenir employée du nouvel employeur le 1^{er} mai 1998 ou après cette date.

(2) Le présent règlement ne s'applique pas à la personne qui, selon le cas :

a) est ultérieurement réembauchée par le nouvel employeur;

b) a fait le choix prévu à l'alinéa 9(1)(d) de la *Loi autorisant l'aliénation de Nordion et de Theratronics* avant le 1^{er} mai 1998.

(3) Les articles 4 à 9 ne s'appliquent pas à la personne qui a exercé un choix aux termes du paragraphe 3(2).

DISPOSITIONS APPLICABLES

3. (1) Les articles 12, 13 et 13.01 de la Loi ne s'appliquent à la personne visée qu'à compter de la date à laquelle elle ne cesse d'être employée par le nouvel employeur.

(2) Malgré le paragraphe (1), la personne qui, le 1^{er} mai 1998 ou après cette date, aurait le droit, en l'absence du présent règlement, d'exercer un choix en vertu du paragraphe 12(3), des alinéas 13(7)a) ou b) ou de l'article 13.01 de la Loi peut exercer un tel choix au plus tard à l'expiration du délai d'un an suivant la date où elle cesse d'être employée dans la fonction publique pour devenir employée du nouvel employeur.

^a S.C. 1992, c. 46, s. 90

^b S.C. 1990, c. 4

^a L.C. 1992, ch. 46, art. 90

^b L.C. 1990, ch. 4

(3) A person who has exercised an option under subsection (2) is deemed not to have become employed by the new employer for the purposes of these Regulations and of sections 83 to 99 of the *Public Service Superannuation Regulations* and is not entitled to exercise an option pursuant to subsection (1) when the person ceases to be employed by the new employer.

SURVIVING SPOUSE AND CHILDREN

4. For the purposes of subsection 12(8) of the Act, the surviving spouse and children of a person who dies while employed by the new employer are entitled to a death benefit equal to a return of contributions.

5. For the purposes of subsection 13(3) of the Act, the surviving spouse and children of a person who dies while employed by the new employer are entitled to an allowance as described in paragraphs 12(4)(a) and (b) of the Act, subject to the limitations set out in subsections 12(4) and (5) of the Act.

6. For the purposes of subsection 26(2) of the Act, a child who was born to or adopted by a person or became the stepchild of the person during the period that begins on the date on which the person ceases to be employed in the Public Service and that ends on the date on which that person ceases to be employed by the new employer is entitled to an allowance under Part I of the Act.

ADAPTATION OF SUBSECTION 10(5) OF THE ACT

7. For the purposes of subsection 10(5) of the Act, the one year period referred to in paragraph 10(5)(a) of the Act shall begin on the date on which the person ceases to be employed by the new employer.

ADAPTATION OF SECTIONS 12 AND 13 OF THE ACT

8. For the purposes of sections 12 and 13 of the Act, pensionable service includes the period of service with the new employer that begins on the date on which the person ceases to be employed in the Public Service and that ends on the date on which the person ceases to be employed by the new employer.

9. For the purposes of sections 12 and 13 of the Act, the age of a person when the person ceases to be employed in the Public Service is the age of the person on the day on which that person ceases to be employed by the new employer.

COMING INTO FORCE

10. These Regulations come into force on May 1, 1998.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Divestiture regulations are required under the *Nordion and Theratronics Divestiture Act* to define the availability of pension benefits for employees transferring from Theratronics International Limited to a new employer on or after May 1, 1998.

The regulations provide that eligible individuals can access a lump sum benefit such as a return of contributions or a transfer value on ceasing to be employed in the Public Service. Individuals who do not exercise an option for a lump sum benefit will

(3) La personne qui a exercé un choix aux termes du paragraphe (2) est réputée ne pas être devenue employée du nouvel employeur pour l'application du présent règlement et des articles 83 à 99 du *Règlement sur la pension de la fonction publique* et elle n'a pas le droit d'exercer un choix en vertu du paragraphe (1) lorsqu'elle cesse d'être employée par le nouvel employeur.

CONJOINT SURVIVANT ET ENFANTS

4. Pour l'application du paragraphe 12(8) de la Loi, le conjoint survivant et les enfants de la personne qui décède pendant qu'elle est employée du nouvel employeur ont droit à un remboursement de contributions à titre de prestation consécutive au décès.

5. Pour l'application du paragraphe 13(3) de la Loi, le conjoint survivant et les enfants de la personne qui décède pendant qu'elle est employée du nouvel employeur ont droit à l'allocation prévue aux alinéas 12(4)a) et b) de la Loi, sous réserve des restrictions indiquées aux paragraphes 12(4) et (5) de la Loi.

6. Pour l'application du paragraphe 26(2) de la Loi, a droit à une allocation prévue à la partie I de la Loi l'enfant qui est né de la personne visée, qui a été adoptée par elle ou qui en est devenu le beau-fils ou la belle-fille au cours de la période commençant à la date à laquelle elle cesse d'être employée dans la fonction publique et se terminant à la date à laquelle elle cesse d'être employée par le nouvel employeur.

ADAPTATION DU PARAGRAPHE 10(5) DE LA LOI

7. Pour l'application du paragraphe 10(5) de la Loi, le délai d'un an prévu à l'alinéa a) de ce paragraphe commence à courir à la date où la personne cesse d'être employée par le nouvel employeur.

ADAPTATION DES ARTICLES 12 ET 13 DE LA LOI

8. Pour l'application des articles 12 et 13 de la Loi, la période de service ouvrant droit à pension comprend la période de service auprès du nouvel employeur commençant à la date où la personne cesse d'être employée dans la fonction publique et se terminant à la date où elle cesse d'être employée par le nouvel employeur.

9. Pour l'application des articles 12 et 13 de la Loi, l'âge de la personne qui cesse d'être employée dans la fonction publique est l'âge qu'elle a le jour où elle cesse d'être employée par le nouvel employeur.

ENTRÉE EN VIGUEUR

10. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} mai 1998.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Un règlement sur la cession doit être pris en vertu de la *Loi autorisant l'aliénation de Nordion et de Theratronics* afin de définir la disponibilité des prestations de pension pour les employés transférés de Theratronics International Limited à un nouvel employeur, le 1^{er} mai 1998 ou après cette date.

Le règlement prévoit que les personnes admissibles peuvent toucher un montant forfaitaire, par exemple le remboursement des cotisations ou une valeur de transfert, lorsqu'elles quittent leur emploi dans la fonction publique. Les personnes qui n'exercent

retain the protection of their pension accruals under the *Public Service Superannuation Act*, as of the date they cease to be employed in the Public Service and their service with the new employer will count for benefit eligibility purposes under that Act.

Alternatives

The provisions of the pension arrangements for public servants have been specified in statute or regulations. Without a change in the enabling legislation, there is no alternative to the regulatory route.

Anticipated Impact

The application of these Regulations is limited to the affected individuals whose particular circumstances are described in the amendments.

Consultation

There have been consultations on the pension arrangements for divestiture situations with the President of the Treasury Board's Advisory Committee on the *Public Service Superannuation Act* and Theratronics International Limited.

Compliance Mechanism

The normal legislative, regulatory and administrative compliance structures will apply, including internal audits, the usual reports to Parliament and responses to enquiries received from Members of Parliament, affected individuals and their representatives.

Contact

Joan M. Arnold
Acting Director
Pensions Legislation Development Group
Pensions Division
Treasury Board Secretariat
Ottawa, Ontario
K1A 0R5
(613) 952-3119

pas cette option conserveront la protection de leurs crédits de pension accumulés en vertu de la *Loi sur la pension de la fonction publique* à compter de la date de leur cessation d'emploi de la fonction publique et leur service chez le nouvel employeur entrera en ligne de compte aux fins de l'admissibilité aux prestations en vertu de ladite loi.

Solutions de rechange envisagées

Les dispositions du régime de pension pour les fonctionnaires ont été déterminées par loi ou règlement. Sans modification de la loi, il n'y a qu'une solution possible, celle de la réglementation.

Répercussions prévues

L'application de ce règlement est limitée aux employés concernés, dont les circonstances particulières sont décrites dans les modifications.

Consultation

On a consulté, au sujet des arrangements de pension pour les cas de cession, le Comité consultatif du président du Conseil du Trésor chargé de l'application de la *Loi sur la pension de la fonction publique* et Theratronics International Limitée.

Mécanismes de conformité

Les structures habituelles de conformité législative, réglementaire et administrative s'appliqueront, y compris les vérifications internes, les rapports soumis régulièrement au Parlement et les réponses aux demandes de renseignements reçues des membres du Parlement, des employés concernés et de leurs représentants.

Personne-ressource

Joan M. Arnold
Directrice intérimaire
Groupe de l'élaboration de la législation sur les pensions
Division des pensions
Secrétariat du Conseil du Trésor
Ottawa (Ontario)
K1A 0R5
(613) 952-3119

Registration
SOR/98-309 28 May, 1998

NORDION AND THERATRONICS DIVESTITURE
AUTHORIZATION ACT

Regulations Amending the Nordion and Theratronics Employees Pension Protection Regulations

P.C. 1998-922 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the President of the Treasury Board, pursuant to subsections 9(3)^a and (4)^a of the *Nordion and Theratronics Divestiture Authorization Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Nordion and Theratronics Employees Pension Protection Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE NORDION AND THERATRONICS EMPLOYEES PENSION PROTECTION REGULATIONS

AMENDMENT

1. Section 2 of the *Nordion and Theratronics Employees Pension Protection Regulations*¹ is replaced by the following:

2. Subject to sections 3 and 4, the *Public Service Superannuation Act* and the regulations made under that Act apply to a person who has made an election under paragraph 9(1)(d) of the *Nordion and Theratronics Divestiture Authorization Act* before May 1, 1998.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on May 1, 1998.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

An amendment to the *Nordion and Theratronics Employees Pension Protection Regulations* is required stating that the regulations do not apply to Theratronics employees transferring to a new employer on or after May 1, 1998. Pension protection will be provided to these employees under the *Theratronics International Limited Divestiture Regulations*.

Alternatives

The provisions of the pension arrangements for public servants have been specified in statute or regulations. Without a change in the enabling legislation, there is no alternative to the regulatory route.

^a S.C. 1992, c. 46, s. 90

^b S.C. 1990, c. 4

¹ SOR/95-421

Enregistrement
DORS/98-309 28 mai 1998

LOI AUTORISANT L'ALIÉNATION DE NORDION ET DE
THERATRONICS

Règlement modifiant le Règlement sur la protection des pensions des employés de Nordion et de Theratronics

C.P. 1998-922 28 mai 1998

Sur recommandation du président du Conseil du Trésor et en vertu des paragraphes 9(3)^a et (4)^a de la *Loi autorisant l'aliénation de Nordion et de Theratronics*^b, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la protection des pensions des employés de Nordion et de Theratronics*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA PROTECTION DES PENSIONS DES EMPLOYÉS DE NORDION ET DE THERATRONICS

MODIFICATION

1. L'article 2 du *Règlement sur la protection des pensions des employés de Nordion et de Theratronics*¹ est remplacé par ce qui suit :

2. Sous réserve des articles 3 et 4, la *Loi sur la pension de la fonction publique* et ses règlements s'appliquent à la personne qui a fait le choix prévu à l'alinéa 9(1)d) de la *Loi autorisant l'aliénation de Nordion et de Theratronics* avant le 1^{er} mai 1998.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} mai 1998.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Il faut modifier le *Règlement sur la protection des pensions des employés de Nordion et de Theratronics* en indiquant que le règlement ne s'applique pas aux employés de Theratronics qui sont transférés à un nouvel employeur le 1^{er} mai 1998 ou après cette date. Le régime de pension de ces employés sera protégé en vertu du *Règlement sur la cession de Theratronics International Limited*.

Solutions de rechange envisagées

Les dispositions du régime de pension pour les fonctionnaires ont été déterminées par loi ou règlement. Sans modification de la loi, il n'y a qu'une solution possible, celle de la réglementation.

^a L.C. 1992, ch. 46, art. 90

^b S.C. 1990, ch. 4

¹ DORS/95-421

Anticipated Impact

The application of these Regulations is limited to the affected individuals whose particular circumstances are described in the amendments.

Consultation

There have been consultations on the pension arrangements for divestiture situations with the President of the Treasury Board's Advisory Committee on the *Public Service Superannuation Act* and Theratronics International Limited.

Compliance Mechanism

The normal legislative, regulatory and administrative compliance structures will apply, including internal audits, the usual reports to Parliament and responses to enquiries received from Members of Parliament, affected individuals and their representatives.

Contact

Joan M. Arnold
Acting Director
Pensions Legislation Development Group
Pensions Division
Treasury Board Secretariat
Ottawa, Ontario
K1A 0R5
(613) 952-3119

Répercussions prévues

L'application de ce règlement est limitée aux employés concernés, dont les circonstances particulières sont décrites dans les modifications.

Consultations

On a consulté, au sujet des arrangements de pension pour les cas de cession, le Comité consultatif du président du Conseil du Trésor chargé de l'application de la *Loi sur la pension de la fonction publique* et Theratronics International Limitée.

Mécanismes de conformité

Les structures habituelles de conformité législative, réglementaire et administrative s'appliqueront, y compris les vérifications internes, les rapports soumis régulièrement au Parlement et les réponses aux demandes de renseignements reçues des membres du Parlement, des employés concernés et de leurs représentants.

Personne-ressource

Joan M. Arnold
Directrice intérimaire
Groupe de l'élaboration de la législation sur les pensions
Division des pensions
Secrétariat du Conseil du Trésor
Ottawa (Ontario)
K1A 0R5
(613) 952-3119

Registration
SOR/98-310 28 May, 1998

YUKON PLACER MINING ACT
YUKON QUARTZ MINING ACT

Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998-No. 5, First Nation of Nacho Nyak Dun, Y.T.)

P.C. 1998-930 28 May, 1998

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the lands described in the schedule to the annexed Order may be required for the settlement of Aboriginal land claims;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 98^a of the *Yukon Placer Mining Act* and section 14.1^b of the *Yukon Quartz Mining Act*, hereby repeals the Prohibition of Entry on Certain Lands Order, 1995, No. 2, made by Order in Council P.C. 1995-277 of February 21, 1995^c, and makes the annexed *Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998-No. 5, First Nation of Nacho Nyak Dun, Y.T.)*.

ORDER PROHIBITING ENTRY ON CERTAIN LANDS IN THE YUKON TERRITORY (1998-No. 5, FIRST NATION OF NACHO NYAK DUN, Y.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to prohibit entry for the purposes described in section 2 on lands that may be required for the settlement of the Aboriginal land claim of the First Nation of Nacho Nyak Dun, Y.T.

PROHIBITION

2. No person shall enter on the lands described in the Schedule, for the period beginning on the date of registration of this Order and ending on the earlier of February 1, 2003, or upon registration of the survey plan of the Site Specific Settlement Land parcels with the Registrar of Land Titles, in the Yukon Territory, for the purpose of

- (a) locating a claim or prospecting for gold or other precious minerals or stones under the *Yukon Placer Mining Act*; or
- (b) locating a claim or prospecting or mining for minerals under the *Yukon Quartz Mining Act*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

3. Section 2 does not apply in respect of an owner or holder of a recorded placer claim or mineral claim in good standing acquired under the *Yukon Placer Mining Act* or the *Yukon Quartz Mining Act*, with respect to entry on such claim.

^a S.C. 1991, c. 2, s. 2

^b S.C. 1991, c. 2, s. 3

^c SOR/95-109, 1995 *Canada Gazette* Part II, p. 531

Enregistrement
DORS/98-310 28 mai 1998

LOI SUR L'EXTRACTION DE L'OR DANS LE YUKON
LOI SUR L'EXTRACTION DU QUARTZ DANS LE YUKON

Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 5, Première Nation des Nacho Nyak Dun, Yuk.)

C.P. 1998-930 28 mai 1998

Attendu que le gouverneur en conseil est d'avis que les terrains visés à l'annexe du décret ci-après peuvent être nécessaires pour le règlement des revendications territoriales des Autochtones,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 98^a de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de l'article 14.1^b de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil abroge le Décret n° 2 de 1995 sur les terrains interdits d'accès, pris par le décret C.P. 1995-277 du 21 février 1995^c, et prend le *Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 5, Première Nation des Nacho Nyak Dun, Yuk.)*, ci-après.

DÉCRET INTERDISANT L'ACCÈS À DES TERRAINS DU TERRITOIRE DU YUKON (1998-N° 5, PREMIÈRE NATION DES NACHO NYAK DUN, YUK.)

OBJET

1. Le présent décret vise à interdire l'accès, aux fins visées à l'article 2, à des terrains qui peuvent être nécessaires pour le règlement des revendications territoriales des Autochtones de la Première Nation des Nacho Nyak Dun, Yuk.

INTERDICTION

2. Pour la période commençant à la date d'enregistrement du présent décret et se terminant le 1^{er} février 2003 ou, si elle est antérieure, à la date d'enregistrement du plan d'arpentage des parcelles particulières en cause au bureau du conservateur des titres fonciers du territoire du Yukon, il est interdit d'aller sur les terrains visés à l'annexe aux fins :

- a) soit de localiser un claim ou de prospecter pour découvrir de l'or ou d'autres minéraux précieux ou des pierres précieuses sous le régime de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon*;
- b) soit de localiser un claim, de prospecter ou de creuser pour extraire des minéraux sous le régime de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

3. L'article 2 ne s'applique pas au propriétaire ou détenteur d'un claim d'exploitation ou de placer ou d'un claim minier enregistré, en règle, qui a été acquis en vertu de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* ou à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, quant à l'accès à un tel claim.

^a L.C. 1991, ch. 2, art. 2

^b L.C. 1991, ch. 2, art. 3

^c DORS/95-109, *Gazette du Canada* Partie II, 1995, p. 531

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on May 28, 1998.

SCHEDULE
(Section 2)

LANDS ON WHICH ENTRY IS PROHIBITED

In the Yukon Territory, all those parcels of land shown as "Site Specific Settlement Lands" on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Supervisor of Lands at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, all in the said Territory:

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS
(FIRST NATION OF NACHO NYAK DUN, Y.T.)

105M/6	105M/7	105M/8	105M/9	105M/10
105M/11	105M/12	105M/13	105M/14	105N/10
105N/13	105O/11	105O/15	106B/3	106B/5
106C/6	106C/8	106C/9	106C/11	106C/12
106C/13	106D/1	106D/2	106D/3	106D/5
106D/9	106D/11	106D/15	106E/1	106E/2
106E/3	106E/5	106E/7	106E/8	106E/14
106E/15	106F/3	106F/16	115P/5	115P/6
115P/7	115P/8	115P/9	115P/10	115P/11; and
115P/12				

REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Orders.)

Description

Pursuant to negotiations of the Umbrella Final Agreement for the Yukon First Nations, the Government of Canada has agreed that certain lands be prohibited from entry to ensure that no new third-party interests are created.

The Champagne and Aishihik First Nations, the Teslin Tlingit Council, the First Nation of Nacho Nyak Dun and the Vuntut Gwitchin First Nation have each negotiated their final land claim agreements separately with the federal government negotiators. The existing Prohibition of Entry Orders which protect the sub-surface rights for these four (4) Yukon First Nations, have a termination date of December 31, 1998. With the approval of their land claims agreements entered into by Her Majesty the Queen in Right of Canada, the Government of the Yukon Territory and the four (4) Yukon First Nations, the existing Prohibition of Entry Orders must be repealed and substituted with new Orders in order to continue the protection of the Site Specific Settlement Land selections as per clause 5.14.4 of the Umbrella Final Agreement. These Orders will be effective on the date of registration and will end on the earlier of February 1, 2003, or upon registration of the survey plans of the Site Specific Settlement Land parcels with the Registrar of Land Titles, in the Yukon Territory.

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur le 28 mai 1998.

ANNEXE
(article 2)

TERRAINS INTERDITS D'ACCÈS

Dans le territoire du Yukon, les parcelles de terre désignées « Site Specific Settlement Lands » sur les cartes mentionnées ci-après qui figurent aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse dans le territoire du Yukon, et dont des copies ont été déposées auprès du superviseur des terres, à Whitehorse (territoire du Yukon) et au bureau des Registres miniers, à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et à Dawson (territoire du Yukon) :

CARTES DE BASE - RESSOURCES TERRITORIALES
(PREMIÈRE NATION DES NACHO NYAK DUN, YUK.)

105M/6	105M/7	105M/8	105M/9	105M/10
105M/11	105M/12	105M/13	105M/14	105N/10
105N/13	105O/11	105O/15	106B/3	106B/5
106C/6	106C/8	106C/9	106C/11	106C/12
106C/13	106D/1	106D/2	106D/3	106D/5
106D/9	106D/11	106D/15	106E/1	106E/2
106E/3	106E/5	106E/7	106E/8	106E/14
106E/15	106F/3	106F/16	115P/5	115P/6
115P/7	115P/8	115P/9	115P/10	115P/11; et
115P/12				

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des décrets.)

Description

Dans le cadre des négociations de l'Accord-cadre définitif des Premières Nations du Yukon, le gouvernement du Canada a accepté d'interdire l'accès à certaines terres afin d'éviter que de nouveaux intérêts de tierces parties y soient créés.

Les Premières Nations de Champagne et d'Aishihik, le Conseil des Tlingits de Teslin, la Première Nation des Nacho Nyak Dun et la Première Nation des Gwitchin Vuntut ont négocié séparément les ententes définitives sur leur revendications territoriales avec les négociateurs du gouvernement fédéral. Les décrets actuels interdisant l'accès à certaines terres qui protègent les droits tréfonciers de ces Premières Nations doivent prendre fin le 31 décembre 1998. En raison de l'approbation de leurs ententes sur les revendications territoriales conclues par Sa Majesté la Reine du chef du Canada, le gouvernement du territoire du Yukon et les quatre Premières Nations du Yukon, les décrets actuels interdisant l'accès à certaines terres doivent être abrogés et remplacés par de nouveaux décrets afin de continuer à protéger les sites spécifiques choisis en conformité avec l'article 5.14.4 de l'Accord-cadre définitif. Ces décrets entreront en vigueur le jour de leur enregistrement et ils cesseront d'avoir effet le 1^{er} février 2003 ou, si elle est antérieure, à la date d'enregistrement des plans d'arpentage des parcelles particulières au bureau du Conservateur des titres fonciers du territoire du Yukon.

Alternatives

There are no alternatives which can be considered since Prohibition of Entry Orders must be made pursuant to the *Yukon Placer Mining Act* and to the *Yukon Quartz Mining Act*.

Benefits and Costs

These Orders will have a positive effect since they will protect the lands designated in the final selections, as promised by the Government of Canada for the settlement of Aboriginal land claims.

Environmental aspects are at the forefront of Aboriginal land claim negotiations. When land claim agreements are finalized, various environmental and socio-economic advisory boards will be established to assure the public and government that the lands are not being misused.

Consultation

Early notice was given through the 1997 Federal Regulatory Plan, proposal no. INAC/R-1-I. The Government of Canada, the Government of the Yukon Territory and the respective Yukon First Nations have been consulted with respect to these Prohibition of Entry Orders.

Compliance and Enforcement

There are no compliance mechanisms associated with these Orders. However, if claims are staked, the Mining Recorder will refuse to accept them.

Contact

Chris Cuddy
Chief, Land and Water Management Division
Department of Indian Affairs
and Northern Development
Les Terrasses de la Chaudière
10 Wellington Street
Ottawa, Ontario
K1A 0H4
Tel.: (819) 994-7483
FAX: (819) 953-2590

Solutions envisagées

Il ne peut y avoir aucune autre mesure puisque les décrets interdisant l'accès à certaines terres doivent être conformes à la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

Avantages et coûts

Ces décrets auront un effet positif puisqu'ils protègent les terres désignées dans la sélection finale, en respect d'une promesse faite par le gouvernement du Canada afin de résoudre les revendications territoriales des Autochtones.

La question environnementale occupe toujours le premier plan dans les négociations des revendications territoriales des Autochtones. Une fois que les ententes sur les revendications territoriales seront terminées, divers comités consultatifs chargés des questions environnementales et socio-économiques assureront le public et le gouvernement que les terres sont bien utilisées.

Consultations

Préavis a été donné dans les Projets de réglementation fédérale de 1997, n° AINC/R-1-I. Des consultations avec le gouvernement du Canada, le gouvernement du Yukon et les Premières Nations visées ont été entreprises concernant les décrets interdisant l'accès à certaines terres du territoire du Yukon.

Respect et exécution

Il n'y a aucun mécanisme de conformité associé à ces décrets. Par contre, si un claim est jalonné, le bureau des Registres miniers refusera de l'accepter.

Personne-ressource

Chris Cuddy
Chef, Division de la gestion des terres et des eaux
Ministère des Affaires indiennes et
du Nord canadien
Les Terrasses de la Chaudière
10, rue Wellington
Ottawa (Ontario)
K1A 0H4
Téléphone : (819) 994-7483
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-2590

Registration
SOR/98-311 28 May, 1998

YUKON PLACER MINING ACT
YUKON QUARTZ MINING ACT

Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998-No. 6, Champagne and Aishihik First Nations, Y.T.)

P.C. 1998-931 28 May, 1998

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the lands described in the schedule to the annexed Order may be required for the settlement of Aboriginal land claims;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 98^a of the *Yukon Placer Mining Act* and section 14.1^b of the *Yukon Quartz Mining Act*, hereby repeals the Prohibition of Entry on Certain Lands Order, 1995, No. 1, made by Order in Council P.C. 1995-276 of February 21, 1995^c, and makes the annexed *Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998-No. 6, Champagne and Aishihik First Nations, Y.T.)*.

ORDER PROHIBITING ENTRY ON CERTAIN LANDS IN THE YUKON TERRITORY (1998-NO. 6, CHAMPAGNE AND AISHIHIK FIRST NATIONS, Y.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to prohibit entry for the purposes described in section 2 on lands that may be required for the settlement of the Aboriginal land claim of the Champagne and Aishihik First Nations, Y.T.

PROHIBITION

2. No person shall enter on the lands described in the Schedule, for the period beginning on the date of registration of this Order and ending on the earlier of February 1, 2003, or upon registration of the survey plan of the Site Specific Settlement Land parcels with the Registrar of Land Titles, in the Yukon Territory, for the purpose of

- (a) locating a claim or prospecting for gold or other precious minerals or stones under the *Yukon Placer Mining Act*; or
- (b) locating a claim or prospecting or mining for minerals under the *Yukon Quartz Mining Act*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

3. Section 2 does not apply in respect of an owner or holder of a recorded placer claim or mineral claim in good standing acquired under the *Yukon Placer Mining Act* or the *Yukon Quartz Mining Act*, with respect to entry on such claim.

^a S.C. 1991, c. 2, s. 2

^b S.C. 1991, c. 2, s. 3

^c SOR/95-108, 1995 *Canada Gazette* Part II, p. 527

Enregistrement
DORS/98-311 28 mai 1998

LOI SUR L'EXTRACTION DE L'OR DANS LE YUKON
LOI SUR L'EXTRACTION DU QUARTZ DANS LE YUKON

Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 6, Premières Nations de Champagne et Aishihik, Yuk.)

C.P. 1998-931 28 mai 1998

Attendu que le gouverneur en conseil est d'avis que les terrains visés à l'annexe du décret ci-après peuvent être nécessaires pour le règlement des revendications territoriales des Autochtones,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 98^a de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de l'article 14.1^b de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil abroge le Décret n° 1 de 1995 sur les terrains interdits d'accès, pris par le décret C.P. 1995-276 du 21 février 1995^c, et prend le *Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 6, Premières Nations de Champagne et Aishihik, Yuk.)*, ci-après.

DÉCRET INTERDISANT L'ACCÈS À DES TERRAINS DU TERRITOIRE DU YUKON (1998-N° 6, PREMIÈRES NATIONS DE CHAMPAGNE ET AISHIHIK, YUK.)

OBJET

1. Le présent décret vise à interdire l'accès, aux fins visées à l'article 2, à des terrains qui peuvent être nécessaires pour le règlement des revendications territoriales des Autochtones de la Première Nation de Champagne et Aishihik, Yuk.

INTERDICTION

2. Pour la période commençant à la date d'enregistrement du présent décret et se terminant le 1^{er} février 2003 ou, si elle est antérieure, à la date d'enregistrement du plan d'arpentage des parcelles particulières en cause au bureau du conservateur des titres fonciers du territoire du Yukon, il est interdit d'aller sur les terrains visés à l'annexe aux fins :

- a) soit de localiser un claim ou de prospecter pour découvrir de l'or ou d'autres minéraux précieux ou des pierres précieuses sous le régime de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon*;
- b) soit de localiser un claim, de prospecter ou de creuser pour extraire des minéraux sous le régime de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

3. L'article 2 ne s'applique pas au propriétaire ou détenteur d'un claim d'exploitation ou de placer ou d'un claim minier enregistré, en règle, qui a été acquis en vertu de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* ou à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, quant à l'accès à un tel claim.

^a L.C. 1991, ch. 2, art. 2

^b L.C. 1991, ch. 2, art. 3

^c DORS/95-108, *Gazette du Canada* Partie II, 1995, p. 527

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on May 28, 1998.

SCHEDULE
(Section 2)

LANDS ON WHICH ENTRY IS PROHIBITED

In the Yukon Territory, all those parcels of land shown as "Site Specific Settlement Lands" on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Supervisor of Lands at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, all in the said Territory:

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS
(CHAMPAGNE AND AISHIHIK
FIRST NATIONS, Y.T.)

105D/13	105E/5	115A/1	115A/2	115A/3
115A/6	115A/7	115A/8	115A/9	115A/10
115A/11	115A/13	115A/14	115A/15	115A/16
115B/16	115G/1	115G/8	115H/1	115H/2
115H/3	115H/4	115H/5	115H/6	115H/7
115H/9	115H/11	115H/13	115H/14	115J/1; and
115J/2				

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 1826, following SOR/98-310.

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur le 28 mai 1998.

ANNEXE
(article 2)

TERRAINS INTERDITS D'ACCÈS

Dans le territoire du Yukon, les parcelles de terre désignées « Site Specific Settlement Lands » sur les cartes mentionnées ci-après qui figurent aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse dans le territoire du Yukon, et dont des copies ont été déposées auprès du superviseur des terres, à Whitehorse (territoire du Yukon) et au bureau des Registres miniers, à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et à Dawson (territoire du Yukon) :

CARTES DE BASE - RESSOURCES TERRITORIALES
(PREMIÈRES NATIONS DE CHAMPAGNE
ET AISHIHIK, YUK.)

105D/13	105E/5	115A/1	115A/2	115A/3
115A/6	115A/7	115A/8	115A/9	115A/10
115A/11	115A/13	115A/14	115A/15	115A/16
115B/16	115G/1	115G/8	115H/1	115H/2
115H/3	115H/4	115H/5	115H/6	115H/7
115H/9	115H/11	115H/13	115H/14	115J/1; et
115J/2				

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 1826, suite au DORS/98-310.

Registration
SOR/98-312 28 May, 1998

YUKON PLACER MINING ACT
YUKON QUARTZ MINING ACT

Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998-No. 7, Vuntut Gwitchin First Nation, Y.T.)

P.C. 1998-932 28 May, 1998

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the lands described in the schedule to the annexed Order may be required for the settlement of Aboriginal land claims;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 98^a of the *Yukon Placer Mining Act* and section 14.1^b of the *Yukon Quartz Mining Act*, hereby repeals the Prohibition of Entry on Certain Lands Order, 1995, No. 9, made by Order in Council P.C. 1995-1457 of August 30, 1995^c, and makes the annexed *Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998-No. 7, Vuntut Gwitchin First Nation, Y.T.)*.

ORDER PROHIBITING ENTRY ON CERTAIN LANDS IN THE YUKON TERRITORY (1998-NO. 7, VUNTUT GWITCHIN FIRST NATION, Y.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to prohibit entry for the purposes described in section 2 on lands that may be required for the settlement of the Aboriginal land claims of the Vuntut Gwitchin First Nation, Y.T.

PROHIBITION

2. No person shall enter on the lands described in the Schedule, for the period beginning on the date of registration of this Order and ending on the earlier of February 1, 2003, or upon registration of the survey plan of the Site Specific Settlement Land parcels with the Registrar of Land Titles, in the Yukon Territory, for the purpose of

- (a) locating a claim or prospecting for gold or other precious minerals or stones under the *Yukon Placer Mining Act*; or
- (b) locating a claim or prospecting or mining for minerals under the *Yukon Quartz Mining Act*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

3. Section 2 does not apply in respect of an owner or holder of a recorded placer claim or mineral claim in good standing acquired under the *Yukon Placer Mining Act* or the *Yukon Quartz Mining Act*, with respect to entry on such claim.

Enregistrement
DORS/98-312 28 mai 1998

LOI SUR L'EXTRACTION DE L'OR DANS LE YUKON
LOI SUR L'EXTRACTION DU QUARTZ DANS LE YUKON

Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 7, Première Nation des Gwitchin Vuntut, Yuk.)

C.P. 1998-932 28 mai 1998

Attendu que le gouverneur en conseil est d'avis que les terrains visés à l'annexe du décret ci-après peuvent être nécessaires pour le règlement des revendications territoriales des Autochtones,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 98^a de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de l'article 14.1^b de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil abroge le Décret n° 9 de 1995 sur les terrains interdits d'accès, pris par le décret C.P. 1995-1457 du 30 août 1995^c, et prend le *Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 7, Première Nation des Gwitchin Vuntut, Yuk.)*, ci-après.

DÉCRET INTERDISANT L'ACCÈS À DES TERRAINS DU TERRITOIRE DU YUKON (1998-N° 7, PREMIÈRE NATION DES GWITCHIN VUNTUT, YUK.)

OBJET

1. Le présent décret vise à interdire l'accès, aux fins visées à l'article 2, à des terrains qui peuvent être nécessaires pour le règlement des revendications territoriales des Autochtones de la Première Nation des Gwitchin Vuntut, Yuk.

INTERDICTION

2. Pour la période commençant à la date d'enregistrement du présent décret et se terminant le 1^{er} février 2003 ou, si elle est antérieure, à la date d'enregistrement du plan d'arpentage des parcelles particulières en cause au bureau du conservateur des titres fonciers du territoire du Yukon, il est interdit d'aller sur les terrains visés à l'annexe aux fins :

- a) soit de localiser un claim ou de prospecter pour découvrir de l'or ou d'autres minéraux précieux ou des pierres précieuses sous le régime de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon*;
- b) soit de localiser un claim, de prospecter ou de creuser pour extraire des minéraux sous le régime de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

3. L'article 2 ne s'applique pas au propriétaire ou détenteur d'un claim d'exploitation ou de placer ou d'un claim minier enregistré, en règle, qui a été acquis en vertu de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* ou à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, quant à l'accès à un tel claim.

^a S.C. 1991, c. 2, s. 2

^b S.C. 1991, c. 2, s. 3

^c SOR/95-437, 1995 *Canada Gazette* Part II, p. 2640

^a L.C. 1991, ch. 2, art. 2

^b L.C. 1991, ch. 2, art. 3

^c DORS/95-437, *Gazette du Canada* Partie II, 1995, p. 2640

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on May 28, 1998.

SCHEDULE
(Section 2)

LANDS ON WHICH ENTRY IS PROHIBITED

In the Yukon Territory, all those parcels of land shown as "Site Specific Settlement Lands" on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Supervisor of Lands at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, all in the said Territory:

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS
(VUNTUT GWITCHIN FIRST NATION, Y.T.)

116G/8	116G/14	116H/12	116I/1	116I/3
116I/7	116I/8	116I/10	116I/11	116I/12
116I/13	116I/16	116J/7	116J/8	116J/9
116J/11	116K/8	116K/15	116N/1	116N/7
116N/8	116O/6	116O/9	116O/10	116O/11
116P/3	116P/4	116P/6	116P/7	116P/9
116P/13; and	117A/2			

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 1826, following SOR/98-310.

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur le 28 mai 1998.

ANNEXE
(articles 2)

TERRAINS INTERDITS D'ACCÈS

Dans le territoire du Yukon, les parcelles de terre désignées « Site Specific Settlement Lands » sur les cartes mentionnées ci-après qui figurent aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse dans le territoire du Yukon, et dont des copies ont été déposées auprès du superviseur des terres, à Whitehorse (territoire du Yukon) et au bureau des Registres miniers, à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et à Dawson (territoire du Yukon) :

CARTES DE BASE - RESSOURCES TERRITORIALES
(PREMIÈRE NATION DES GWITCHIN VUNTUT, YUK.)

116G/8	116G/14	116H/12	116I/1	116I/3
116I/7	116I/8	116I/10	116I/11	116I/12
116I/13	116I/16	116J/7	116J/8	116J/9
116J/11	116K/8	116K/15	116N/1	116N/7
116N/8	116O/6	116O/9	116O/10	116O/11
116P/3	116P/4	116P/6	116P/7	116P/9
116P/13; et	117A/2			

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 1826, suite au DORS/98-310.

Registration
SOR/98-313 28 May, 1998

YUKON PLACER MINING ACT
YUKON QUARTZ MINING ACT

Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998-No. 8, Teslin Tlingit Council, Y.T.)

P.C. 1998-933 28 May, 1998

Whereas the Governor in Council is of the opinion that the lands described in the schedule to the annexed Order may be required for the settlement of Aboriginal land claims;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to section 98^a of the *Yukon Placer Mining Act* and section 14.1^b of the *Yukon Quartz Mining Act*, hereby repeals the Prohibition of Entry on Certain Lands Order, 1995, No. 3, made by Order in Council P.C. 1995-278 of February 21, 1995^c, and makes the annexed *Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998-No. 8, Teslin Tlingit Council, Y.T.)*.

ORDER PROHIBITING ENTRY ON CERTAIN LANDS IN THE YUKON TERRITORY (1998-No. 8, TESLIN TLINGIT COUNCIL, Y.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to prohibit entry for the purposes described in section 2 on lands that may be required to facilitate the settlement of Aboriginal land claims of the Teslin Tlingit Council, Y.T.

PROHIBITION

2. No person shall enter on the lands described in the Schedule, for the period beginning on the date of registration of this Order and ending on the earlier of February 1, 2003, or upon registration of the survey plan of the Site Specific Settlement Land parcels with the Registrar of Land Titles, in the Yukon Territory, for the purpose of

- (a) locating a claim or prospecting for gold or other precious minerals or stones under the *Yukon Placer Mining Act*; or
- (b) locating a claim or prospecting or mining for minerals under the *Yukon Quartz Mining Act*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

3. Section 2 does not apply in respect of an owner or holder of a recorded placer claim or mineral claim in good standing acquired under the *Yukon Placer Mining Act* or the *Yukon Quartz Mining Act*, with respect to entry on such claim.

^a S.C. 1991, c. 2, s. 2

^b S.C. 1991, c. 2, s. 3

^c SOR/95-110, 1995 *Canada Gazette* Part II, p. 533

Enregistrement
DORS/98-313 28 mai 1998

LOI SUR L'EXTRACTION DE L'OR DANS LE YUKON
LOI SUR L'EXTRACTION DU QUARTZ DANS LE YUKON

Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 8, Conseil des Tlingits de Teslin, Yuk.)

C.P. 1998-933 28 mai 1998

Attendu que le gouverneur en conseil est d'avis que les terrains visés à l'annexe du décret ci-après peuvent être nécessaires pour le règlement des revendications territoriales des Autochtones,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'article 98^a de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* et de l'article 14.1^b de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil abroge le Décret n° 3 de 1995 sur les terrains interdits d'accès, pris par le décret C.P. 1995-278 du 21 février 1995^c, et prend le *Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 8, Conseil des Tlingits de Teslin, Yuk.)*, ci-après.

DÉCRET INTERDISANT L'ACCÈS À DES TERRAINS DU TERRITOIRE DU YUKON (1998-N° 8, CONSEIL DES TLINGITS DE TESLIN, YUK.)

OBJET

1. Le présent décret vise à interdire l'accès, aux fins visées à l'article 2, à des terrains qui peuvent être nécessaires pour le règlement des revendications territoriales des Autochtones du Conseil des Tlingits de Teslin.

INTERDICTION

2. Pour la période commençant à la date d'enregistrement du présent décret et se terminant le 1^{er} février 2003 ou, si elle est antérieure, à la date d'enregistrement du plan d'arpentage des parcelles particulières en cause au bureau du conservateur des titres fonciers du territoire du Yukon, il est interdit d'aller sur les terrains visés à l'annexe aux fins :

- a) soit de localiser un claim ou de prospecter pour découvrir de l'or ou d'autres minéraux précieux ou des pierres précieuses sous le régime de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon*;
- b) soit de localiser un claim, de prospecter ou de creuser pour extraire des minéraux sous le régime de la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

3. L'article 2 ne s'applique pas au propriétaire ou détenteur d'un claim d'exploitation ou de placer ou d'un claim minier enregistré, en règle, qui a été acquis en vertu de la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* ou à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*, quant à l'accès à un tel claim.

^a L.C. 1991, ch. 2, art. 2

^b L.C. 1991, ch. 2, art. 3

^c DORS/95-110, *Gazette du Canada* Partie II, 1995, p. 533

COMING INTO FORCE

4. This Order comes into force on May 28, 1998.

SCHEDULE
(Section 2)

LANDS ON WHICH ENTRY IS PROHIBITED

In the Yukon Territory, all those parcels of land shown as "Site Specific Settlement Lands" on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Supervisor of Lands at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, all in the said Territory:

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS
(TESLIN TLINGIT COUNCIL, Y.T.)

105B/2	105B/3	105B/4	105B/5	105B/7
105B/10	105B/12	105B/13	105B/15	105C/1
105C/2	105C/3	106C/6	105C/7	105C/8
105C/9	105C/10	105C/11	105C/12	105C/14
105C/15	105C/16	105F/1	105F/2	105F/3
105F/5	105F/6	105F/7	105F/10	105F/11
105F/12; and	105G/3			

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 1826, following SOR/98-310.

DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent décret entre en vigueur le 28 mai 1998.

ANNEXE
(article 2)

TERRAINS INTERDITS D'ACCÈS

Dans le territoire du Yukon, les parcelles de terre désignées comme « Site Specific Settlement Lands » sur les cartes mentionnées ci-après qui figurent aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse dans le territoire du Yukon, et dont des copies ont été déposées auprès du superviseur des terres, à Whitehorse (territoire du Yukon) et au bureau des Registres miniers, à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et à Dawson (territoire du Yukon) :

CARTES DE BASE - RESSOURCES TERRITORIALES
(CONSEIL DES TLINGITS DE TESLIN, YUK.)

105B/2	105B/3	105B/4	105B/5	105B/7
105B/10	105B/12	105B/13	105B/15	105C/1
105C/2	105C/3	106C/6	105C/7	105C/8
105C/9	105C/10	105C/11	105C/12	105C/14
105C/15	105C/16	105F/1	105F/2	105F/3
105F/5	105F/6	105F/7	105F/10	105F/11
105F/12; et	105G/3			

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 1826, suite au DORS/98-310.

Registration
SOR/98-314 28 May, 1998

MIGRATORY BIRDS CONVENTION ACT, 1994

Regulations Amending the Migratory Birds Regulations

P.C. 1998-947 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Treasury Board, pursuant to subsection 12(1) of the *Migratory Birds Convention Act, 1994*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Migratory Birds Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE MIGRATORY BIRDS REGULATIONS

AMENDMENT

1. Item 1¹ of Schedule II to the *Migratory Birds Regulations*² is replaced by the following:

Item	Documents	Annual Fee
1.	Migratory game bird hunting permit	\$ 8.50

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on May 28, 1998.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

Introduction

This amendment to the *Migratory Birds Regulations*, made pursuant to the *Migratory Birds Convention Act, 1994*, will raise the cost of the Migratory Game Bird Hunting Permit by \$5 (from \$3.50 to \$8.50) beginning in the 1998/99 hunting season. It arises out of commitments in the February 1996 federal budget and the second federal program review exercise to improve the focus of government spending through alternative service delivery and user fees.

It is government policy to charge users for services that provide direct benefits beyond those received by the general public, unless overriding policy objectives would be compromised. One aim of this policy is to promote an equitable approach by fairly charging people who benefit from services not enjoyed by the

Enregistrement
DORS/98-314 28 mai 1998

LOI DE 1994 SUR LA CONVENTION CONCERNANT LES OISEAUX MIGRATEURS

Règlement modifiant le Règlement sur les oiseaux migrateurs

C.P. 1998-947 28 mai 1998

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et du Conseil du Trésor et en vertu du paragraphe 12(1) de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*^a, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les oiseaux migrateurs*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES OISEAUX MIGRATEURS

MODIFICATION

1. L'article 1¹ de l'annexe II du *Règlement sur les oiseaux migrateurs*² est remplacé par ce qui suit :

Article	Documents	Droit annuel
1.	Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier	8,50 \$

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 28 mai 1998.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Introduction

Cette modification apportée au *Règlement sur les oiseaux migrateurs*, conformément à la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, augmentera de 5,00 \$ le prix du Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier, le permis passant de 3,50 \$ à 8,50 \$ à compter de la saison de chasse 1998-1999. La modification découle des engagements inscrits au budget fédéral de février 1996 et du deuxième examen des programmes fédéraux effectué dans le but de mieux orienter les dépenses gouvernementales grâce à l'adoption de modes de rechange pour la prestation des services et à l'imposition de frais d'utilisation.

Le gouvernement a comme politique d'imposer des frais dans le cas des services qui procurent à l'utilisateur des avantages directs dépassant ceux qu'obtient le grand public. Il s'agit d'une ligne de conduite d'application générale, sauf lorsqu'elle risque de compromettre les objectifs primordiaux de la politique. Un des buts

^a S.C. 1994, c. 22

¹ SOR/86-535

² C.R.C., c. 1035

^a L.C. 1994, ch. 22

¹ DORS/86-535

² C.R.C., ch. 1035

general public. The new permit fee of \$8.50 will generate revenue that is more consistent with the cost to government of Environment Canada activities that help sustain migratory game bird hunting opportunities.

Migratory Game Bird Hunting Permit

Sound management of migratory game bird hunting in North America, like the use of any other renewable resource, depends on information about what is happening to the species and among the users. Although the *Migratory Birds Convention Act* was enacted in 1917, the need for more reliable nation-wide harvest information did not arise until the 1960s. Federal and provincial governments agreed that appropriate data should be collected and thus, in 1966, it became obligatory to possess a federal Migratory Game Bird Hunting Permit (MGBHP) when hunting migratory game birds.

The purpose of the permit was to provide a register of hunters who could be asked for information about their hunting, particularly the species and numbers of migratory game birds killed. In 1967, and every year since then, the National Harvest Survey and the Species Composition Survey (which is part of the National Harvest Survey) have been conducted. The National Harvest Survey is carried out by means of mail questionnaires sent to selected permit purchasers who provide data on their hunting activity and success, and on the species of birds they take. For the Species Composition Survey, other permit purchasers supply wings and tail-fans so the species, age and sex composition of the kill can be determined. Information from these surveys is used in the annual setting of bag and possession limits, and season dates in the hunting regulations. Through the cooperation of hunters who have provided this information, the permit has resulted in Canada having among the best information on migratory game bird hunting anywhere in the world.

The permit fee initially was set in 1966 at \$2 to offset the costs associated with the National Harvest Survey and permit program. In 1974, the fee was increased by \$1.50 to provide funding for crop damage prevention programs in the prairies. Since 1990, the Department has also been addressing crop damage problems in Quebec. Costs associated with crop damage prevention activities include the purchase of "lure crops" to attract waterfowl away from other crops, the purchase of equipment to scare waterfowl from crops, and consultation and staff time working with land-owners and others to identify the most effective strategies to prevent damage to crops.

ainsi visés est de promouvoir une formule équitable en faisant payer des frais raisonnables aux personnes qui tirent profit de services dont le grand public ne bénéficie pas. Le nouveau permis à 8,50 \$ produira des recettes qui concordent plus justement avec les coûts engagés par le gouvernement dans les activités d'Environnement Canada visant à conserver les possibilités et lieux de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier.

Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier

En Amérique du Nord, la gestion saine de la chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier, tout comme l'exploitation de toute autre ressource renouvelable, repose sur les renseignements recueillis concernant l'évolution des espèces et le comportement des chasseurs. Bien que la *Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* soit en place depuis 1917, ce n'est qu'au milieu des années 1960 qu'est apparu le besoin de disposer de données nationales plus fiables sur le nombre d'animaux abattus. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont convenu de la nécessité de la collecte de données convenables et c'est ainsi qu'en 1966, le Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier est devenu obligatoire pour quiconque veut chasser ces espèces.

L'instauration du permis avait pour but d'établir un registre de chasseurs auxquels on pourrait demander des renseignements sur leurs habitudes de chasse, tout spécialement sur les espèces préférées et le nombre de bêtes abattues parmi les oiseaux migrateurs considérés comme gibier. Chaque année, depuis 1967, s'effectuent l'Enquête nationale sur les prises ainsi que sa composante, l'Enquête sur la composition des prises par espèce. L'Enquête nationale sur les prises s'effectue au moyen de questionnaires envoyés par la poste à un certain nombre de détenteurs de permis. Les chasseurs ainsi interrogés fournissent des renseignements sur leurs activités de chasse, le succès relatif de ces activités et les espèces d'oiseaux qu'ils abattent. Pour l'Enquête sur la composition des prises par espèce, d'autres détenteurs de permis sont interrogés relativement aux ailes et aux plumes de queue des oiseaux, afin que puisse être déterminée la composition du tableau de chasse par âge et par sexe. Les données de ces sondages servent à établir les limites permises du nombre d'oiseaux pouvant être abattus et gardés. Grâce à la coopération des chasseurs qui ont déclaré ces renseignements, le programme de permis a aidé le Canada à créer l'une des meilleures banques de données au monde sur la chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier.

Lors de son entrée en vigueur en 1966, le permis coûtait 2 \$ et servait à compenser les coûts de l'Enquête nationale sur les prises et du programme de permis. En 1974, on a augmenté le prix du permis de 1,50 \$ en vue du financement des programmes de prévention des dommages aux cultures. Les fonds de ces programmes, mis en œuvre par Environnement Canada, sont surtout, et depuis toujours, destinés aux provinces des Prairies. Depuis 1990, le Ministère s'occupe également des problèmes d'endommagement des cultures au Québec. Les coûts reliés à ces programmes de prévention comprennent l'achat de « cultures de diversion » afin d'entraîner la sauvagine loin des autres cultures, l'achat de matériel propre à effrayer et éloigner la sauvagine, et le temps des consultants et des membres du personnel qui travaillent avec les propriétaires fonciers et les autres intéressés à déterminer les stratégies les plus efficaces pour prévenir l'endommagement des cultures.

In 1997/98, an estimated 212,000 permits were sold at \$3.50 each, generating about \$742,000 in revenue. Assuming the same rate of sale, the \$5 permit fee increase will generate an additional \$1.06 million, for total permit revenues of \$1.8 million per year. The annual cost to government of Environment Canada's National Harvest Survey, MGBHP and crop damage prevention programs in 1997/98 was \$3 million. This includes \$394,000 for the National Harvest Survey, \$727,000 for the permit program, \$650,000 for crop damage prevention in prairie Canada, about \$1,250,000 for development of the annual hunting regulations (for example, interpretation of survey and harvest data, setting of bag and possession limits and season dates, and national and regional consultations on proposed regulations), and a special expenditure of \$275,000 for crop damage prevention in Quebec.

Other Activities in Support of Hunting

Environment Canada's migratory game bird program includes a number of other activities aimed at sustaining opportunities for migratory game bird hunting. These include bird banding to support hunting, and monitoring and assessment of game bird species. Although these other activities benefit hunters rather than the general public, they have not been cost recovered.

Related Migratory Bird Conservation Programs

There are many factors affecting the conservation and protection of migratory game birds. The harvest and other uses of these birds, loss of habitat to development activities, and the contamination of habitat by pesticides, toxic substances and metals combine with other stressors to affect migratory bird populations. To better understand these effects, Environment Canada carries out activities that contribute to the conservation of both game and non-game migratory birds and other wildlife. Among these are monitoring and research on migratory bird populations, toxicology research, resource valuation and socio-economic surveys and analysis, regulatory activities and co-management with Aboriginal people. In 1997/98, the cost of these programs was \$21.8 million.

Loss and alteration of habitat is recognized as the most significant threat to sustaining wildlife. In response, Environment Canada identifies and protects habitat important to migratory birds and other wildlife, conducts research and monitoring activities to better understand ecosystems and the impacts of stressors on them, and demonstrates and encourages alternative practices and habitat enhancement.

Two key initiatives for habitat conservation that help to sustain hunting opportunities are the North American Waterfowl Management Plan (NAWMP) and the Habitat Conservation Stamp program. The goal of NAWMP, a partnership of government and

En 1997-1998, il s'est vendu environ 212 000 permis à 3,50 \$ l'unité, ce qui a produit des recettes approximatives de 742 000 \$. En supposant un même volume de ventes, l'augmentation de 5 \$ produira des recettes supplémentaires de 1,06 million de dollars et amènerait à 1,8 million de dollars par année les recettes totales tirées des permis. L'Enquête nationale sur les prises effectuée par Environnement Canada, le Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier et les programmes de prévention des dommages aux cultures ont coûté 3 millions de dollars par année à l'État en 1997-1998. La somme se répartit comme suit : 394 000 \$ pour l'Enquête nationale sur les prises, 727 000 \$ pour le programme de permis, 650 000 \$ pour la prévention des dommages aux cultures dans les provinces des Prairies, environ 1 250 000 \$ pour l'élaboration des règlements annuels de chasse (par exemple, pour l'interprétation des données tirées des enquêtes et sur les prises, l'établissement des maximums des prises et des oiseaux à posséder ainsi que des dates des saisons de chasse, et les consultations nationales et régionales sur les règlements proposés), et une dépense spéciale de 275 000 \$ pour la prévention des dommages aux cultures dans la province de Québec.

Autres activités à l'appui de la chasse

Le programme d'Environnement Canada sur les oiseaux migrateurs considérés comme gibier comprend un certain nombre d'autres activités à l'appui de ce genre de chasse, notamment : le baguage des oiseaux pour faciliter la chasse, et le contrôle et l'évaluation des espèces de gibier à plume. Bien que ces autres initiatives soient plus à l'avantage des chasseurs que de la population en général, leur coût n'a pas été recouvert.

Programmes connexes de conservation des oiseaux migrateurs

Nombreux sont les facteurs qui agissent sur la conservation et la protection des oiseaux migrateurs considérés comme gibier. La chasse et les autres utilisations que l'on fait de ces oiseaux, la perte d'habitat causée par les activités de développement et la contamination des habitats par les pesticides, les substances toxiques et les métaux sont tous autant d'éléments qui se conjuguent à d'autres facteurs de stress pour éprouver les populations d'oiseaux migrateurs. En vue de mieux comprendre ces effets, Environnement Canada mène des activités qui contribuent à la conservation des oiseaux migrateurs, gibier ou non, et d'autres espèces fauniques. Ces activités comprennent la surveillance et la recherche relatives aux populations d'oiseaux migrateurs, la recherche en toxicologie, l'évaluation des ressources, des enquêtes et analyses socio-économiques, des activités de réglementation et des initiatives de cogestion avec les Autochtones. En 1997-1998, le coût de ces programmes sera de 21,8 millions de dollars.

La perte et la transformation de l'habitat sont reconnues comme la menace la plus importante au soutien de la faune. Pour y faire face, Environnement Canada détermine et protège les habitats essentiels aux oiseaux migrateurs et aux autres espèces fauniques; exerce des activités de recherche et de contrôle afin de mieux comprendre les écosystèmes et les effets qu'ont sur eux les facteurs de stress; et fait la démonstration et encourage l'adoption de pratiques de rechange et de moyens d'améliorer les habitats.

En matière de conservation des habitats, les deux principales initiatives qui favorisent la sauvegarde des possibilités de chasse sont le Plan nord-américain de gestion de la sauvagine (Plan) et le programme du Timbre sur la conservation des habitats fauniques

non-government organizations, agencies, landowners and managers, is to secure, enhance and influence conservation and management of wetlands and related habitat for waterfowl and other wetland dependent species. Stamp sales generate revenue primarily from hunters that is transferred to Wildlife Habitat Canada (WHC), a not-for-profit, non-government organization, to fund conservation work. In 1997/98, Environment Canada habitat programs cost \$11.1 million, including \$5.2 million for NAWMP, and \$100,000 for production of the habitat stamp. In addition to Environment Canada's \$11.1 million habitat conservation program, the stamp program generates about \$1.8 million for habitat conservation work.

Environment Canada also maintains a compliance and enforcement program for its wildlife legislation (the *Canada Wildlife Act*, the *Migratory Birds Convention Act, 1994*, and the *Wild Animal and Plant Protection and Regulation of International and Interprovincial Trade Act*). The costs of this program exceed \$1 million annually.

Although these related programs retain a major focus on game species, they are considered to benefit the general public and thus are not funded through user fees.

Alternatives

Program Review I

Prior to any consideration of increased user fees, the migratory bird program was examined through the federal government's Program Review I from a number of perspectives. Considerations included whether the program continues to serve the public interest; whether the roles are appropriate to government and, if so, are they appropriate federal roles or are other partnership arrangements possible; and whether the programs are efficient and affordable.

Environment Canada's migratory bird program was favourably reviewed. Canadians remain keenly interested in bird conservation and protection. A recent review of the migratory bird program reveals that Environment Canada's partners view federal involvement as important if migratory birds are to be conserved and managed on a continental basis. In addition, the federal migratory bird program involves an extensive partnership of provincial and territorial wildlife agencies, and wildlife and other non-government organizations. As a result of Program Review I, from 1995/96 to 1997/98 the migratory birds and other wildlife conservation activities in Environment Canada were reduced by \$5.7 million, for a current total of \$21.8 million.

du Canada. Le Plan, un partenariat regroupant des organismes gouvernementaux et non gouvernementaux, et des propriétaires et gestionnaires fonciers, a pour but premier de protéger, d'améliorer et d'influencer la conservation et la gestion des terres humides et des habitats qui abritent la sauvagine et les autres espèces dont l'existence repose sur la présence de terres humides. Les ventes de timbres produisent des recettes qui proviennent principalement des chasseurs et sont transférées à Habitat faunique Canada (HFC), un organisme non gouvernemental sans but lucratif, pour financer le travail de conservation. En 1997-1998, les programmes d'Environnement Canada destinés aux habitats coûteront 11,1 millions de dollars, dont 5,2 millions iront au Plan et 100 000 \$ à la production du timbre. En plus des programmes d'Environnement Canada destinés aux habitats dont le coût atteint 11,1 millions de dollars, le Timbre sur la conservation des habitats fauniques du Canada produit des recettes d'environ 1,8 million de dollars qui sont consacrées à la conservation des habitats.

En outre, Environnement Canada met en œuvre un programme de conformité et de mise en application de ses lois sur la faune, soit la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*, la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* et la *Loi sur la protection d'espèces animales ou végétales sauvages et la réglementation de leur commerce international et interprovincial*. Le coût annuel de ce programme s'élève à plus d'un million de dollars.

Bien que ces programmes portent principalement sur les espèces considérées comme gibier, ils sont considérés comme étant à l'avantage de la population en général et ne sont donc pas financés à l'aide de frais imposés aux usagers.

Solutions de rechange

Examen des programmes I

Avant d'envisager toute augmentation des frais d'utilisation, le programme sur les oiseaux migrateurs considérés comme gibier a fait l'objet d'un examen, à plusieurs points de vue, dans le cadre de l'Examen des programmes I du gouvernement fédéral. On s'est penché sur plusieurs aspects de la question, à savoir si le programme continuait de servir l'intérêt public, si l'État y jouait un rôle justifié et, dans l'affirmative, si ce rôle convenait au gouvernement fédéral ou s'il pourrait exister d'autres possibilités de partenariat. On s'est également demandé si les programmes étaient efficaces et abordables.

Le programme d'Environnement Canada visant les oiseaux migrateurs a reçu un verdict favorable. Les Canadiens continuent d'avoir à cœur la conservation et la protection des oiseaux. Selon un examen récent du programme des oiseaux migrateurs, les partenaires d'Environnement Canada croient que l'engagement du gouvernement fédéral est nécessaire pour assurer la conservation et la gestion des oiseaux migrateurs à l'échelle continentale. De plus, le programme fédéral sur les oiseaux migrateurs repose sur un vaste partenariat regroupant des organismes fauniques provinciaux et territoriaux, des associations vouées aux espèces sauvages et d'autres organismes non gouvernementaux. À la suite de l'Examen des programmes I, les activités d'Environnement Canada visant la conservation des oiseaux migrateurs et d'autres espèces fauniques ont vu leur financement diminuer de 5,7 millions de dollars entre 1995-1996 et 1997-1998. Le total actuel des dépenses à ce titre est de 21,8 millions de dollars.

Alternative Service Delivery

Following Program Review I, the second federal program review focused on alternative service delivery and user fees. In addition to the \$5 MGBHP fee increase, alternative service delivery continues to be examined by Environment Canada as a means to streamline administration of the MGBHP program and make permits more conveniently available to hunters. Possibilities include improved permit distribution systems with the provinces and territories, or administration of the MGBHP program by a non-governmental organization or by the private sector.

Already, some steps have been taken to streamline administration of the MGBHP program. For example, in addition to permit distribution through Canada Post Corporation (the traditional vendor), permits are now available from provincial outlets in Manitoba and Prince Edward Island. Permits also are available from some outfitters. As opportunities for alternative service delivery are pursued, it will be important to maintain the ability to survey hunters about their migratory game bird harvest, and to maintain a national wildlife habitat conservation program.

Cumulative Costs

The federal government's user fee policy requires that the "cumulative impact" of user fees from all federal sources be considered. In the case of the MGBHP, the following other annual fees or costs have been considered: the Habitat Conservation Stamp fee, provincial hunting permit fees, and additional costs to hunters from recent regulatory amendments requiring the use of non-toxic shot for hunting of most migratory game birds. Periodic expenses include fees for hunter safety courses, and the cost of gun acquisition and registration.

Habitat Conservation Stamp

A person who wishes to hunt migratory game birds is required by the *Migratory Birds Regulations* to purchase a Habitat Conservation Stamp (\$8.50) in addition to the MGBHP. Thus, the \$5 permit fee would increase the total Environment Canada charges for migratory game bird hunting from \$12 to \$17. The Stamp program was described earlier in this document.

Provincial/Territorial Hunting Permit Fees

Provincial and territorial regulations require people who wish to hunt migratory game birds to also purchase small game hunting permits and, in a few provinces, a habitat conservation stamp. The present cost of provincial and territorial small game hunting permits range up to about \$20 for resident hunters, and up to nearly \$70 for non-resident hunters.

Modes de rechange pour la prestation des services

Après l'Examen des programmes I, le second examen des programmes fédéraux s'est concentré sur la recherche de modes de rechange pour la prestation des services et sur les frais d'utilisation. En plus de proposer une hausse de 5 \$ du coût du Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier, Environnement Canada continue d'étudier, pour la prestation des services, certaines méthodes de rechange qui lui permettraient de simplifier l'administration du programme de permis et de faciliter aux chasseurs l'achat des permis. Parmi les possibilités envisagées, il y a celle d'améliorer les systèmes de distribution des permis, conjointement avec les provinces et les territoires, et celle de confier à un organisme non gouvernemental ou au secteur privé l'administration du programme de Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier.

Certaines mesures sont déjà en œuvre afin de simplifier l'administration du programme de permis. Ainsi, par exemple, en plus de pouvoir faire l'achat du permis auprès de la Société canadienne des postes, qui en est le distributeur traditionnel, les chasseurs peuvent maintenant s'adresser à des postes de vente en Alberta, au Manitoba et à l'Île-du-Prince-Édouard, et les permis sont également en vente chez certains pourvoyeurs. En cherchant des modes de rechange possibles pour la prestation des services, il est important que le gouvernement veille à garder sa capacité d'interroger les chasseurs sur leurs prises d'oiseaux migrateurs considérés comme gibier et de maintenir un programme national de conservation des habitats fauniques.

Coûts cumulatifs

La politique du gouvernement fédéral concernant les frais d'utilisation doit prendre en considération l'« effet cumulatif » des frais imposés aux usagers par les diverses sources fédérales. Dans le cas du Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier, on a tenu compte des droits ou coûts annuels suivants : le coût du Timbre sur la conservation des habitats fauniques du Canada, le coût du permis de chasse provincial et les frais supplémentaires engagés par les chasseurs en raison des modifications récentes apportées à la réglementation afin d'imposer l'utilisation de grenaille non toxique pour la chasse à la plupart des oiseaux migrateurs considérés comme gibier. Il faut ajouter à ces frais les dépenses périodiques engagées par les chasseurs pour suivre des cours de sécurité à la chasse et pour l'achat et l'enregistrement des armes à feu.

Timbre sur la conservation des habitats fauniques

Quiconque veut aller à la chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier est tenu, de par le *Règlement sur les oiseaux migrateurs*, d'acheter un Timbre sur la conservation des habitats fauniques, à 8,50 \$, en plus de son permis de chasse. Par conséquent, si la hausse du prix du permis est adoptée, les frais totaux à verser à Environnement Canada pour la chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier passeraient de 12 \$ à 17 \$. Le programme du Timbre a fait l'objet d'une explication plus haut dans le présent document.

Coût des permis de chasse provinciaux et territoriaux

Selon les règlements provinciaux et territoriaux, toute personne désireuse de chasser les oiseaux migrateurs considérés comme gibier est tenue d'acheter un permis provincial ou territorial à cette fin et aussi, dans quelques provinces, un timbre sur la conservation des habitats. À l'heure actuelle, le coût de ces permis va d'environ 20 \$ pour les chasseurs résidents à près de 70 \$ pour les chasseurs non résidents.

Non-Toxic Shot Regulation

In August 1997 the *Migratory Bird Regulations* were amended to prohibit the possession and use of lead shot for hunting most migratory game birds in Canada. The ban was implemented in September 1997 in all wetland areas. It will apply across Canada in September 1999.

The non-toxic shot regulation was implemented in response to mounting scientific evidence of the detrimental effect of lead shot on migratory game birds and their predators. Non-toxic shot approved for use in Canada are more expensive than lead shot, and will increase the migratory game bird hunter's total seasonal expenditure. The actual amount of this additional cost will depend on the type and quantity of non-toxic shot purchased.

Firearms Acquisition and Registration

In 1995 the *Firearms Act* received royal assent. This legislation, which will come into effect October 1, 1998, requires gun owners to register their firearms by 2003. Although not an annual expense, the fee is charged each time ownership of a gun changes. The fee for registering non-restricted firearms will be \$10, rising to a maximum of \$18 in the last year of the phase-in period.

Also under the *Firearms Act*, after September 1998 possession and acquisition licenses will replace firearms acquisition certificates. (The current cost of a firearms acquisition certificate is \$50.) The possession-only (non-acquisition) license will be \$10 starting October 1998, rising on a sliding scale to a maximum of \$60 on or after July 2000. A possession-acquisition license will cost \$60.

For more information on the *Firearms Act*, hunters should contact the Canadian Firearms Centre, Department of Justice, at 1-800-731-4000.

Hunter Safety Courses

Provincial and territorial regulations also require people to take hunter education and safety training courses. Although hunters are not required to follow these courses annually, they do add to the cost of hunting. For example, in Newfoundland and Ontario, the cost of these courses is about \$50.

Options for a Fee Increase

With respect to cost recovery for the MGBHP, options ranged from no permit fee increase, to full cost recovery for the National Harvest Survey, permit program, crop damage prevention and other activities that support hunting, such as bird banding and monitoring and assessment of game bird species.

Maintaining the status quo is not feasible. Although the cost of the MGBHP has not increased since 1974, costs related to activities that support hunting have risen. On the other hand, full cost recovery for all activities associated with sustaining hunting opportunities is neither fair nor reasonable. It was not considered a viable option.

Règlement sur la grenaille non toxique

En août 1997, le gouvernement a modifié le *Règlement sur les oiseaux migrateurs* de façon à interdire, au Canada, la possession et l'utilisation de la grenaille de plomb pour la chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier. L'interdiction est entrée en vigueur en septembre 1997 dans toutes les zones de terres humides et elle s'appliquera au Canada tout entier dès septembre 1999.

L'imposition du règlement sur la grenaille non toxique se fonde sur les preuves scientifiques de plus en plus claires au sujet des effets néfastes de la grenaille de plomb sur les oiseaux migrateurs considérés comme gibier et sur leurs prédateurs. La grenaille non toxique coûte plus cher que la grenaille de plomb et elle fera monter les dépenses annuelles totales des chasseurs d'oiseaux migrateurs considérés comme gibier. La somme réelle de ces coûts supplémentaires dépendra du type et de la qualité de la grenaille non toxique achetée par le chasseur.

Achat et enregistrement des armes à feu

La *Loi sur les armes à feu* a reçu la sanction royale en 1995. En vertu de cette loi, qui entre en vigueur le 1^{er} octobre 1998, les propriétaires d'armes à feu sont tenus d'enregistrer leurs armes d'ici 2003. Il ne s'agit pas d'une dépense annuelle, mais les frais s'appliquent chaque fois qu'une arme change de propriétaire. Le coût de l'enregistrement d'une arme à feu sans restrictions sera de 10 \$ au départ et augmentera graduellement pour atteindre 18 \$ la dernière année de la période de mise en œuvre de la loi.

Également en vertu de la *Loi sur les armes à feu*, après septembre 1998, les certificats d'acquisition d'une arme à feu seront remplacés par des licences de possession et d'acquisition. Un certificat d'acquisition coûte actuellement 50 \$. Une licence de possession (sans acquisition) coûtera 10 \$ à partir d'octobre 1998 et le prix en augmentera graduellement jusqu'à un maximum de 60 \$ le ou après juillet 2000. La licence de possession et d'acquisition coûtera 60 \$.

Pour de plus amples renseignements sur la *Loi sur les armes à feu*, les chasseurs devraient communiquer avec le Centre canadien des armes à feu, ministère de la Justice, au 1-800-731-4000.

Cours de sécurité à la chasse

Les règlements provinciaux et territoriaux exigent aussi que les chasseurs suivent des cours de formation et de sécurité à la chasse. Bien que les chasseurs ne soient pas tenus de suivre un cours chaque année, la formation ajoute quand même à leurs dépenses. À Terre-Neuve et en Ontario, par exemple, l'inscription à un cours de ce genre est d'environ 50 \$.

Options en matière de hausse des frais d'utilisation

En ce qui concerne le recouvrement des coûts du programme de Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier, les options vont d'un extrême à l'autre, soit aucune augmentation, soit le recouvrement complet des coûts de l'Enquête nationale sur les prises, du programme de permis, des programmes de prévention des dommages aux cultures, et des autres activités à l'appui de la chasse, comme le baguage des oiseaux et la surveillance et l'évaluation des oiseaux considérés comme gibier.

Le statu quo n'est plus possible. Même si le coût du programme du Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier n'a pas augmenté depuis 1974, les coûts associés aux activités d'appui à la chasse se sont accrus. Par contre, le recouvrement complet des coûts de toutes les activités destinées à protéger les possibilités de chasse n'est ni juste ni raisonnable, et n'est pas perçu comme une option viable.

The most appropriate alternative at this time is a reasonable increase in the cost of a MGBHP. The \$5 increase will help offset federal government expenditures related to Environment Canada's National Harvest Survey, permit administration, development of the annual hunting regulations and crop damage prevention programs.

Benefits and Costs

The specific benefit and cost considerations of the permit and associated activities were discussed earlier in this document and in the section that follows.

Consultation

Consultation with hunters, hunting associations and other concerned parties began last year when the proposal to increase the MGBHP fee from \$3.50 to \$8.50 was included in the December 1996 and December 1997 editions of the Canadian Wildlife Service's annual consultation document, *Migratory Game Birds in Canada: Proposals for Hunting Regulations*. This report is distributed widely to organizations with an interest in migratory bird conservation in Canada, the United States, and other countries. Notice of the proposed increase was also included in the summary of the migratory bird hunting regulations that all hunters received when purchasing their 1997 MGBHP.

Consultations also have been held with provincial and territorial wildlife agencies, and through annual Directors' meetings. The proposed fee increase also was discussed at the Ministerial level during the October 1997 Wildlife Ministers Council of Canada meeting.

This regulatory amendment was prepublished in the *Canada Gazette Part I* on April 4, 1998 for an additional 30-day period of public comment. To ensure that all affected parties were made aware of the proposed fee increase, copies of the Regulatory Impact Analysis Statement were distributed to interested individuals and organizations, including hunting associations, environmental non-governmental organizations, and provincial and territorial wildlife departments, immediately following publication. Copies were also distributed to all individuals and organizations who previously wrote to the department on this issue. Throughout consultations, feedback from all stakeholders has been encouraged.

Most provinces and territories are opposed to the fee increase primarily because of declining hunter numbers, and the impact the increase might have on this trend. Nevertheless, a number of jurisdictions have, or are in the process of, increasing fees borne by hunters.

A few hunters wrote during consultations in support of the fee increase. They noted that the increase is affordable, and small in comparison to the other costs of hunting.

Many more hunters, and several wildlife conservation organizations, wrote to Environment Canada to express concern that the increase will accelerate the continuing decline in the number of Canadians who hunt. Many hunters felt that the cumulative

La solution de rechange la plus convenable, du moins pour le moment, est une augmentation raisonnable du prix du Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier. La hausse de 5 \$ aidera à compenser les dépenses engagées par le gouvernement fédéral pour l'Enquête nationale sur les prises, effectuée par Environnement Canada, l'élaboration des règlements annuels de chasse et pour l'administration du programme de permis, et des programmes de préventions des dommages aux cultures.

Avantages et coûts

Les avantages et les coûts particuliers rattachés au permis et aux activités connexes ont déjà fait l'objet d'une analyse dans le présent document; il en est aussi question dans la section ci-après.

Consultations

Des consultations auprès des amateurs de chasse, des associations de chasseurs et d'autres intéressés se sont ouvertes l'an dernier, lorsque l'annonce de la proposition visant à faire passer de 3,50 \$ à 8,50 \$ le prix du Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier a paru dans les numéros de décembre 1996 et 1997 du document annuel de consultation du Service canadien de la faune, intitulé *Les oiseaux migrateurs au Canada : propositions de réglementation de la chasse*. Ce rapport connaît une vaste diffusion parmi les organismes intéressés à la conservation des oiseaux migrateurs au Canada, aux États-Unis et dans d'autres pays. L'annonce de la proposition a également figuré au sommaire du Règlement sur la chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier, un document que les chasseurs ont reçu en achetant leur permis de 1997.

Des consultations ont aussi été tenues avec les représentants des organismes fauniques des provinces et des territoires et lors des réunions annuelles des directeurs. L'augmentation proposée du prix a aussi fait l'objet de discussions ministérielles lors de la réunion d'octobre 1997 du Conseil canadien des ministres responsables de la faune.

Cette modification au règlement a été prépubliée le 4 avril 1998 dans la *Gazette du Canada Partie I* pour une période additionnelle de 30 jours de commentaires du public. Pour assurer que tous les intervenants touchés prennent connaissance de la proposition d'augmentation du prix du permis, des exemplaires du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation ont été remis tout de suite après sa publication aux personnes et aux organismes intéressés, y compris les associations de chasseurs, les organisations écologiques non gouvernementales et les ministères provinciaux et territoriaux de la faune. Des exemplaires ont aussi été remis à toutes les personnes et organismes qui avaient préalablement écrit au ministère à ce sujet. Pendant toutes les consultations, le ministère a encouragé les commentaires de tous les intéressés.

La plupart des provinces et des territoires s'opposent à l'augmentation du prix, surtout à cause de la diminution du nombre de chasseurs et de l'effet de l'augmentation sur cette tendance. Cependant, un certain nombre de compétences ont augmenté les prix payés par les chasseurs ou sont en voie de le faire.

Quelques chasseurs ont appuyé par écrit l'augmentation du prix en remarquant qu'elle est abordable et qu'elle représente une petite dépense à comparer aux autres coûts reliés à la chasse.

Un nombre plus élevé de chasseurs et plusieurs organismes de conservation faunique ont écrit à Environnement Canada afin d'exprimer leur crainte que l'augmentation accélèrera le déclin continu du nombre de Canadiens qui chassent. Plusieurs

effects of recent initiatives such as the non-toxic shot regulation, gun registration legislation and a permit fee increase would persuade even more hunters to opt out. To maintain current numbers of hunters, some people proposed lower-cost or free permits for young hunters, and a special seniors rate.

Sales of the MGBHP began declining in the late 1970s, well in advance of the federal government's gun registration legislation and the introduction of non-toxic shot regulations. In the years immediately following the last increase in the cost of the MGBHP (in 1974), total permit sales rose steadily until 1979, when the downward trend in permit sales began.

As noted in a 1991 study, there is no simple explanation for the decline in numbers of individuals who hunt¹. While the price of hunting permits can affect the number of individuals who choose to hunt migratory game birds, a variety of factors, which are changing over time, are acting together to affect hunter numbers. These include personal factors such as the amount of individual leisure time, and proximity and number of hunting sites. Socio-economic variables, such as increased recreational substitutes for hunting, and the increasing urbanization of the Canadian population as a result of shifting demographics, may also be important factors. As noted in the 1991 survey, *The Importance of Wildlife to Canadians*, hunting is most popular among rural residents.

Environment Canada also is concerned about the downward trend in the number of individuals who participate in hunting. The department is committed to working in partnership with the provinces, territories and others on special initiatives that are aimed at increasing the number of individuals who participate in hunting activities, subject to conservation and safety.

Some stakeholders commented that if fewer hunters purchase a MGBHP, the result will be a negative impact on the economy and a reduction in the amount of federal and provincial tax revenues collected. However, should a hunter decide to forego hunting, spending likely would be directed to another recreational pursuit. The 1991 *Trends and Factors* study cited above identifies increasing recreational substitutes for hunting as an element that may be contributing to declining hunter numbers. Although a redirection of discretionary spending by hunters likely would not affect the overall economy, it would affect Habitat Conservation Stamp revenues and possibly rural economies.

Finally, several hunters also pointed out that through the mandatory Habitat Conservation Stamp, they contribute disproportionately for habitat conservation work that benefits all

chasseurs étaient d'avis que les effets cumulatifs des récentes initiatives, telles que le règlement sur la grenaille non toxique, la *Loi sur l'enregistrement des armes à feu* et l'augmentation du prix du permis, convaincraient un nombre encore plus grand de chasseurs d'abandonner la partie. Pour conserver le nombre actuel de chasseurs, certaines personnes ont proposé des permis à un prix moins élevé ou gratuit pour les jeunes chasseurs et un prix spécial pour les personnes âgées.

Les ventes de permis ont commencé à baisser vers la fin des années 1970, bien avant que le gouvernement fédéral n'adopte la *Loi sur l'enregistrement des armes à feu* et le règlement sur l'utilisation de la grenaille non toxique. Dans les années qui ont immédiatement suivi la dernière hausse du prix du permis (1974), les ventes totales de permis ont augmenté régulièrement jusqu'en 1979, alors qu'a débuté la tendance à la baisse.

Comme le faisait remarquer un rapport d'étude publié en 1991, la diminution du nombre d'amateurs de chasse ne peut pas s'expliquer par une seule et simple raison¹. Même s'il est clair que le prix des permis peut influencer sur le nombre de personnes qui choisissent comme activité sportive la chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier, toute une gamme d'autres facteurs, qui changent au fil du temps, agissent de concert sur l'évolution du nombre de chasseurs. Il peut s'agir de facteurs personnels, comme la quantité de temps de loisir dont on dispose et la proximité et le nombre des endroits de chasse. Des variables socio-économiques, comme la présence d'un nombre grandissant de substituts à la chasse et l'urbanisation croissante de la population canadienne en raison des glissements démographiques, jouent peut-être aussi un rôle important. Comme le faisait remarquer l'enquête de 1991 intitulée *L'importance de la faune pour les Canadiens*, la chasse est surtout populaire chez les gens des régions rurales.

Environnement Canada se préoccupe aussi de la diminution du nombre de chasseurs. Le Ministère s'est engagé à collaborer avec les provinces, les territoires et d'autres entités à la mise en œuvre d'initiatives spéciales destinées à faire augmenter le nombre d'amateurs de chasse tout en veillant à la conservation des espèces sauvages et à la sécurité.

Certains intéressés ont aussi fait remarquer que s'il se vend moins de Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier, la diminution aura des effets nuisibles pour l'économie et fera baisser les recettes fiscales fédérales et provinciales. Si un chasseur décide d'abandonner ce sport, les dépenses qu'il consacrait à la chasse iront probablement à une autre forme de loisir. L'étude *Trend and Factors* (1991), mentionnée ci-dessus, désigne le nombre croissant de substituts à la chasse comme l'un des éléments susceptibles de contribuer au déclin de la population de chasseurs. Si les dépenses discrétionnaires reliées à la chasse étaient réorientées vers d'autres activités, l'économie dans son ensemble n'en souffrirait pas, mais les conséquences négatives se feraient sentir sur les recettes du Timbre sur la conservation des habitats fauniques, et peut-être sur les économies rurales.

Finalement, plusieurs chasseurs ont aussi fait remarquer que par l'entremise du Timbre obligatoire sur la conservation des habitats fauniques, ils contribuent de façon disproportionnée aux

¹ Boxall, P.C., DuWors, Elaine and Filion, F.L. *Trends and Factors Influencing Participation in Recreational Hunting in Canada: A Dynamic Model. Transactions of the XX Congress of the International Union of Game Biologists – Part 2* (Godollo, Hungary, 1991), p. 659-669.

¹ Boxall, P.C., DuWors, Elaine et Filion, F.L. *Trends and Factors Influencing Participation in Recreational Hunting in Canada: A Dynamic Model. Transactions of the XX Congress of the International Union of Game Biologists – Part 2* (Godollo, Hongrie, 1991), p. 659 à 669.

Canadians, not just hunters. The same sentiment was expressed with respect to funding of crop damage prevention from the permit fee, because prevention activities also benefit all Canadians. Environment Canada recognizes that it will be important to develop, over the mid-term, an initiative that ensures all Canadians contribute equitably to conservation.

Hunters are a strong, vocal voice for conservation, and it is clear that the contribution hunters make to migratory bird conservation is considerable. In addition to their direct funding of habitat conservation through the Habitat Conservation Stamp, many hunters provide considerable financial support to organizations dedicated to conservation. Hunters and their organizations also promote conservation of wildlife and nature, and by hunting over-abundant species, play an important role in the management of wildlife.

Compliance and Enforcement

Canadian Wildlife Service officers, members of the Royal Canadian Mounted Police, and provincial and territorial conservation officers enforce the *Migratory Birds Regulations*. Typical enforcement activities include the inspection of hunting areas, permit checks, the inspection of hunting equipment and bags, and ensuring that possession limits are respected.

Under the *Migratory Birds Convention Act, 1994*, and considering case law, the average penalty for a summary conviction of an individual for failure to purchase a MGBHP is expected to be in the range of \$100. The maximum fine is \$50,000. There are provisions for increasing fines for a continuing or subsequent offence.

Contacts

Stephen Wendt
Chief, Migratory Birds Conservation Division
Canadian Wildlife Service
Environment Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0H3
(819) 953-1422

Terry Mueller
Regulatory Analyst
Program Analysis and Coordination Division
Canadian Wildlife Service
Environment Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0H3
(819) 997-1272

travaux de conservation des habitats, ce qui profite à tous les Canadiens et non seulement aux chasseurs. Les opinions étaient semblables en ce qui concerne le financement des programmes de prévention des dommages aux récoltes tiré du prix des permis étant donné que ces activités profitent à tous les Canadiens. Environnement Canada reconnaît qu'il sera important d'élaborer, à moyen terme, une initiative assurant que tous les Canadiens contribuent équitablement à la conservation.

Les chasseurs sont des défenseurs énergiques et éloquents de la conservation, et il est clair qu'ils apportent une contribution importante à la conservation des oiseaux migrateurs. En plus du financement direct qu'ils fournissent à la conservation des habitats en achetant le Timbre sur la conservation des habitats fauniques du Canada, les chasseurs sont nombreux à offrir un appui financier considérable aux organismes voués à la conservation. Les chasseurs et leurs associations font aussi la promotion de la conservation de la faune et de la nature et, en éliminant un certain nombre de spécimens d'espèces surabondantes, ils jouent un rôle de premier plan dans la gestion de la faune.

Conformité et mise en application

Les agents du Service canadien de la faune, les membres de la Gendarmerie royale du Canada et les agents de conservation provinciaux et territoriaux sont chargés de la mise en application du *Règlement sur les oiseaux migrateurs*. Les activités d'application comprennent l'inspection des zones de chasse, la vérification des permis, l'inspection du matériel de chasse et des prises et le contrôle de la conformité en ce qui concerne le maximum de prises qu'une personne est autorisée à avoir en sa possession.

En vertu de la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, et au vu de la jurisprudence, dans un cas de déclaration sommaire de culpabilité parce qu'une personne n'aurait pas acheté le Permis de chasse aux oiseaux migrateurs considérés comme gibier, la sanction moyenne prévue devrait se situer aux environs de 100 \$. L'amende maximale est de 50 000 \$. Des dispositions prévoient l'imposition d'amendes plus lourdes dans les cas de délits continus ou de récidive.

Personnes-ressources

Stephen Wendt
Chef, Division de la conservation des oiseaux migrateurs
Service canadien de la faune
Environnement Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3
(819) 953-1422

Terry Mueller
Analyste de la réglementation
Division de l'analyse et de la coordination des programmes
Service canadien de la faune
Environnement Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0H3
(819) 997-1272

Registration
SOR/98-315 1 June, 1998

ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY ACT

Order Repealing Certain Directions to the St. Lawrence Seaway Authority

P.C. 1998-948 1 June, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 18 of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, hereby makes the annexed *Order Repealing Certain Directions to the St. Lawrence Seaway Authority*.

ORDER REPEALING CERTAIN DIRECTIONS TO THE ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

REPEAL

1. Order in Council P.C. 1959-373 of March 26, 1959 is repealed.

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on June 1, 1998.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Description

Section 18 of the *St. Lawrence Seaway Act* directs that "tolls be established pursuant to sections 16 and 17 [of the Act] or by agreement between Canada and the United States and, in the event of such an agreement, shall be charged by the Authority in accordance with directions given by the Governor in Council".

Order in Council P.C. 1959-373 gives legislative effect to the tariff of tolls set out in an agreement between Canada and the United States dated March 9, 1959 (the 1959 Agreement).

Within this statutory framework, the St. Lawrence Seaway Authority is mandated by law to charge the tolls set out in the international agreement while the Order in Council remains in effect.

At the time of the agreement's signing, both countries intended to use tolls as a means by which to fund Seaway operations and mandated their Seaway Authorities to be self-sufficient. This continues to be Canada's objective.

However, in 1986, the U.S. decided to fund their Seaway costs with the revenues from the Harbour Maintenance Tax and in 1993 stopped collecting tolls. The U.S. has maintained that these actions are consistent with the 1959 Agreement.

Enregistrement
DORS/98-315 1 juin 1998

LOI SUR L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

Décret abrogeant certaines instructions à l'intention de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

C.P. 1998-948 1 juin 1998

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 18 de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret abrogeant certaines instructions à l'intention de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, ci-après.

DÉCRET ABROGEANT CERTAINES INSTRUCTIONS À L'INTENTION DE L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

ABROGATION

1. Le décret C.P. 1959-373 du 26 mars 1959 est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} juin 1998.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du décret.)

Description

En vertu de l'article 18 de la *Loi sur la voie maritime du Saint-Laurent*, les « droits sont établis sous le régime des articles 16 et 17 [de la Loi] ou par un accord entre le Canada et les États-Unis et, dans ce dernier cas, l'Administration les impose conformément aux instructions du gouverneur en conseil ».

Le décret C.P. 1959-373 donne force de loi au tarif des droits établis dans l'accord conclu entre le Canada et les États-Unis le 9 mars 1959 (accord de 1959).

Dans ce contexte législatif, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent est chargée par la loi d'imposer les droits établis dans l'accord international tant et aussi longtemps que le décret reste en vigueur.

Au moment de la signature de l'accord, les deux pays avaient l'intention de se servir des droits pour financer les opérations de la voie maritime et ont ordonné à leurs administrations nationales de la voie maritime d'être autosuffisantes. C'est encore l'objectif du Canada.

Cependant, en 1986, les États-Unis ont décidé de financer les frais de la voie maritime à l'aide des recettes provenant de la taxe d'entretien des ports (*Harbour Maintenance Tax*). Ils ont arrêté de percevoir les droits en 1993. Les États-Unis soutiennent que ces mesures sont conformes à l'accord de 1959.

In order to fund the projected on-going capital and operating costs of the Seaway, Canada has been seeking to negotiate toll increases, under the 1959 Agreement, at approximately the rate of inflation for several years. Such increases have not been introduced, resulting in a toll freeze since 1993.

Concurrently, in an effort to introduce commercial discipline to the operation of the Seaway and to reduce its costs, the government is undertaking to commercialize the St. Lawrence Seaway Authority by turning its operation and management over to a group of major users. A commitment to toll increases of 2% per year for the next five years, with performance based adjustments plus or minus 1.5%, are an integral part of the agreement which has been negotiated in principle with the users. The repealing of Order in Council P.C. 1959-373 would allow toll increases to be established in a manner consistent with the agreement in principle with users.

Recent attempts by Canada to negotiate such a toll increase with the United States have been unsuccessful.

Alternatives

There are no legislative or regulatory alternatives to this Order. As long as the Order in Council in question remains in effect, the St. Lawrence Seaway Authority is restricted to setting the tariff of tolls set out in the 1959 Agreement.

Continuation of a freeze on tolls would adversely affect Canada's ability to meet the funding requirements of this system and to commercialize its operations.

Benefits and Costs

This Order will allow the government to introduce toll increases of 2% per year for five years, with performance-based adjustments, as has been agreed in principle as part of the commercialization of the Seaway. Therefore, the costs, to be borne by users, are both minimal and expected. On the current Seaway toll revenue base of approximately \$350 million over the next five years, the increases, at currently forecast levels of traffic, are expected to generate an additional \$20 million revenue in total.

The toll increases will help fund the on-going capital needs of the system. This on-going asset renewal and the introduction of commercial discipline through commercialization will help improve the efficiency of the system, to the benefit of all users.

Consultation

Users of the Seaway have been aware of the government's efforts to introduce toll increases since 1993. There have been extensive consultations with users over the past several years and specifically as part of the negotiation of a commercialization agreement. As explained in the benefit and costs section, the major users of the Seaway have agreed in principle, as part of the commercialization initiative, to the toll increases.

Pour financer les coûts d'immobilisations et les dépenses d'exploitation prévus pour la voie maritime, le Canada a cherché à négocier des augmentations des droits en vertu de l'accord de 1959, au taux approximatif de l'inflation depuis plusieurs années. Ces augmentations n'ont pas été mises en œuvre, ce qui a entraîné un gel des droits depuis 1993.

Parallèlement, dans un effort visant à instiller une plus grande discipline commerciale dans le fonctionnement de la voie maritime et afin d'en réduire les coûts, le gouvernement entreprend la commercialisation de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et confie son exploitation et son administration à un groupe composé des principaux utilisateurs. Font partie intégrante de l'entente de principe négociée avec les utilisateurs un engagement d'adopter des augmentations de droits de 2 % par année pour les cinq prochaines années, ainsi que des ajustements fondés sur le rendement de plus ou moins 1,5 %. L'abrogation du décret C.P. 1959-373 permettrait l'adoption d'augmentations des droits qui correspondraient à l'entente de principe avec les utilisateurs.

Les tentatives récentes du Canada de négocier une telle augmentation des droits avec les États-Unis se sont soldées par un échec.

Solutions envisagées

Il n'y a pas d'autres solutions législatives ou réglementaires à ce décret. Tant et aussi longtemps que le décret en question reste en vigueur, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent est limitée au tarif des droits établis dans l'accord de 1959.

Le maintien du gel des droits nuirait à la capacité du Canada de répondre aux exigences de financement de ce système et de commercialiser ses opérations.

Avantages et coûts

Ce décret permettra au gouvernement d'adopter des augmentations des droits de 2 % par année pendant cinq ans, ainsi que des rajustements fondés sur le rendement, selon les dispositions convenues en principe dans le cadre de la commercialisation de la voie maritime. Par conséquent, les coûts, qui seront supportés par les utilisateurs, seront minimes et prévisibles. La base du revenu provenant des droits de la voie maritime se chiffre actuellement à environ 350 millions de dollars; au cours des cinq prochaines années, on s'attend que les augmentations génèrent en tout quelque 20 millions de dollars de plus selon les niveaux de trafic actuels.

Les augmentations des droits permettront de financer les besoins d'immobilisations permanents du réseau. Grâce au renouvellement des biens et de l'introduction d'une discipline commerciale par la commercialisation, l'efficacité du réseau s'améliorera, ce qui profitera à tous les utilisateurs.

Consultations

Les utilisateurs de la voie maritime sont au courant des efforts déployés par le gouvernement pour adopter des augmentations des droits depuis 1993. Des consultations approfondies ont eu lieu avec les utilisateurs au cours des dernières années, plus particulièrement dans le cadre des négociations au titre de l'entente de commercialisation. Comme nous l'avons déjà expliqué à la rubrique Avantages et coûts, les principaux utilisateurs de la voie maritime ont accepté en principe, dans le cadre de cette initiative de commercialisation, les augmentations de droits.

During the 30 days following pre-publication in the *Canada Gazette* Part I on April 18 comments were received from various parties. All comments were given full consideration. Comments opposed the proposed Order on essentially two grounds: firstly, on the basis that any increase in tolls would adversely affect the fragile competitive situation the Seaway faces and secondly, that the current Canadian approach is an undesirable departure from the co-operation and joint management by Canada and the U.S. that has characterised the system.

With respect to the first objection, Seaway traffic is not believed to be sensitive to toll increases of the magnitude that has been agreed in principle with the Seaway Users' Group. A 2% toll increase, for example, is equivalent to about 3 cents per tonne. A 2% toll increase represents between .04% and .34% of total Seaway costs, and a much smaller percentage of total transportation costs. Toll increases, that are only intended to cover inflation driven costs, are much less important than changes in other factors.

With respect to the second objection, the increase of tolls through the use of domestic Canadian legislation is consistent with the 1959 Agreement and the subsequent practice of the parties in the application of this agreement. Different methods of funding our respective portions of the Seaway should not affect operational cooperation or the achievement of further cost cutting efficiencies in order to improve the competitiveness of the Seaway.

Compliance and Enforcement

There are no compliance or enforcement considerations for the Order.

Contact

Bruce Bowie
Executive Director
Marine Policy Reform
Place de Ville, Tower C, 25th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Tel.: (613) 998-0702
FAX: (613) 998-1845

Au cours des trente jours qui ont suivi la publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 18 avril dernier, des commentaires ont été reçus de diverses parties. Tous les commentaires ont reçus une entière considération. Les observations expriment des oppositions au projet de décret pour essentiellement deux raisons : tout d'abord, toute augmentation des droits nuirait à la situation fragile de la voie maritime sur le plan de la compétitivité; ensuite, la démarche canadienne constitue un écart non souhaitable par rapport à l'esprit de coopération et de gestion conjointe qui était caractéristique du réseau.

En ce qui a trait à la première observation, le trafic de la voie maritime n'est pas perçu comme étant sensible aux augmentations de droits convenus en principe avec le Groupe des utilisateurs de la voie maritime. Une augmentation de 2 % équivaut à trois (3) cents la tonne. Une augmentation de 2 % représente de 0,04 % à 0,34 % du total des coûts de la voie maritime, et une proportion encore moins élevée des coûts totaux de transport. Les augmentations de droits, qui visent uniquement à couvrir les coûts tributaires de l'inflation, sont de beaucoup inférieurs aux changements qui se produisent dans les autres facteurs.

En ce qui a trait à la deuxième observation, l'augmentation des droits au moyen de la législation canadienne est cohérente avec l'accord de 1959 et les pratiques adoptées par la suite par les parties en application dudit accord. Le fait que nous ayons des méthodes différentes de financer nos parties respectives de la voie maritime ne devrait pas affecter la coopération opérationnelle ou la réalisation de gains d'efficacité par des réductions afin d'améliorer la compétitivité de la voie maritime.

Respect et exécution

Ce décret ne soulève aucune question de respect ou d'exécution.

Personne-ressource

Bruce Bowie
Directeur exécutif
Réforme de la politique maritime
Place de Ville, Tour C, 25^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-0702
TÉLÉCOPIEUR : (613) 998-1845

Registration
SOR/98-316 1 June, 1998

ST. LAWRENCE SEAWAY AUTHORITY

St. Lawrence Seaway Tariff of Tolls

The St. Lawrence Seaway Authority, pursuant to subsection 16(1) of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*^a, hereby establishes the annexed *St. Lawrence Seaway Tariff of Tolls*.

June 1, 1998

ST. LAWRENCE SEAWAY TARIFF OF TOLLS

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in this Tariff.

“bulk cargo” means cargo consisting of goods, loose or in mass, that generally must be shovelled, pumped, blown, scooped or forked in the handling and includes

- (a) cement, loose or in sacks;
- (b) coke and petroleum coke, loose or in sacks;
- (c) domestic cargo;
- (d) liquids carried in ships' tanks;
- (e) ores and minerals (crude, screened, sized or concentrated, but not otherwise processed), loose or in sacks, including alumina, bauxite, gravel, phosphate rock, sand, stone and sulphur;
- (f) pig iron and scrap metals;
- (g) lumber, pulpwood, poles and logs, loose or bundled;
- (h) raw sugar and flour, loose or in sacks;
- (i) woodpulp, loose or in bales; and
- (j) material for recycling, scrap material, refuse and waste. (*cargaison en vrac*)

“cargo” means all goods aboard a vessel whether carried as revenue or non-revenue freight or carried for the vessel owner, but does not include

- (a) empty containers or the tare weight of loaded containers;
- (b) ships' fuel, ballast or stores;
- (c) the personal effects of crew or passengers; or
- (d) in-transit cargo that is carried both upbound and downbound in the course of the same voyage. (*cargaison*)

“containerized cargo” means cargo shipped in a container that is enclosed, permanent, reusable, nondisposable and weather-tight. (*cargaison conteneurisée*)

“Corporation” means the Saint Lawrence Seaway Development Corporation. (*Corporation*)

^a R.S., c. S-2

Enregistrement
DORS/98-316 1 juin 1998

LOI SUR L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME
DU SAINT-LAURENT

Tarif des droits de la voie maritime du Saint-Laurent

En vertu du paragraphe 16(1) de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*^a, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent établit le *Tarif des droits de la voie maritime du Saint-Laurent*, ci-après.

Le 1^{er} juin 1998

TARIF DES DROITS DE LA VOIE MARITIME DU SAINT-LAURENT

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent tarif.

« cargaison » Les marchandises à bord d'un navire, qu'elles soient transportées comme fret payant ou non payant ou pour le compte du propriétaire du navire, à l'exclusion :

- a) des conteneurs vides et du poids à vide des conteneurs pleins;
- b) du carburant, du lest et des provisions du navire;
- c) des effets personnels de l'équipage ou des passagers;
- d) des cargaisons en transit transportées au cours du même voyage en montant et en descendant. (*cargo*)

« cargaison conteneurisée » Cargaison expédiée dans un conteneur qui est clos, permanent, réutilisable, non jetable et étanche. (*containerized cargo*)

« cargaison d'aide gouvernementale »

- a) Les produits alimentaires transformés donnés, ou vendus selon des conditions financières de faveur, par le gouvernement fédéral des États-Unis ou du Canada à des fins d'alimentation, d'expansion économique, de secours ou de programmes d'aide en cas de désastres;
- b) la cargaison de produits alimentaires qui, à la fois :
 - (i) est la propriété d'un organisme sans but lucratif ou d'une coopérative ou est financée par l'organisme ou la coopérative,
 - (ii) est destinée comme aide humanitaire ou aide au développement à l'étranger,
 - (iii) est certifiée ou accompagnée d'une preuve de déclaration comme telle aux services des douanes du Canada ou des États-Unis. (*government aid cargo*)

« cargaison domestique » Cargaison dont l'expédition a pour origine un point au Canada et pour destination finale un autre point au Canada ou a pour origine un point aux États-Unis et pour destination finale un autre point aux États-Unis, mais ne comprend pas les cargaisons d'importation ou d'exportation désignées au point d'origine pour transbordement par eau à un point au Canada ou aux États-Unis. (*domestic cargo*)

^a L.R., ch. S-2

“domestic cargo” means cargo the shipment of which originates at one Canadian point and terminates at another Canadian point, or originates at one United States point and terminates at another United States point, but does not include import or export cargo designated at the point of origin for transshipment by water at a point in Canada or in the United States. (*cargaison domestique*)

“general cargo” means goods other than bulk cargo, grain, government aid cargo, steel slabs and coal. (*cargaison générale*)

“government aid cargo” means

(a) processed food products that are donated by, or the purchase of which has been financed on concessional terms by, the federal government of the United States or Canada for the purposes of nutrition, economic development, emergency or disaster relief programs; and

(b) food cargo that is

(i) owned or financed by a non-profit organization or cooperative,

(ii) intended for use in humanitarian or development assistance overseas, and

(iii) stamped or otherwise shown to have been declared as such to the customs service of the United States or Canada. (*cargaison d'aide gouvernementale*)

“grain” means barley, corn, oats, flaxseed, rapeseed, soybeans, field crop seeds, buckwheat, dried beans, dried peas, rye, wheat, grain screenings or meal from those grains. (*céréale*)

“metric ton” means 1 000 kg (2,204.62 pounds). (*tonne métrique*)

“passenger” means a person being transported through the Seaway who has paid a fare for passage. (*passager*)

“pleasure craft” means a vessel, however propelled, that is used exclusively for pleasure and does not carry passengers. (*embarcation de plaisance*)

“Seaway” means the St. Lawrence Seaway, including the Welland Canal, and includes all services and facilities authorized under the *St. Lawrence Seaway Authority Act*, which services and facilities are under the control and administration or are the immediate financial responsibility of the Authority. (*voie maritime*)

“vessel” means every type of craft used as a means of transportation on water, except a vessel owned or employed by the Authority or the Corporation. (*navire*)

« cargaison en vrac » Cargaison constituée de marchandises libres ou en masse qui doivent d'ordinaire être pelletées, pompées, soufflées ou manipulées au godet ou à la fourche, y compris :

a) le ciment libre ou en sacs;

b) le coke et le coke de pétrole, libre ou en sacs;

c) la cargaison domestique;

d) les liquides transportés dans les citernes des navires;

e) les minerais et minéraux (bruts, criblés, classés ou concentrés, mais n'ayant subi aucune autre transformation), libres ou en sacs, y compris l'alumine, la bauxite, le gravier, la roche phosphatée, le sable, la pierre et le soufre;

f) la fonte en gueuse et la ferraille;

g) le bois de construction, le bois à pâte, les poteaux et billes, détachés ou liés;

h) le sucre brut et la farine, libre ou en sacs;

i) la pâte de bois, libre ou en balles;

j) les matières destinées au recyclage, les rebuts, les ordures et les déchets. (*bulk cargo*)

« cargaison générale » Les marchandises autres que la cargaison en vrac, les céréales, la cargaison d'aide gouvernementale, les brames d'acier et le charbon. (*general cargo*)

« céréale » L'orge, le maïs, l'avoine, la graine de lin, la graine de colza, la fève soja, les grains de grande culture, le sarrasin, la fève sèche, les pois secs, le seigle, le blé, les criblures de grain et les tourteaux qui en sont tirés. (*grain*)

« Corporation » La *Saint Lawrence Seaway Development Corporation*. (*Corporation*)

« embarcation de plaisance » Bateau, quel qu'en soit le mode de propulsion, utilisé exclusivement pour l'agrément et ne transportant aucun passager. (*pleasure craft*)

« navire » Tout type d'embarcation qui est utilisée comme moyen de transport sur l'eau, à l'exception des navires que possèdent ou qu'utilisent l'Administration ou la Corporation. (*vessel*)

« passager » Personne qui, ayant payé le prix du passage, est transportée sur la voie maritime. (*passenger*)

« tonne métrique » Unité de poids de 1 000 kg (2 204,62 livres). (*metric ton*)

« voie maritime » La voie maritime du Saint-Laurent, y compris tous les services et installations autorisés en vertu de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*, notamment le canal Welland, lesquels services et lesquelles installations relèvent du contrôle et de la gestion ou sont la responsabilité financière immédiate de l'Administration. (*Seaway*)

TOLLS

2. (1) Every vessel entering, passing through or leaving the Seaway shall pay a toll that is the sum of each applicable charge in Schedule 1. Each charge is calculated based on the description set out in column 1 of Schedule 1 and the rate set out in column 2 or 3.

(2) The toll is assessed against the vessel, its cargo and its passengers for a complete or partial transit of the Seaway and covers a single trip in one direction.

(3) The toll is due from the representative of the vessel within 45 days after the day on which the vessel enters the first lock of a transit of the Seaway.

DROITS

2. (1) Tout navire qui entre dans la voie maritime, la traverse ou en sort doit payer un droit, lequel correspond à la somme des frais applicables visés à l'annexe 1. Les frais sont calculés en fonction de la description figurant à la colonne 1 de l'annexe 1 et du taux visé aux colonnes 2 ou 3.

(2) Les droits sont calculés en fonction du navire, de sa cargaison et de ses passagers pour un transit complet ou partiel de la voie maritime et visent un voyage dans un seul sens.

(3) Les droits sont exigibles du représentant du navire dans les 45 jours qui suivent la date où le navire entre dans la première écluse d'un transit de la voie maritime.

DESCRIPTION AND WEIGHT OF CARGO

3. For the purposes of calculating applicable tolls,

- (a) a cord of pulpwood is taken to weigh 1 450 kg (3,196.70 pounds); and
 (b) the cargo tonnage shall be rounded to the nearest 1 000 kg (2,204.62 pounds).

POST-CLEARANCE DATE OPERATIONAL SURCHARGES

4. (1) Subject to subsection (2), a vessel that reports for its final transit of the Seaway from a place set out in column 1 of Schedule 2 within the period after the clearance date established by the Authority and the Corporation under section 96 of the *Seaway Regulations* set out in column 2 shall pay operational surcharges in the amount set out in column 3, prorated on a per-lock basis.

(2) If surcharges are postponed for operational or climatic reasons, a vessel that reports for its final transit of the Seaway from a place set out in column 1 of Schedule 3 within the period after the clearance date established by the Authority and the Corporation under section 96 of the *Seaway Regulations* set out in column 2 shall pay operational surcharges in the amount set out in column 3, prorated on a per-lock basis.

5. A vessel that is authorized to transit the Seaway under subsection 97(4) of the *Seaway Regulations* shall pay, in addition to the operational surcharge, an amount equal to the incremental expenses incurred by the Authority to keep the Seaway open for the transit of the vessel.

COMING INTO FORCE

6. This Tariff comes into force from the date on which it is filed with the Canadian Transportation Agency.

DESCRIPTION ET POIDS DE LA CARGAISON

3. Aux fins du calcul des droits applicables :

- a) une corde de bois à pâte est censée peser 1 450 kg (3 196,70 livres);
 b) le tonnage de la cargaison est arrondi à 1 000 kg près (2 204,62 livres).

PRIME DE PASSAGE PAYABLE POUR LES TRANSITS APRÈS LA DATE LIMITE

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), un navire qui communique pour son dernier transit de la voie maritime d'un endroit indiqué à la colonne 1 de l'annexe 2 durant la période qui suit la date limite établie par l'Administration et la Corporation en vertu de l'article 96 du *Règlement sur la voie maritime* et qui est indiquée à la colonne 2 doit payer un montant au titre de la prime de passage visée à la colonne 3, lequel est calculé en fonction du nombre d'écluses transitées.

(2) Si la prime de passage est reportée pour des raisons opérationnelles ou climatiques, un navire qui communique pour son dernier transit de la voie maritime d'un endroit indiqué à la colonne 1 de l'annexe 3 durant la période qui suit la date limite établie par l'Administration et la Corporation en vertu de l'article 96 du *Règlement sur la voie maritime* et qui est indiquée à la colonne 2 doit payer un montant au titre de la prime de passage visée à la colonne 3, lequel est calculé en fonction du nombre d'écluses transitées.

5. Le navire qui est autorisé à transiter la voie maritime en vertu du paragraphe 97(4) du *Règlement sur la voie maritime* doit payer, en plus de la prime de passage, un montant égal aux dépenses différentielles engagées par l'Administration pour maintenir ouverte la voie maritime afin de permettre au navire de transiter.

ENTRÉE EN VIGUEUR

6. Le présent tarif entre en vigueur à compter de la date de son dépôt auprès de l'Office des transports du Canada.

SCHEDULE 1
(Section 2)

TOLLS

Column 1		Column 2	Column 3
Item	Description of Charges	Rate (\$) Montreal to or from Lake Ontario (5 locks)	Rate (\$) Welland Canal – Lake Ontario to or from Lake Erie (8 locks)
1.	Subject to item 3, for complete transit of the Seaway, a composite toll, comprising:		
	(1) a charge per gross registered ton of the vessel, applicable whether the vessel is wholly or partially laden, or is in ballast, and the gross registered tonnage being calculated according to the rules for measurement under the <i>International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969</i> , as amended from time to time	0.0816	0.1326
	(2) a charge per metric ton of cargo as certified on the ship's manifest or other document, as follows:		
	(a) bulk cargo	0.8466	0.5610
	(b) general cargo	2.0400	0.8976
	(c) steel slab	1.8462	0.6426
	(d) containerized cargo	0.8466	0.5610
	(e) government aid cargo	n/a	n/a
	(f) grain	0.5202	0.5610
	(g) coal	0.4998	0.5610
	(3) a charge per passenger per lock	1.2036	1.2036

SCHEDULE 1—Continued

TOLLS—Continued

Column 1	Column 2	Column 3
Item	Rate (\$) Montreal to or from Lake Ontario (5 locks)	Rate (\$) Welland Canal – Lake Ontario to or from Lake Erie (8 locks)
(4) a charge per lock for transit of the Welland Canal in either direction by cargo vessels:		
(a) loaded	n/a	448.00
(b) in ballast	n/a	331.00
2. Subject to item 3, for partial transit of the Seaway	20 per cent of the applicable charge under items 1(1) and (2) plus the applicable charge under items 1(3) and (4)	13 per cent of the applicable charge under items 1(1) and (2) plus the applicable charge under items 1(3) and (4)
3. Minimum charge per vessel per lock transited for full or partial transit of the Seaway		
(1) pleasure craft*	10.00	10.00
(2) vessels other than pleasure craft	15.00	15.00

* includes applicable federal taxes

ANNEXE 1
(*article 2*)

DROITS

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Taux (\$) De Montréal au lac Ontario ou en sens inverse (5 écluses)	Taux (\$) Canal Welland – Du lac Ontario au lac Érié ou en sens inverse (8 écluses)
1. Sous réserve de l'article 3, pour le transit complet de la voie maritime, un droit composé, comprenant :		
(1) des frais par tonneau de jauge brute enregistrée du navire, applicable que le navire soit pleinement ou partiellement chargé, ou sur le lest, la jauge brute enregistrée étant calculée selon les règles de jaugeage prévues dans la <i>Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires</i> , avec ses modifications successives	0,0816	0,1326
(2) des frais par tonne métrique de cargaison attestée dans le manifeste du navire ou autre document, à savoir :		
a) cargaison en vrac	0,8466	0,5610
b) cargaison générale	2,0400	0,8976
c) brames d'acier	1,8462	0,6426
d) cargaison conteneurisée	0,8466	0,5610
e) cargaison d'aide gouvernementale	S/O	S/O
f) céréale	0,5202	0,5610
g) charbon	0,4998	0,5610
(3) des frais par passager, par écluse	1,2036	1,2036
(4) des frais par écluse pour le transit du canal Welland par des navires de charge, dans un sens ou dans l'autre :		
a) navire chargé	S/O	448,00
b) navire sur lest	S/O	331,00
2. Sous réserve de l'article 3, pour le transit partiel de la voie maritime	20 pour cent des frais applicables en vertu des articles 1(1) et (2) en plus les frais applicables en vertu des articles 1(3) et (4)	13 pour cent des frais applicables en vertu des articles 1(1) et (2) en plus les frais applicables en vertu des articles 1(3) et (4)
3. Frais minimums par navire, par écluse franchie durant un transit complet ou partiel de la voie maritime :		
(1) embarcation de plaisance*	10,00	10,00
(2) navire autre qu'une embarcation de plaisance	15,00	15,00

* inclut les taxes fédérales applicables

SCHEDULE 2
(Subsection 4(1))

OPERATIONAL SURCHARGES — NO POSTPONEMENTS

Column 1	Column 2	Column 3	
Item	Place in Montreal-Lake Ontario Section	Period after Clearance Date	Amount (\$) (5 locks)*
1.	Cape Vincent (downbound) or Cap Saint-Michel (upbound)	(a) 24 hours (b) 24 hours or more but less than 48 hours (c) 48 hours or more but less than 72 hours (d) 72 hours or more but less than 96 hours	20,000 40,000 60,000 80,000
2.	port, dock or wharf within the Cap Saint-Michel to Cape Vincent Section	(a) 24 hours (b) 24 hours or more but less than 48 hours (c) 48 hours or more but less than 72 hours (d) 72 hours or more but less than 96 hours	n/a 20,000 40,000 60,000

* prorated on a per-lock basis

ANNEXE 2
(paragraphe 4(1))

PRIMES DE PASSAGE — AUCUN REPORT

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	
Article	Endroit dans la section Montréal-lac Ontario	Période après la date limite	Montant (\$) (5 écluses)*
1.	Cape Vincent (en descendant) ou Cap Saint-Michel (en remontant)	(a) 24 heures (b) 24 heures ou plus mais moins de 48 heures (c) 48 heures ou plus mais moins de 72 heures (d) 72 heures ou plus mais moins de 96 heures	20 000 40 000 60 000 80 000
2.	Port ou quai dans la section Cap Saint-Michel – Cape Vincent	(a) 24 heures (b) 24 heures ou plus mais moins de 48 heures (c) 48 heures ou plus mais moins de 72 heures (d) 72 heures ou plus mais moins de 96 heures	S/O 20 000 40 000 60 000

* calculé en fonction du nombre d'écluses transitées

SCHEDULE 3
(Subsection 4(2))

OPERATIONAL SURCHARGES AFTER POSTPONEMENTS

Column 1	Column 2	Column 3	
Item	Place in Montreal-Lake Ontario Section	Period after Clearance Date	Amount (\$) (5 locks)*
1.	Cape Vincent (downbound) or Cap Saint-Michel (upbound)	(a) 24 hours or more but less than 36 hours (b) 36 hours or more but less than 48 hours (c) 48 hours or more but less than 72 hours (d) 72 hours or more but less than 96 hours	20,000 40,000 60,000 80,000
	(1) if the postponement is for 24 hours	(a) 24 hours or more but less than 36 hours (b) 36 hours or more but less than 48 hours (c) 48 hours or more but less than 72 hours (d) 72 hours or more but less than 96 hours	20,000 40,000 60,000 80,000
	(2) if the postponement is for 48 hours	(a) 48 hours or more but less than 56 hours (b) 56 hours or more but less than 64 hours (c) 64 hours or more but less than 72 hours (d) 72 hours or more but less than 96 hours	20,000 40,000 60,000 80,000
	(3) if the postponement is for 72 hours	(a) 72 hours or more but less than 78 hours (b) 78 hours or more but less than 84 hours (c) 84 hours or more but less than 90 hours (d) 90 hours or more but less than 96 hours	20,000 40,000 60,000 80,000
2.	port, dock or wharf within the Cap Saint-Michel to Cape Vincent Section	(a) 24 hours or more but less than 48 hours (b) 48 hours or more but less than 60 hours (c) 60 hours or more but less than 72 hours (d) 72 hours or more but less than 96 hours	n/a 20,000 40,000 60,000
	(1) if the postponement is for 24 hours	(a) 24 hours or more but less than 48 hours (b) 48 hours or more but less than 60 hours (c) 60 hours or more but less than 72 hours (d) 72 hours or more but less than 96 hours	n/a 20,000 40,000 60,000

SCHEDULE 3—*Continued*OPERATIONAL SURCHARGES AFTER POSTPONEMENTS—*Continued*

Column 1	Column 2	Column 3	
Item	Place in Montreal-Lake Ontario Section	Period after Clearance Date	Amount (\$) (5 locks)*
(2) if the postponement is for 48 hours		(a) 48 hours or more but less than 72 hours (b) 72 hours or more but less than 80 hours (c) 80 hours or more but less than 88 hours (d) 88 hours or more but less than 96 hours	n/a 20,000 40,000 60,000
(3) if the postponement is for 72 hours or more			n/a

* prorated on a per-lock basis

ANNEXE 3
(*paragraphe 4(2)*)

PRIMES DE PASSAGE APRÈS REPORT

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	
Article	Endroit dans la section Montréal-lac Ontario	Période après la date limite	Montant (\$) (5 écluses)*
1.	Cape Vincent (en descendant) ou Cap Saint-Michel (en remontant) :		
	(1) si le report est de 24 heures	a) 24 heures ou plus mais moins de 36 heures b) 36 heures ou plus mais moins de 48 heures c) 48 heures ou plus mais moins de 72 heures d) 72 heures ou plus mais moins de 96 heures	20 000 40 000 60 000 80 000
	(2) si le report est de 48 heures	a) 48 heures ou plus mais moins de 56 heures b) 56 heures ou plus mais moins de 64 heures c) 64 heures ou plus mais moins de 72 heures d) 72 heures ou plus mais moins de 96 heures	20 000 40 000 60 000 80 000
	(3) si le report est de 72 heures	a) 72 heures ou plus mais moins de 78 heures b) 78 heures ou plus mais moins de 84 heures c) 84 heures ou plus mais moins de 90 heures d) 90 heures ou plus mais moins de 96 heures	20 000 40 000 60 000 80 000
2.	Port ou quai dans la section Cap Saint-Michel – Cape Vincent :		
	(1) si le report est de 24 heures	a) 24 heures ou plus mais moins de 48 heures b) 48 heures ou plus mais moins de 60 heures c) 60 heures ou plus mais moins de 72 heures d) 72 heures ou plus mais moins de 96 heures	S/O 20 000 40 000 60 000
	(2) si le report est de 48 heures	a) 48 heures ou plus mais moins de 72 heures b) 72 heures ou plus mais moins de 80 heures c) 80 heures ou plus mais moins de 88 heures d) 88 heures ou plus mais moins de 96 heures	S/O 20 000 40 000 60 000
	(3) si le report est de 72 heures ou plus		S/O

* calculé en fonction du nombre d'écluses transitées

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Tariff.)***Description**

The St. Lawrence Seaway Authority (the Authority) is establishing a tariff of tolls in accordance with subsection 16(1) of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*. The tariff of tolls is being filed with the Canadian Transportation Agency pursuant to subsection 16(3) of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*. A tariff of tolls is needed to ensure sufficient revenues to defray the cost to the Authority of its operations in carrying out the purposes for which it is incorporated.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du tarif.)***Description**

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (l'Administration) établit un tarif de droits en vertu du paragraphe 16(1) de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*. Le tarif de droits est déposé auprès de l'Office des transports du Canada en vertu du paragraphe 16(3) de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*. Un tarif de droits est requis pour assurer à l'Administration un revenu suffisant pour couvrir le coût de ses activités dans l'exercice de sa mission.

As the Governor in Council has repealed Order in Council P.C. 1959-373 of March 26, 1959, which directed that there be charged the tariff of tolls set out in the Agreement between Canada and the United States dated March 9, 1959, the Authority is establishing a tariff of tolls pursuant to subsection 16(1) of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*.

Alternatives

No other alternative was evaluated because revenues are necessary to defray the cost to the Authority of its operations in carrying out the purposes for which it is incorporated in accordance with subsection 16(1) of the *St. Lawrence Seaway Authority Act*.

Benefits and Costs

The St. Lawrence Seaway Authority has carefully reviewed the amount of revenue required to defray the costs of its operations.

Consultation

Many discussions and meetings with major users of the Seaway have taken place during the past 12 months. These users recognize that the Authority requires the establishment of this tariff to meet its financial requirements. During the 30 days following pre-publication in the *Canada Gazette* Part I, on April 25, 1998, comments were received from 5 parties. All comments were given full consideration. Comments opposed the proposed tariff on the basis that any increase in tolls would adversely affect traffic on the Seaway. In fact, a 2% toll increase represents only between .04% and .34% of total Seaway costs. Such toll increases merely help to cover inflation driven costs.

Compliance and Enforcement

Compliance with this tariff shall be overseen by the financial officers of The St. Lawrence Seaway Authority.

Contact

Norman B. Willans
Counsel
The St. Lawrence Seaway Authority
Place de Ville, Tower B
112 Kent Street, Suite 500
Ottawa, Ontario
K1P 5P2
Telephone: (613) 598-4605
FAX: (613) 598-4620

Puisque le gouverneur en conseil a abrogé le décret du conseil C.P. 1959-373 du 26 mars 1959 qui prévoyait qu'il fallait établir le tarif des droits décrit dans l'entente entre le Canada et les États-Unis en date du 9 mars 1959, l'Administration établit un tarif des droits conformément au paragraphe 16(1) de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent*.

Solutions envisagées

Aucune autre solution n'a été évaluée étant donné que des droits doivent être établis par l'Administration en vertu du paragraphe 16(1) de la *Loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent* afin d'assurer à l'Administration un revenu suffisant pour couvrir le coût de ses activités dans l'exercice de sa mission.

Avantages et coûts

L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent s'est penchée minutieusement sur ses exigences concernant les sommes requises pour faire face à ses coûts d'exploitation.

Consultations

De multiples rencontres et discussions avec les principaux utilisateurs de la voie maritime ont eu lieu durant les 12 derniers mois. Ces utilisateurs reconnaissent que l'Administration doit établir ce tarif afin de respecter ses exigences financières. Au cours des trente jours qui ont suivi la publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 25 avril dernier, des commentaires ont été reçus de la part de cinq sources. Les commentaires exprimaient des oppositions aux droits projetés pour la raison que toute augmentation des droits nuirait au trafic sur la voie maritime. Au fait, une augmentation de 2% représente de 0,04% à 0,34% du total des coûts de la voie maritime. De telles augmentations de droits ne font qu'aider à couvrir les coûts tributaires de l'inflation.

Respect et exécution

La conformité au tarif est assurée par les agents de la comptabilité de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Personne-ressource

Me Norman B. Willans
Avocat-conseil
L'Administration de la Voie maritime
du Saint-Laurent
Place de Ville, Tour B
112, rue Kent - Suite 500
Ottawa (Ontario)
K1P 5P2
Téléphone : (613) 598-4605
TÉLÉCOPIEUR : (613) 598-4620

Registration
SI/98-62 10 June, 1998

OLD AGE SECURITY ACT

Proclamation Giving Notice that the Agreement on Social Security Between the Government of Canada and the Government of the Republic of Chile Comes into Force on June 1, 1998

ROMÉO LEBLANC
[L.S.]

Canada

Elizabeth the Second, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

To All To Whom these Presents shall come or whom the same may in any way concern,

GEORGE THOMSON
Deputy Attorney General

A Proclamation

Whereas, by Order in Council P.C. 1997-296 of March 4, 1997, the Governor in Council declared that, in accordance with Article XXIX of the Agreement on Social Security between the Government of Canada and the Government of the Republic of Chile, signed on November 18, 1996, the Agreement shall enter into force on the first day of the fourth month following the month in which each Party shall have received written notification from the other Party that it has complied with all statutory requirements for the entry into force of the Agreement;

Whereas the Order was laid before Parliament on October 2, 1997;

Whereas, before the twentieth sitting day after the Order was laid before Parliament, no motion for the consideration of either House to the effect that the Order be revoked was filed with the Speaker of the appropriate House;

Whereas, pursuant to subsection 42(2) of the *Old Age Security Act*, the Order came into force on the thirtieth sitting day after it was laid before Parliament, being November 27, 1997;

Whereas instruments of ratification were exchanged on February 26, 1998;

Whereas the Agreement will enter into force on the first day of the fourth month following the month in which the instruments of ratification were exchanged, being June 1, 1998;

And whereas, by Order in Council P.C. 1998-667 of April 23, 1998, the Governor in Council directed that a Proclamation do issue giving notice that the Agreement on Social Security between the Government of Canada and the Government of the Republic of Chile is in force as of June 1, 1998;

Now Know You that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, do by this Our Proclamation give notice that

Enregistrement
TR/98-62 10 juin 1998

LOI SUR LA SÉCURITÉ DE LA VIEILLESSE

Proclamation avisant que l'Accord sur la sécurité sociale entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République du Chili entrera en vigueur le 1^{er} juin 1998

ROMÉO LEBLANC
[L.S.]

Canada

Elizabeth Deux, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

À tous ceux à qui les présentes parviennent ou qu'icelles peuvent de quelque manière concerner,

Sous-procureur général
GEORGE THOMSON

Proclamation

Attendu que, par le décret C.P. 1997-296 du 4 mars 1997, le gouverneur en conseil a déclaré que, conformément à l'article XXIX de l'Accord sur la sécurité sociale entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République du Chili, signé le 18 novembre 1996, l'Accord entrera en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant celui où chaque partie aura reçu de l'autre partie une notification écrite indiquant qu'elle s'est conformée à toutes les exigences législatives relatives à l'entrée en vigueur de l'Accord;

Attendu que ce décret a été déposé devant le Parlement le 2 octobre 1997;

Attendu que, avant le vingtième jour de séance suivant le dépôt, aucune motion adressée à l'une ou l'autre chambre en vue de l'annulation du décret n'a été remise au président de la chambre concernée;

Attendu que, en vertu du paragraphe 42(2) de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*, le décret est entré en vigueur le trentième jour de séance suivant son dépôt, soit le 27 novembre 1997;

Attendu que des instruments de ratification ont été échangés le 26 février 1998;

Attendu que l'Accord entrera en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant celui où les instruments de ratification ont été échangés, soit le 1^{er} juin 1998;

Attendu que, par le décret C.P. 1998-667 du 23 avril 1998, le gouverneur en conseil a ordonné que soit prise une proclamation donnant avis que l'Accord sur la sécurité sociale entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République du Chili entre en vigueur le 1^{er} juin 1998,

Sachez que, sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous, par Notre présente proclamation, donnons avis

the Agreement on Social Security between the Government of Canada and the Government of the Republic of Chile, signed on November 18, 1996, a copy of which is annexed hereto, is in force as of June 1, 1998.

Of All Which Our Loving Subjects and all others whom these Presents may concern are hereby required to take notice and to govern themselves accordingly.

In Testimony Whereof, We have caused these Our Letters to be made Patent and the Great Seal of Canada to be hereunto affixed. Witness: Our Right Trusty and Well-beloved Roméo A. LeBlanc, a Member of Our Privy Council for Canada, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

At Our Government House, in Our City of Ottawa, this twenty-second day of May in the year of Our Lord one thousand nine hundred and ninety-eight and in the forty-seventh year of Our Reign.

By Command,
KEVIN G. LYNCH
Deputy Registrar General of Canada

AGREEMENT ON SOCIAL SECURITY

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF CANADA

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CHILE

THE GOVERNMENT OF CANADA

AND

THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CHILE,

hereinafter referred to as "the Parties",

RESOLVED to co-operate in the field of social security,

HAVE DECIDED to conclude an agreement for this purpose, and

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

PART I

GENERAL PROVISIONS

Article I

Definitions

1. For the purposes of this Agreement, the expressions and terms given below shall have the following meaning:

"benefit" means any cash benefit, pension or allowance payable under the legislation of either Party, and includes any supplements or increases applicable to such a benefit, pension or allowance;

que l'Accord sur la sécurité sociale entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République du Chili, signé le 18 novembre 1996, dont copie est jointe, entre en vigueur le 1^{er} juin 1998.

De ce qui précède, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d'agir en conséquence.

En Foi de Quoi, Nous avons fait émettre Nos présentes lettres patentes et à icelles fait apposer le grand sceau du Canada. Témoin : Notre très fidèle et bien-aimé Roméo A. LeBlanc, Membre de Notre Conseil privé pour le Canada, Chancelier et Compagnon principal de Notre Ordre du Canada, Chancelier et Commandeur de Notre Ordre du Mérite militaire, Gouverneur général et Commandant en chef du Canada.

À Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre ville d'Ottawa, ce vingt-deuxième jour de mai de l'an de grâce mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit, quarante-septième de Notre règne.

Par ordre,
Sous-registraire général du Canada
KEVIN G. LYNCH

ACCORD SUR LA SÉCURITÉ SOCIALE

ENTRE

LE GOUVERNEMENT DU CANADA

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI

LE GOUVERNEMENT DU CANADA

ET

LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI,

ci-après appelés « les Parties »,

RÉSOLUS à coopérer dans le domaine de la sécurité sociale,

ONT DÉCIDÉ de conclure un accord à cette fin, et

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES :

TITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article Premier

Définitions

1. Aux fins du présent Accord, les expressions et termes sous-mentionnés ont le sens suivant :

« autorité compétente » désigne, pour le Canada, le ou les ministres chargés de l'application de la législation du Canada; et, pour la République du Chili, le ministre du Travail et de l'Assurance sociale (el Ministro del Trabajo y Previsión Social);

“competent authority” means, as regards Canada, the Minister or Ministers responsible for the application of the legislation of Canada; and, as regards the Republic of Chile, the Minister of Labour and Social Insurance (el Ministro del Trabajo y Previsión Social);

“competent institution” means, as regards Canada, the competent authority; and, as regards the Republic of Chile, the institution responsible for the application of the legislation specified in Article II;

“creditable period” means, as regards Canada, any period of contributions or residence used to acquire the right to a benefit under the legislation of Canada, and includes a period during which a disability pension is payable under the *Canada Pension Plan*; and, as regards the Republic of Chile, all periods of contributions or equivalent periods used to acquire any benefit under the legislation of Chile;

“dependent worker” means, as regards Canada, an employed person; and, as regards the Republic of Chile, any person who provides services to an employer under an employer/employee relationship;

“legislation” means the laws, regulations and other provisions specified in Article II;

“national” means, as regards Canada, a Canadian citizen; and, as regards the Republic of Chile, anyone declared as such in its political Constitution;

“self-employed person” means any person who carries out an activity on his or her own account for which that person receives an income.

2. Any expression or term not defined in this Article has the meaning assigned to it in the applicable legislation.

Article II

Legislation to Which the Agreement Applies

1. This Agreement shall apply to the following legislation:
 - (a) with respect to Canada:
 - (i) the *Old Age Security Act* and the regulations made thereunder; and
 - (ii) the *Canada Pension Plan* and the regulations made thereunder;
 - (b) with respect to the Republic of Chile, the legislation concerning:
 - (i) the New System of Pensions for old age, disability and survivors based on individual capitalization;
 - (ii) the plans for old age, disability and survivors pensions administered by the Institute for Social Insurance Standardization (el Instituto de Normalización Previsional); and
 - (iii) for the purposes of Article XVII only, health care plans.
2. Subject to paragraphs 3 and 4, this Agreement shall also apply to laws, regulations and other provisions which amend, supplement, consolidate or supersede the legislation specified in paragraph 1.
3. This Agreement shall apply to laws, regulations and other provisions which extend the schemes specified in paragraph 1 to other categories of beneficiaries or to new benefits only if no objection by the competent authority of either Party has

« institution compétente » désigne, pour le Canada, l'autorité compétente; et, pour la République du Chili, l'institution chargée de l'application de la législation visée à l'Article II;

« législation » désigne les lois, règlements et autres dispositions visés à l'Article II;

« période admissible » désigne, pour le Canada, toute période de cotisation ou de résidence ouvrant droit à une prestation aux termes de la législation du Canada; y compris toute période où une pension d'invalidité est payable aux termes du *Régime de pensions du Canada*; et, pour la République du Chili, toutes périodes de cotisation ou les périodes équivalentes ouvrant droit à toute prestation aux termes de la législation du Chili;

« prestation » désigne toute prestation en espèces, pension ou allocation prévue par la législation d'une des deux Parties, y compris toute majoration ou tout supplément qui y sont applicables;

« ressortissant » désigne, pour le Canada, un citoyen canadien; et, pour la République du Chili, toute personne ainsi déclarée dans sa Constitution politique;

« travailleur autonome » désigne toute personne qui travaille à son propre compte et en retire un revenu;

« travailleur dépendant » désigne, pour le Canada, une personne salariée; et, pour la République du Chili, toute personne qui fournit des services à un employeur dans le cadre de relations employeur-employé.

2. Tout terme ou expression non défini au présent Article a le sens qui lui est attribué par la législation applicable.

Article II

Législation à laquelle l'Accord s'applique

1. Le présent Accord s'applique à la législation suivante :
 - (a) pour le Canada :
 - (i) la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* et les règlements qui en découlent; et
 - (ii) le *Régime de pensions du Canada* et les règlements qui en découlent;
 - (b) pour la République du Chili, la législation relative :
 - (i) au nouveau système de pensions de vieillesse, d'invalidité et de survivants fondé sur la capitalisation individuelle;
 - (ii) aux régimes de pensions de vieillesse, d'invalidité et de survivants administrés par l'Institut de normalisation de la prévoyance sociale (el Instituto de Normalización Previsional); et
 - (iii) aux fins de l'Article XVII uniquement, aux régimes de soins de santé.
2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4, le présent Accord s'applique également aux lois, règlements et autres dispositions qui modifient, complètent, unifient ou remplacent la législation visée au paragraphe 1.
3. Le présent Accord s'applique aux lois, règlements et autres dispositions qui étendent les régimes visés au paragraphe 1 à d'autres catégories de bénéficiaires ou à de nouvelles prestations sauf si aucune objection de l'autorité compétente d'une

been communicated to the competent authority of the other Party within three months of the notification of the publication or proclamation, as the case may be, of such laws, regulations or other provisions.

4. In the application of this Agreement, no account shall be taken of the provisions of other bilateral or multilateral agreements concluded by either Party insofar as they relate to the legislation specified in paragraph 1.

Article III

Persons to Whom the Agreement Applies

This Agreement shall apply:

- (a) as regards Canada, to any person who is or who has been subject to the legislation of Canada, and to the dependants and survivors of such a person; and
- (b) as regards the Republic of Chile, to any person who is or who has been subject to the legislation of the Republic of Chile, and to his or her beneficiaries to the extent they derive rights from him or her.

Article IV

Equality of Treatment

In the application of the legislation of a Party, all persons described in Article III shall be eligible for the benefits, and subject to the obligations, of the legislation of that Party under the same conditions as its nationals.

Article V

Export of Benefits

1. Unless otherwise provided in this Agreement, benefits payable under the legislation of a Party to any person described in Article III, including benefits acquired by virtue of this Agreement, shall not be subject to any reduction, modification, suspension, cancellation or confiscation by reason only of the fact that the person resides in the territory of the other Party, and those benefits shall be paid in the territory of the other Party.
2. Benefits payable under this Agreement to a person described in Article III shall be paid in the territory of a third State, provided the person so requests.

PART II

PROVISIONS CONCERNING THE APPLICABLE LEGISLATION

Article VI

General Rule

Subject to the provisions of Articles VII to X, a person who carries out an employment activity in the territory of a Party shall be subject, in respect of that employment activity, only to the legislation of that Party.

Partie a été communiquée à celle de l'autre Partie dans un délai de 3 mois après l'avis de publication ou la proclamation, selon le cas, desdites lois, desdits règlements ou desdites autres dispositions.

4. Aux fins de l'application du présent Accord, les dispositions d'aucun autre accord bilatéral ou multilatéral conclu par l'une ou l'autre des deux Parties ne sont prises en considération pour autant que celles-ci touchent la législation visée au paragraphe 1.

Article III

Personnes à qui l'Accord s'applique

Le présent Accord s'applique :

- (a) pour le Canada, à toute personne qui est ou qui a été assujettie à la législation du Canada, ainsi qu'aux personnes à charge et aux survivants de ladite personne; et
- (b) pour la République du Chili, à toute personne qui est ou qui a été assujettie à la législation de la République du Chili, ainsi qu'à ses bénéficiaires dans la mesure où des droits dérivent de ladite personne.

Article IV

Égalité de traitement

Toute personne qui est ou qui a été assujettie à la législation d'une Partie, ainsi que les personnes visées à l'Article III sont admissibles aux prestations et sont soumises aux obligations de la législation de ladite Partie aux mêmes conditions que les ressortissants de cette dernière Partie.

Article V

Versement des prestations à l'étranger

1. Sauf dispositions contraires du présent Accord, toute prestation payable aux termes de la législation d'une Partie à toute personne visée à l'Article III, y compris toute prestation acquise aux termes du présent Accord, ne peut subir aucune réduction, ni modification, ni suspension, ni suppression, ni confiscation du seul fait que ladite personne réside sur le territoire de l'autre Partie, et ladite prestation est versée sur le territoire de l'autre Partie.
2. Toute prestation payable aux termes du présent Accord à une personne visée à l'Article III est versée sur le territoire d'un état tiers, à condition que ladite personne en fait la demande.

TITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES À LA LÉGISLATION APPLICABLE

Article VI

Règle générale

Sous réserve des dispositions des Articles VII à X, toute personne qui exerce une occupation salariée sur le territoire d'une Partie n'est assujettie, relativement à cette occupation salariée, qu'à la législation de ladite Partie.

Article VII***Self-Employed Persons***

A self-employed person who ordinarily resides in the territory of a Party and who works for his or her own account in the territory of the other Party or in the territories of both Parties shall, in respect of that work, be subject only to the legislation of the first Party.

Article VIII***Detached Workers***

A dependent worker who is subject to the legislation of a Party and who is temporarily sent by his or her employer to work in the territory of the other Party for a period that does not exceed 60 months shall, in respect of that work, be subject only to the legislation of the first Party during the period of the detachment.

Article IX***Persons in Government Employment***

1. A person in government employment for a Party who is posted to work in the territory of the other Party shall, in respect of that employment, be subject only to the legislation of the first Party.
2. A person who resides in the territory of a Party and who is engaged therein in government employment for the other Party shall, in respect of that employment, be subject only to the legislation of the first Party. However, if that person is a national of the employing Party, he or she may, within six months of the start of that employment or of the entry into force of this Agreement, elect to be subject only to the legislation of the latter Party.
3. Nothing in this Agreement shall be interpreted as modifying the provisions of the *Vienna Convention on Diplomatic Relations* of 18 April 1961 or of the *Vienna Convention on Consular Relations* of 24 April 1963.

Article X***Exceptions***

At the request of workers and employers, the competent authorities of the Parties may, by common agreement, modify the application of the provisions of Articles VI to IX for the benefit of any person or category of persons.

Article XI***Definition of Certain Periods of Residence with Respect to the Legislation of Canada***

1. For the purpose of calculating the amount of benefits under the *Old Age Security Act*:
 - (a) if a person is subject to the *Canada Pension Plan* or to the comprehensive pension plan of a province of Canada during any period of presence or residence in the Republic of Chile, that period shall be considered as a period of residence in Canada for that person as well as for that person's spouse and dependants who reside with him or her and

Article VII***Travailleurs autonomes***

Tout travailleur autonome qui réside habituellement sur le territoire d'une Partie et qui travaille à son propre compte sur le territoire de l'autre Partie ou sur le territoire des deux Parties est assujéti, relativement à ce travail, uniquement à la législation de la première Partie.

Article VIII***Travailleurs détachés***

Tout travailleur dépendant qui est assujéti à la législation d'une Partie et qui travaille temporairement sur le territoire de l'autre Partie pour son employeur pendant une période n'excédant pas 60 mois est assujéti, relativement à ce travail, uniquement à la législation de la première Partie au cours de la période de détachement.

Article IX***Personnes au service d'un gouvernement***

1. Toute personne au service d'un gouvernement d'une Partie qui est détachée pour travailler sur le territoire de l'autre Partie est assujéti, relativement à ce travail, uniquement à la législation de la première Partie.
2. Toute personne qui réside sur le territoire d'une Partie et qui y est au service du gouvernement de l'autre Partie est assujéti, relativement à ce travail, uniquement à la législation de la première Partie. Toutefois, si ladite personne est un ressortissant de la Partie employeur, ladite personne peut, dans les six mois du début de l'emploi ou de l'entrée en vigueur du présent Accord, choisir d'être assujéti uniquement à la législation de la dernière Partie.
3. Aucune disposition du présent Accord n'est interprétée comme modifiant les dispositions de la *Convention de Vienne sur les relations diplomatiques* du 18 avril 1961 ou de la *Convention de Vienne sur les relations consulaires* du 24 avril 1963.

Article X***Exceptions***

À la demande des travailleurs et des employeurs, les autorités compétentes des Parties peuvent, d'un commun accord, modifier l'application des dispositions des Articles VI à IX à l'égard de toute personne ou catégorie de personnes.

Article XI***Définition de certaines périodes de résidence à l'égard de la législation du Canada***

1. Aux fins du calcul du montant des prestations aux termes de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* :
 - (a) si une personne est assujéti au *Régime de pensions du Canada* ou au régime général de pensions d'une province du Canada pendant une période quelconque de présence ou de résidence en la République du Chili, ladite période est considérée comme une période de résidence au Canada relativement à ladite personne, ainsi qu'à son conjoint et

who are not subject to the legislation of the Republic of Chile by reason of employment or self-employment; and

- (b) if a person is subject to the legislation of the Republic of Chile during any period of presence or residence in Canada, that period shall not be considered as a period of residence in Canada for that person and for that person's spouse and dependants who reside with him or her and who are not subject to the *Canada Pension Plan* or to the comprehensive pension plan of a province of Canada by reason of employment or self-employment.

2. In the application of paragraph 1:

- (a) a person shall be considered to be subject to the *Canada Pension Plan* or to the comprehensive pension plan of a province of Canada during a period of presence or residence in the Republic of Chile only if that person makes contributions pursuant to the plan concerned during that period by reason of employment or self-employment; and
- (b) a person shall be considered to be subject to the legislation of the Republic of Chile during a period of presence or residence in Canada only if that person makes compulsory contributions pursuant to that legislation during that period by reason of employment.

PART III

PROVISIONS CONCERNING BENEFITS

CHAPTER 1

TOTALIZING

Article XII

*Periods under the Legislation of Canada
and the Republic of Chile*

1. If a person is not entitled to a benefit because he or she has not accumulated sufficient creditable periods under the legislation of a Party, the entitlement of that person to that benefit shall be determined by totalizing creditable periods under the legislation of both Parties, as specified in paragraphs 2 through 4, provided that the periods do not overlap.
2. (a) For purposes of determining entitlement to a benefit under the *Old Age Security Act* of Canada, a creditable period under the legislation of the Republic of Chile shall be considered as a period of residence in Canada.
- (b) For purposes of determining entitlement to a benefit under the *Canada Pension Plan*, a calendar year including at least 3 months or 13 weeks of contributions under the legislation of the Republic of Chile shall be considered as a year of contributions under the *Canada Pension Plan*.
3. For purposes of determining entitlement to an old age benefit under the legislation of the Republic of Chile:
- (a) a calendar year which is a creditable period under the *Canada Pension Plan* shall be considered as 12 months or 52 weeks which are creditable under the legislation of the Republic of Chile; and

aux personnes à sa charge qui demeurent avec elle et qui ne sont pas assujettis à la législation de la République du Chili en raison d'emploi ou de travail autonome; et

- (b) si une personne est assujettie à la législation de la République du Chili pendant une période quelconque de présence ou de résidence au Canada, ladite période n'est pas considérée comme une période de résidence au Canada relativement à ladite personne, ainsi qu'à son conjoint et aux personnes à sa charge qui demeurent avec elle et qui ne sont pas assujettis au *Régime de pensions du Canada* ou au régime général de pensions d'une province du Canada en raison d'emploi ou de travail autonome.

2. Aux fins d'application du paragraphe 1 :

- (a) une personne est considérée assujettie au *Régime de pensions du Canada* ou au régime général de pensions d'une province du Canada pendant une période de présence ou de résidence en la République du Chili uniquement si ladite personne cotise conformément au régime concerné pendant la période d'emploi ou de travail autonome; et
- (b) une personne est considérée assujettie à la législation de la République du Chili pendant une période de présence ou de résidence au Canada uniquement si ladite personne verse des cotisations obligatoires aux termes de ladite législation pendant ladite période en raison d'emploi.

TITRE III

DISPOSITIONS CONCERNANT LES PRESTATIONS

SECTION 1

TOTALISATION

Article XII

*Périodes aux termes de la législation du Canada et de la
République du Chili*

1. Si une personne n'a pas droit à une prestation vu l'insuffisance de périodes admissibles aux termes de la législation d'une Partie, le droit de ladite personne à ladite prestation est déterminé par la totalisation des périodes admissibles aux termes de la législation des deux Parties spécifiées aux paragraphes 2 à 4, pour autant que lesdites périodes ne se superposent pas.
2. (a) Aux fins de déterminer l'admissibilité à une prestation aux termes de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* du Canada, une période admissible aux termes de la législation de la République du Chili est considérée comme une période de résidence sur le territoire du Canada.
- (b) Aux fins de déterminer l'admissibilité à une prestation aux termes du *Régime de pensions du Canada*, une année civile comptant au moins 3 mois ou 13 semaines de cotisations aux termes de la législation de la République du Chili est considérée comme une année de cotisations aux termes du *Régime de pensions du Canada*.
3. Aux fins de déterminer l'admissibilité à une prestation de vieillesse aux termes de la législation de la République du Chili :
- (a) une année civile qui est une période admissible aux termes du *Régime de pensions du Canada* est considérée comme 12 mois ou 52 semaines admissibles aux termes de la législation de la République du Chili; et

- (b) a month or week which is a creditable period under the *Old Age Security Act* of Canada and which is not part of a creditable period under the *Canada Pension Plan* shall be considered as a month or week which is creditable under the legislation of the Republic of Chile.
4. For purposes of determining entitlement to a disability or survivors benefit under the legislation of the Republic of Chile, a calendar year which is a creditable period under the *Canada Pension Plan* shall be considered as 12 months or 52 weeks which are creditable under the legislation of the Republic of Chile.

Article XIII***Minimum Period to be Totalized***

If the total duration of the creditable periods accumulated by a person under the legislation of a Party is less than one year and if, taking into account only those periods, no right to a benefit exists under that legislation, the competent institution of that Party shall not be required to award benefits to that person in respect of those periods by virtue of this Agreement.

CHAPTER 2**BENEFITS UNDER THE LEGISLATION OF CANADA****Article XIV*****Benefits under the Old Age Security Act***

1. If a person is entitled to an Old Age Security pension or a spouse's allowance solely through the application of the totalizing provisions of Chapter 1, the competent institution of Canada shall calculate the amount of the pension or spouse's allowance payable to that person in conformity with the provisions of the *Old Age Security Act* governing the payment of a partial pension or a spouse's allowance, exclusively on the basis of the periods of residence in Canada which may be considered under that Act.
2. Paragraph 1 shall also apply to a person outside Canada who would be entitled to a full pension in Canada but who has not resided in Canada for the minimum period required by the *Old Age Security Act* for entitlement to the payment of a pension outside Canada.
3. Notwithstanding any other provision of this Agreement:
- (a) an Old Age Security pension shall be paid to a person who is outside Canada only if that person's periods of residence, when totalized as provided in Chapter 1, are at least equal to the minimum period of residence in Canada required by the *Old Age Security Act* for entitlement to the payment of a pension outside Canada; and
- (b) a spouse's allowance and a guaranteed income supplement shall be paid to a person who is outside Canada only to the extent permitted by the *Old Age Security Act*.

- (b) un mois ou une semaine qui est une période admissible aux termes de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* du Canada et qui ne fait pas partie d'une période admissible aux termes du *Régime de pensions du Canada* est considérée comme un mois ou une semaine admissible aux termes de la législation de la République du Chili.
4. Aux fins de déterminer l'admissibilité à une prestation d'invalidité ou de survivants aux termes de la législation de la République du Chili, une année civile qui est une période admissible aux termes du *Régime de pensions du Canada* est considérée comme 12 mois ou 52 semaines admissibles aux termes de la législation de la République du Chili.

Article XIII***Période minimale à totaliser***

Si la durée totale des périodes admissibles accumulées par une personne aux termes de la législation d'une Partie est inférieure à une année, et si, compte tenu de ces seules périodes, le droit à une prestation n'est pas acquis aux termes de ladite législation, l'institution compétente de ladite Partie n'est pas tenue, aux termes du présent Accord, d'accorder des prestations à ladite personne au titre desdites périodes.

SECTION 2**PRESTATIONS AUX TERMES DE LA LÉGISLATION DU CANADA****Article XIV*****Prestations aux termes de la Loi sur la sécurité de la vieillesse***

1. Si une personne a droit à une pension de la Sécurité de la vieillesse ou à une allocation au conjoint uniquement en vertu de l'application des dispositions relatives à la totalisation énoncées à la section 1, l'institution compétente du Canada calcule le montant de la pension ou de l'allocation au conjoint payable à ladite personne conformément aux dispositions de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* qui régissent le versement d'une pension partielle ou d'une allocation au conjoint, uniquement en fonction des périodes de résidence au Canada admissibles aux termes de ladite Loi.
2. Les dispositions du paragraphe 1 s'appliquent également à une personne hors du Canada qui a droit au versement d'une pension intégrale au Canada mais qui n'a pas résidé au Canada pendant la période de résidence minimale exigée par la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* pour être admissible au versement d'une pension hors du Canada.
3. Nonobstant toute autre disposition du présent Accord :
- (a) une pension de la Sécurité de la vieillesse est versée à une personne qui est hors du Canada uniquement si les périodes de résidence de ladite personne, totalisées conformément à la section 1, sont au moins égales à la période minimale de résidence au Canada exigée par la *Loi sur la sécurité de la vieillesse* pour l'admissibilité au versement de la pension hors du Canada; et
- (b) l'allocation au conjoint et le supplément de revenu garanti sont versés à une personne qui est hors du Canada uniquement dans la mesure permise par la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*.

Article XV***Benefits under the Canada Pension Plan***

If a person is entitled to a benefit solely through the application of the totalizing provisions of Chapter 1, the competent institution of Canada shall calculate the amount of benefit payable to that person in the following manner:

- (a) the earnings-related portion of the benefit shall be determined in conformity with the provisions of the *Canada Pension Plan*, exclusively on the basis of the pensionable earnings under that Plan; and
- (b) the flat-rate portion of the benefit shall be determined by multiplying:
 - (i) the amount of the flat-rate portion of the benefit determined in conformity with the provisions of the *Canada Pension Plan* by
 - (ii) the fraction which represents the ratio of the periods of contributions to the *Canada Pension Plan* in relation to the minimum qualifying period required under that Plan to establish entitlement to that benefit, but in no case shall that fraction exceed the value of one.

CHAPTER 3**BENEFITS UNDER THE LEGISLATION OF CHILE****Article XVI*****Determining Benefits***

1. Persons who are affiliated with a Pensions Funds Administrator (Administradora de Fondos de Pensiones) shall finance their pensions in Chile with the balance accumulated in their individual capitalization account. If this is insufficient to provide pensions in an amount at least equal to the minimum pension guaranteed by the State, affiliated persons shall be entitled to totalize creditable periods in accordance with Chapter 1 in order to qualify for the minimum old age or disability pension benefit. Beneficiaries of a survivors pension shall also have this right.
2. For purposes of determining the fulfilment of the requirements specified in the Chilean legal provisions for an early retirement pension under the New System of Pensions, affiliated persons who have obtained a pension under the legislation of Canada shall be considered as pensioners under the social insurance plans administered by the Institute for Social Insurance Standardization.
3. Workers who have been affiliated with the New System of Pensions in Chile shall be allowed to make voluntary social insurance contributions to that System as self-employed persons during the time they reside in Canada, subject, nonetheless, to compliance with the legislation of the latter country regarding the obligation to contribute. Workers who opt to exercise this right shall be exempt from the obligation to make the contribution intended for the financing of health benefits.

Article XV***Prestations aux termes du Régime de pensions du Canada***

Si une personne a droit au versement d'une prestation unique en vertu de l'application des dispositions relatives à la totalisation énoncées à la section 1, l'institution compétente du Canada détermine le montant de la prestation payable à ladite personne comme suit :

- (a) la composante liée aux gains de la prestation est calculée conformément aux dispositions du *Régime de pensions du Canada*, uniquement en fonction des gains ouvrant droit à pension crédités aux termes dudit Régime; et
- (b) la composante à taux uniforme de la prestation est déterminée en multipliant :
 - (i) le montant de la composante à taux uniforme de la prestation déterminé conformément aux dispositions du *Régime de pensions du Canada* par
 - (ii) la fraction qui exprime le rapport entre les périodes de cotisations au *Régime de pensions du Canada* et la période minimale d'admissibilité à ladite prestation aux termes dudit Régime, mais ladite fraction n'excède en aucun cas la valeur de un.

SECTION 3**PRESTATIONS AUX TERMES DE LA LÉGISLATION DU CHILI****Article XVI*****Détermination des prestations***

1. Toute personne associée à un Administrateur de fonds de pensions (Administradora de Fondos de Pensiones) finance son fonds de pensions au Chili avec le solde accumulé dans son compte à capitalisation personnel. Si le montant accumulé est insuffisant pour verser une pension au moins égale à la pension minimale garantie par l'État, les personnes associées sont autorisées à totaliser des périodes admissibles conformément aux dispositions de la section 1, afin d'avoir droit à la prestation minimale de vieillesse ou d'invalidité. Les bénéficiaires d'une pension de survivant ont également ce droit.
2. Aux fins de déterminer si elles remplissent les conditions précisées dans les dispositions légales du Chili en vue d'une pension de retraite anticipée en vertu du nouveau système de pensions, les personnes associées qui ont obtenu une pension en vertu de la législation du Canada sont considérées comme des pensionnés en vertu des régimes de la prévoyance sociale administrés par l'Institut de normalisation de la prévoyance sociale.
3. Les travailleurs associés au nouveau système de pensions du Chili sont autorisés à verser des cotisations d'assurance sociale volontaires audit système à titre de travailleurs autonomes pendant la durée de leur résidence au Canada, sous réserve, néanmoins, de la conformité à la législation du Canada relativement à l'obligation de cotiser. Les travailleurs qui choisissent d'exercer ce droit sont exemptés de l'obligation de verser des cotisations en vue de financer les prestations de soins de santé.

4. Contributors to the pension plans administered by the Institute for Social Insurance Standardization shall also be entitled to totalize periods in accordance with Chapter 1 in order to qualify for the pension benefits for which provision is made in the legislation applicable to them.
5. For the purpose of qualifying for pensions under the legislation that governs the social insurance plans administered by the Institute for Social Insurance Standardization, persons who are receiving pensions under the legislation of Canada shall be considered as current contributors to the social insurance plan that applies to them.
6. In the situations described in paragraphs 1 and 4 above, the competent institution shall determine the amount of the benefit as if all the creditable periods had been completed under its own legislation; for the purposes of the payment of the benefit, it shall calculate the part for which it is liable on the basis of the ratio between the creditable periods completed exclusively in Chile and the total creditable periods completed in both Parties.

When the sum of the creditable periods in both Parties exceeds the period specified in the legislation of Chile for entitlement to a full pension, the excess periods shall be disregarded for the purposes of this calculation.

Article XVII

Health Benefits for Pensioners

Persons who receive a pension under the legislation of Canada and who reside in Chile shall be entitled to enrol themselves in the health benefit plans of Chile under the same conditions as the pensioners of the latter country.

CHAPTER 4

DETERMINING DISABILITY

Article XVIII

Medical Examinations

1. In determining disability, the competent institution of each Party shall carry out the evaluations required under the legislation that it applies. If a competent institution of a Party requests the competent institution of the other Party to conduct a medical examination of an applicant or beneficiary who resides in the territory of the latter Party, such examination shall be arranged or carried out by an institution of the latter Party.
2. The cost resulting from a medical examination, whether it is performed by a specialist or a general practitioner, which is in the exclusive interest of the institution which has requested the examination shall be borne by that institution.
3. If the competent institution of Chile bears the cost of such examinations, it can directly charge the person concerned for the reimbursement of 50% of the cost of those examinations. The portion of the cost that the worker assumes shall be deducted by the competent institution of Chile from any pensions that are granted, or, if there are no such pensions, from the balance in the individual capitalization account of workers affiliated with the New System of Pensions.

4. Les cotisants aux régimes de pensions administrés par l'Institut de normalisation de la prévoyance sociale ont aussi le droit de totaliser des périodes, conformément aux dispositions de la section 1, afin d'avoir droit aux prestations de pension prévues dans la législation qui s'applique à eux.
5. Aux fins d'être admissibles aux pensions en vertu de la législation régissant les régimes d'assurance sociale administrés par l'Institut de normalisation de la prévoyance sociale, les personnes qui reçoivent des pensions en vertu de la législation du Canada sont considérées comme des cotisants actuels au régime d'assurance sociale qui s'applique à eux.
6. Dans les cas exposés aux paragraphes 1 et 4 ci-dessus, l'institution compétente détermine le montant de la prestation, comme si toutes les périodes admissibles avaient été accomplies aux termes de sa propre législation; aux fins du versement de la prestation, elle calcule la partie qu'elle doit verser en faisant le rapport entre les périodes admissibles accomplies exclusivement au Chili et le total des périodes admissibles accomplies dans les deux Parties.

Lorsque la somme des périodes admissibles des deux Parties dépasse la période ouvrant droit à une pension intégrale précisée dans la législation du Chili, les périodes excédentaires ne sont pas prises en considération aux fins dudit calcul.

Article XVII

Prestations de soins de santé pour les pensionnés

Les personnes qui reçoivent une pension en vertu de la législation du Canada et qui résident au Chili ont le droit de s'inscrire aux régimes de soins de santé du Chili aux mêmes conditions que les pensionnés résidant au Chili.

SECTION 4

DÉTERMINATION DE L'INVALIDITÉ

Article XVIII

Examens médicaux

1. Aux fins de déterminer l'invalidité, l'institution compétente de chacune des deux Parties effectue les évaluations requises aux termes de la législation qu'elle applique. Si l'institution compétente d'une Partie demande à celle de l'autre Partie d'effectuer un examen médical d'un requérant ou d'un bénéficiaire qui réside sur le territoire de cette dernière, l'institution de cette dernière Partie prend les arrangements ou effectue ledit examen.
2. Les coûts relatifs à un examen médical, qu'il soit effectué par un spécialiste ou un généraliste, qui est de l'intérêt exclusif de l'institution ayant demandé cet examen seront aux frais de cette institution.
3. Si l'institution compétente du Chili assume les frais de tels examens, elle peut demander directement à la personne concernée le remboursement de 50 pour 100 des frais d'un tel examen. La portion du coût que le travailleur assume est déduite par l'institution compétente du Chili, de toute pension qui sera accordée, ou, s'il n'y a pas de pension, du solde au compte à capitalisation personnel des travailleurs associés au nouveau système de pensions.

4. When new examinations are requested for purposes of an appeal against a disability ruling made by Chile, the costs of these examinations shall be paid in the manner specified in the preceding paragraph, unless the appeal has been lodged by a competent institution of Chile or by an insurance company, in which case such expenses shall be borne by the appellant.
 5. The conditions under which the provisions of the preceding paragraphs will be applied shall be set out in an administrative arrangement concluded pursuant to Article XIX.
4. Lorsque de nouveaux examens sont requis aux fins d'un appel interjeté à l'égard d'une décision du Chili, le coût de ces examens est réglé tel que précisé au paragraphe précédent, à moins que l'appel n'ait été interjeté par une institution compétente du Chili ou par une compagnie d'assurance; si tel est le cas, les dépenses sont aux frais de l'appelant.
 5. Les conditions en vertu desquelles les dispositions des paragraphes précédents s'appliquent sont établies dans un arrangement administratif conclu aux termes de l'Article XIX.

PART IV**ADMINISTRATIVE AND MISCELLANEOUS PROVISIONS****Article XIX***Administrative Arrangements*

1. The competent authorities of the Parties shall establish, by means of administrative arrangements, the measures necessary for the application of this Agreement.
2. The liaison agencies of the Parties shall be designated in those arrangements.

Article XX*Exchange of Information and Mutual Assistance*

1. The competent authorities and institutions responsible for the application of this Agreement:
 - (a) shall, to the extent permitted by the legislation which they administer, communicate to each other any information necessary for the application of this Agreement;
 - (b) shall lend their good offices and furnish assistance to one another with regard to the determination of entitlement to, and payment of, any benefit under this Agreement, or the legislation to which this Agreement applies, as if the matter involved the application of their own legislation; and
 - (c) shall communicate to each other, as soon as possible, all information about the measures taken by them for the application of this Agreement or about changes in their respective legislation in so far as these changes affect the application of this Agreement.
2. The assistance referred to in sub-paragraph 1(b) shall be provided free of charge, subject to any arrangement, concluded by the competent authorities of the Parties pursuant to Article XIX, for the reimbursement of certain types of expenses.
3. Unless disclosure is required under the laws of a Party, any information about a person which is transmitted in accordance with this Agreement to a Party by the other Party is confidential and shall be used only for purposes of implementing this Agreement and the legislation to which this Agreement applies.

TITRE IV**DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET DIVERSES****Article XIX***Arrangements administratifs*

1. Les autorités compétentes des Parties fixent, au moyen d'arrangements administratifs, les modalités requises pour l'application du présent Accord.
2. Les organismes de liaison des Parties sont désignés dans lesdits arrangements.

Article XX*Échange de renseignements et assistance mutuelle*

1. Les autorités et institutions compétentes chargées de l'application du présent Accord :
 - (a) se communiquent, dans la mesure où la législation qu'elles appliquent le permet, tout renseignement requis aux fins de l'application du présent Accord;
 - (b) s'offrent leurs bons services et se fournissent mutuellement assistance aux fins de la détermination du droit à toute prestation et aux fins du versement de toute prestation aux termes du présent Accord ou de la législation à laquelle le présent Accord s'applique tout comme si ladite question touchait l'application de leur propre législation; et
 - (c) se transmettent mutuellement, dès que possible, tout renseignement concernant les mesures adoptées par celles-ci aux fins de l'application du présent Accord ou les modifications apportées à leur législation respective dans la mesure où lesdites modifications influent sur l'application du présent Accord.
2. L'assistance visée à l'alinéa 1(b) est fournie gratuitement, sous réserve de tout arrangement administratif conclu par les autorités compétentes des Parties selon les dispositions de l'Article XIX concernant le remboursement de certaines catégories de frais.
3. Sauf si sa divulgation est requise aux termes des lois d'une Partie, tout renseignement relatif à une personne, transmis conformément au présent Accord à ladite Partie par l'autre Partie est confidentiel et ne peut être utilisé qu'aux seules fins de l'application du présent Accord et de la législation à laquelle le présent Accord s'applique.

Article XXI***Exemption or Reduction of Taxes, Dues, Fees or Charges***

1. Any exemption from or reduction of taxes, legal dues, consular fees or administrative charges for which provision is made in the legislation of a Party in connection with the issuing of any certificate or document required to be produced for the application of that legislation shall be extended to certificates or documents required to be produced for the application of the legislation of the other Party.
2. Any document of an official nature required to be produced for the application of this Agreement shall be exempt from any authentication by diplomatic or consular authorities and similar formality.

Article XXII***Language of Communication***

For the application of this Agreement, the competent authorities and institutions of the Parties may communicate directly with one another in any official language of either Party.

Article XXIII***Claims, Notices or Appeals***

1. Any claim, notice or appeal concerning the determination or payment of a benefit under the legislation of a Party which should, for the purposes of that legislation, have been presented within a prescribed timeframe to a competent authority or institution of that Party, but which is presented within the same period to an authority or institution of the other Party, shall be treated as if it had been presented to the competent authority or institution of the first Party.
2. A claim for benefit under the legislation of a Party made after the date of entry into force of this Agreement shall be deemed to be a claim for the corresponding benefit under the legislation of the other Party, provided that the applicant, at the time of application, indicates that he or she has completed creditable periods under the legislation of the other Party. The preceding sentence, however, shall not apply if the applicant expressly requests that the submission of his or her claim for a benefit under the legislation of the other Party be delayed.
3. In any case to which paragraph 1 or 2 applies, the authority or institution to which the claim, notice or appeal has been submitted shall transmit it without delay to the authority or institution of the other Party.

Article XXIV***Payment of Benefits***

1. The competent institution of a Party may discharge its obligations under this Agreement in the currency of that Party.
2. In the event that a Party imposes currency controls, the Parties shall agree, without delay, on the measures necessary to assure the transfer of funds between the territories of the Parties of any amount that must be paid in accordance with this Agreement to persons described in Article III.

Article XXI***Exemption ou réduction de taxes, de droits ou de frais***

1. Toute exemption ou réduction de taxes, de droits judiciaires, de droits de chancellerie ou de frais administratifs prévue par la législation d'une Partie, relativement à la délivrance d'un certificat ou d'un document à produire aux fins de l'application de ladite législation, est étendue aux certificats ou aux documents à produire aux fins de l'application de la législation de l'autre Partie.
2. Tout document à caractère officiel à produire aux fins de l'application du présent Accord est exempté de toute législation par les autorités diplomatiques ou consulaires et de toute autre formalité similaire.

Article XXII***Langue de communication***

Aux fins de l'application du présent Accord, les autorités et les institutions compétentes des Parties peuvent communiquer directement entre elles dans l'une de leurs langues officielles.

Article XXIII***Présentation de demandes, avis ou appels***

1. Les demandes, avis ou appels touchant le droit à une prestation ou le versement d'une prestation aux termes de la législation d'une Partie qui, aux termes de ladite législation, auraient dû être présentés dans un délai prescrit à l'autorité ou à l'institution compétente de ladite Partie, mais qui sont présentés dans le même délai à l'autorité ou à l'institution de l'autre Partie, sont réputés avoir été présentés à l'autorité ou à l'institution compétente de la première Partie.
2. Une demande de prestation aux termes de la législation d'une Partie, présentée après l'entrée en vigueur du présent Accord, est réputée être une demande de prestation correspondante aux termes de la législation de l'autre Partie, à condition que le requérant, au moment de la demande, fournisse des renseignements indiquant que des périodes admissibles ont été accomplies aux termes de la législation de l'autre Partie. La phrase susmentionnée ne s'applique toutefois pas si le requérant a demandé expressément que la présentation de sa demande de prestation aux termes de la législation de l'autre Partie soit différée.
3. Dans tout cas où les dispositions du paragraphe 1 ou 2 s'appliquent, l'autorité ou l'institution qui a reçu la demande, l'avis ou l'appel le transmet sans tarder à l'autorité ou à l'institution de l'autre Partie.

Article XXIV***Versement des prestations***

1. L'institution compétente d'une Partie s'acquie de ses obligations aux termes du présent Accord dans la monnaie de ladite Partie.
2. Si une Partie impose un contrôle des devises, les Parties doivent s'entendre, sans délai, sur les mesures nécessaires afin d'assurer le transfert de fonds entre les territoires des Parties de tout montant payable conformément au présent Accord à toute personne spécifiée à l'Article III.

3. Benefits shall be paid without any deduction for administrative expenses that may be incurred in paying the benefits.

Article XXV

Resolution of Disputes

1. The competent authorities of the Parties shall resolve, to the extent possible, any disputes which may arise in interpreting or applying this Agreement according to its spirit and fundamental principles.
2. The Parties shall consult promptly at the request of either Party concerning matters which have not been resolved by the competent authorities in accordance with paragraph 1.
3. Any dispute between the Parties concerning the interpretation of this Agreement which has not been resolved or settled by consultation in accordance with paragraph 1 or 2 shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration by an arbitral tribunal.
4. Unless the Parties mutually determine otherwise, the arbitral tribunal shall consist of three arbitrators, of whom each Party shall appoint one and the two arbitrators so appointed shall appoint a third who shall act as president. If the two arbitrators fail to agree, the President of the International Court of Justice shall be requested to appoint the president.
5. The arbitral tribunal shall determine its own procedures.
6. The decision of the arbitral tribunal shall be final and binding on the Parties.

Article XXVI

Understandings with a Province of Canada

The authorities of the Republic of Chile and of a province of Canada may conclude understandings concerning any social security matter within provincial jurisdiction in Canada insofar as those understandings are not inconsistent with the provisions of this Agreement.

PART V

TRANSITIONAL AND FINAL PROVISIONS

Article XXVII

Transitional Provisions

1. Any creditable period completed before the date of entry into force of this Agreement shall be taken into account for the purpose of determining the right to a benefit under this Agreement.
2. In the application of this Agreement, events that occurred before the date of its entry into force shall be used to determine the right to benefits, except for lump-sum benefits. However, the payment of these benefits shall, in no case, have retroactive effect before the date of entry into force of this Agreement.

3. Les prestations sont versées exemptes de toute retenue pour frais administratifs pouvant être encourus relativement au versement des prestations.

Article XXV

Résolution des différends

1. Les autorités compétentes des Parties s'engagent à résoudre, dans la mesure du possible, tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, conformément à son esprit et à ses principes fondamentaux.
2. Les Parties se consulteront, sans délai, à la demande d'une Partie concernant tout sujet qui n'a pas été résolu par les autorités compétentes conformément aux dispositions du paragraphe 1.
3. Tout différend entre les Parties relatif à l'interprétation du présent Accord qui n'a pas été résolu ou réglé par suite d'une consultation conformément aux dispositions du paragraphe 1 ou 2 doit être, à la demande de l'une des Parties, soumis à un tribunal arbitral.
4. À moins que les Parties n'en décident autrement, le tribunal arbitral sera composé de trois arbitres, dont un sera nommé par chacune des Parties et ces 2 arbitres nommeront une tierce personne qui agira à titre de président. Toutefois, si les 2 arbitres ne peuvent s'entendre, on doit demander au Président de la Cour internationale de Justice de nommer le président.
5. Le tribunal arbitral fixe ses propres procédures.
6. La décision du tribunal arbitral est obligatoire et définitive pour les Parties.

Article XXVI

Ententes avec une province du Canada

Les autorités de la République du Chili et une province du Canada peuvent conclure des ententes portant sur toute matière de sécurité sociale relevant de la compétence provinciale au Canada pour autant que ces ententes ne soient pas contraires aux dispositions du présent Accord.

TITRE V

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article XXVII

Dispositions transitoires

1. Toute période admissible accomplie avant la date d'entrée en vigueur du présent Accord est prise en considération aux fins de déterminer le droit à une prestation aux termes du présent Accord.
2. Aux fins de l'application du présent Accord, les événements antérieurs à la date d'entrée en vigueur du présent Accord servent à déterminer le droit aux prestations, sauf les prestations forfaitaires. Toutefois, le versement de ces prestations n'est en aucun cas rétroactif avant la date d'entrée en vigueur du présent Accord.

Article XXVIII***Period of Duration and Termination***

1. This Agreement shall remain in force without any limitation on its duration. It can be terminated at any time by either Party giving 12 months' notice in writing to the other Party, in which case it shall cease to have effect on the last day of that period.
2. In the event of the termination of this Agreement, any right acquired by a person in accordance with its provisions shall be maintained and suitable measures shall be taken to settle any rights then in course of acquisition by virtue of those provisions.

Article XXIX***Entry into Force***

This Agreement shall enter into force on the first day of the fourth month following the date on which the last notification has been sent from each Party to the other advising that it has completed all its internal requirements for the entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in two copies at Ottawa, this 18th day of November 1996, in the English, French and Spanish languages, each text being equally authentic.

**FOR THE GOVERNMENT
OF CANADA**

(Pierre S. Pettigrew)

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF
CHILE**

(José Miguel Insulza)

Article XXVIII***Période de durée et dénonciation***

1. Le présent Accord demeurera en vigueur sans limitation de durée. Il pourra être dénoncé en tout temps par l'une des Parties par notification écrite à l'autre Partie avec un préavis de 12 mois; dans un tel cas, l'accord cessera d'être en vigueur le dernier jour de ladite période.
2. En cas de dénonciation du présent Accord, tout droit acquis par une personne aux termes des dispositions dudit Accord est maintenu et des négociations sont engagées pour le règlement de tout droit alors en cours d'acquisition aux termes desdites dispositions.

Article XXIX***Entrée en vigueur***

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du quatrième mois suivant celui où chaque Partie aura reçu de l'autre Partie une notification écrite indiquant qu'elle s'est conformée à ses exigences internes relatives à l'entrée en vigueur du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en deux exemplaires à Ottawa, ce 18^e jour de novembre 1996, dans les langues française, anglaise et espagnole, chaque texte faisant également foi.

**POUR LE GOUVERNEMENT
DU
CANADA**

(Pierre S. Pettigrew)

**POUR LE GOUVERNEMENT
DE LA
RÉPUBLIQUE DU CHILI**

(José Miguel Insulza)

Registration
SI/98-63 10 June, 1998

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

**Cardinal Nannies & Companions Inc.
Remission Order**

P.C. 1998-913 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby remits to Cardinal Nannies & Companions Inc. the amount of \$37,073.97, which represents tax payable under Part IX of the *Excise Tax Act* in respect of certain services provided by the company during the period beginning on January 1, 1991 and ending on September 30, 1994.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order remits \$37,073.97, an amount which represents tax otherwise payable by Cardinal Nannies & Companions Inc. under Part IX of the *Excise Tax Act* because, having relied on incorrect advice provided by departmental officials regarding the tax status of certain of its services, the company failed to properly collect and remit tax on some of its supplies of nanny and companion placement services during the period in question.

Enregistrement
TR/98-63 10 juin 1998

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret de remise visant Cardinal Nannies & Companions Inc.

C.P. 1998-913 28 mai 1998

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, fait remise à Cardinal Nannies & Companions Inc. du montant de 37 073,97 \$, lequel représente la taxe payable aux termes de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* à l'égard de certains services fournis par la société au cours de la période du 1^{er} janvier 1991 au 30 septembre 1994.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Le présent décret a pour objet d'accorder la remise de 37 073,97 \$, un montant représentant la taxe qui serait autrement payable par Cardinal Nannies & Companions Inc. aux termes de la partie IX de la *Loi sur la taxe d'accise* parce que, se fiant aux conseils erronés de la part de fonctionnaires du Ministère relativement au statut fiscal de certains de ses services, la société a omis de percevoir et de verser la taxe à l'égard de certaines de ses fournitures de placement de bonnes d'enfants et de compagnons au cours de la période en question.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

Registration
SI/98-64 10 June, 1998

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Order Amending the Joint Canada-United States Government Projects Remission Order

P.C. 1998-914 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest, on the recommendation of the Minister of National Revenue, pursuant to subsection 23(2)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Joint Canada-United States Government Projects Remission Order*.

**ORDER AMENDING THE JOINT
CANADA-UNITED STATES GOVERNMENT
PROJECTS REMISSION ORDER**

AMENDMENT

1. The long title of the *Joint Canada-United States Government Projects Remission Order*¹ is replaced by the following:

ORDER RESPECTING THE REMISSION OF DUTIES, INCLUDING THE TAX IMPOSED UNDER PARTS III, IV AND IX OF THE EXCISE TAX ACT, PAID OR PAYABLE ON GOODS, REAL PROPERTY OR SERVICES FOR USE IN JOINT CANADA — UNITED STATES GOVERNMENT PROJECTS

2. Section 3 of the Order is replaced by the following:

3. Subject to section 4, remission is hereby granted of the taxes imposed under Parts III, IV and IX of the Act and the duties paid or payable on goods imported into Canada by, on goods or services purchased in Canada by, and on supplies of goods, real property or services made to, the Government of the United States or its authorized agent or a department of the Government of Canada or a Crown corporation acting on behalf of the Government of the United States.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The amendment eliminates the remission of the air transportation tax under the *Joint Canada-United States Government Projects Remission Order*.

^a S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)
¹ SI/91-9

Enregistrement
TR/98-64 10 juin 1998

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret modifiant le Décret de remise visant les projets conjoints des gouvernements du Canada et des États-Unis

C.P. 1998-914 28 mai 1998

Sur recommandation du ministre du Revenu national et en vertu du paragraphe 23(2)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret modifiant le Décret de remise visant les projets conjoints des gouvernements du Canada et des États-Unis*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET DE
REMISE VISANT LES PROJETS CONJOINTS DES
GOUVERNEMENTS DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS**

MODIFICATION

1. Le titre intégral du *Décret de remise visant les projets conjoints des gouvernements du Canada et des États-Unis*¹ est remplacé par ce qui suit :

DÉCRET CONCERNANT LA REMISSION DES DROITS, Y COMPRIS LA TAXE IMPOSÉE EN VERTU DES PARTIES III, IV ET IX DE LA LOI SUR LA TAXE D'ACCISE, PAYÉS OU PAYABLES SUR LES MARCHANDISES, LES IMMEUBLES OU LES SERVICES DESTINÉS AUX PROJETS CONJOINTS DES GOUVERNEMENTS DU CANADA ET DES ÉTATS-UNIS

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

3. Sous réserve de l'article 4, remise est accordée des taxes imposées en vertu des parties III, IV et IX de la Loi, de même que des droits payés ou payables, à l'égard des marchandises importées au Canada et des marchandises ou services achetés au Canada, par le gouvernement des États-Unis ou son agent agréé ou par un ministère du gouvernement du Canada ou une société d'État agissant pour le compte du gouvernement des États-Unis, ainsi qu'à l'égard de la fourniture de marchandises, d'immeubles ou de services au gouvernement des États-Unis ou à son agent agréé, ou à un ministère du gouvernement du Canada ou à une société d'État agissant pour le compte du gouvernement des États-Unis.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

La modification vise à éliminer la remise de la taxe de transport aérien accordée en vertu du *Décret de remise visant les projets conjoints des gouvernements du Canada et des États-Unis*.

^a L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)
¹ TR/91-9

Registration
SI/98-65 10 June, 1998

TERRITORIAL LANDS ACT

Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Champagne and Aishihik First Nations, Y.T.)

P.C. 1998-934 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*, hereby repeals the Withdrawal from Disposal Order (Champagne and Aishihik First Nations, Y.T.), made by Order in Council P.C. 1995-272 of February 21, 1995^a, and makes the annexed *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Champagne and Aishihik First Nations, Y.T.)*.

ORDER RESPECTING THE WITHDRAWAL FROM DISPOSAL OF CERTAIN LANDS IN THE YUKON TERRITORY (CHAMPAGNE AND AISHIHIK FIRST NATIONS, Y.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to withdraw certain lands from disposal to facilitate the settlement of Aboriginal land claims of the Champagne and Aishihik First Nations, Y.T.

LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

2. Subject to sections 3 and 4, the tracts of territorial lands described in the Schedule, including all mines and minerals including hydrocarbons, whether solid, liquid or gaseous, and the right to work them, are withdrawn from disposal for the period beginning on the date of registration of this Order and ending on the earlier of February 1, 2003, or upon registration of the survey plan of the Site Specific Settlement Land parcels with the Registrar of Land Titles, in the Yukon Territory.

EXCEPTIONS

3. Section 2 does not apply in respect of
(a) any substances or materials that may be disposed of under the *Territorial Quarrying Regulations*;
(b) forest resources that may be disposed of under the *Yukon Timber Regulations*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

4. For greater certainty, section 2 does not apply in respect of
(a) existing recorded mineral claims in good standing acquired under the *Yukon Placer Mining Act* or the *Yukon Quartz Mining Act*;
(b) existing oil and gas rights and interests granted under the *Canada Petroleum Resources Act*; and

Enregistrement
TR/98-65 10 juin 1998

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Premières Nations de Champagne et Aishihik, Yuk.)

C.P. 1998-934 28 mai 1998

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil abroge le Décret soustrayant certaines terres à l'aliénation (Premières Nations de Champagne et Aishihik, Yuk.), pris par le décret C.P. 1995-272 du 21 février 1995^a, et prend en remplacement le *Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Premières Nations de Champagne et Aishihik, Yuk.)*, ci-après.

DÉCRET DÉCLARANT INALIÉNABLES CERTAINES TERRES DU TERRITOIRE DU YUKON (PREMIÈRES NATIONS DE CHAMPAGNE ET AISHIHIK, YUK.)

OBJET

1. Le présent décret a pour objet de déclarer inaliénables certaines terres pour faciliter le règlement des revendications territoriales des Autochtones des Premières Nations de Champagne et Aishihik, Yuk.

TERRES INALIÉNABLES

2. Sous réserve des articles 3 et 4, les terres territoriales décrites à l'annexe, y compris les mines et minéraux s'y trouvant, à l'état solide, liquide ou gazeux, notamment les hydrocarbures, ainsi que le droit de les exploiter, sont déclarées inaliénables pour la période commençant à la date d'enregistrement du présent décret et se terminant le 1^{er} février 2003 ou, si elle est antérieure, à la date d'enregistrement du plan d'arpentage des parcelles particulières en cause au bureau du conservateur des titres fonciers du territoire du Yukon.

EXCEPTIONS

3. L'article 2 ne s'applique pas :
a) aux matières et matériaux qui peuvent être aliénés en vertu de *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*;
b) aux ressources forestières qui peuvent être aliénées en vertu de *Règlement sur le bois du Yukon*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

4. Il est entendu que l'article 2 ne s'applique pas :
a) aux claims miniers existants, inscrits et en règle, qui ont été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* ou à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*;
b) aux droits et titres pétroliers et gaziers existants, octroyés en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*;

^a SI/95-29, 1995 *Canada Gazette* Part II, p. 579

^a TR/95-29, *Gazette du Canada* Partie II, 1995, p. 579

(c) existing rights acquired under section 8 of the *Territorial Lands Act* or under the *Territorial Lands Regulations*.

c) aux droits existants, acquis en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les terres territoriales* ou en vertu du *Règlement sur les terres territoriales*.

SCHEDULE
(Sections 2 and 4)

TERRITORIAL LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

In the Yukon Territory, all those parcels of land shown as "Site Specific Settlement Lands" on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Supervisor of Lands at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, all in the said Territory:

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS
(CHAMPAGNE AND AISHIHIK FIRST NATIONS, Y.T.)

105D/13	105E/5	115A/1	115A/2	115A/3
115A/6	115A/7	115A/8	115A/9	115A/10
115A/11	115A/13	115A/14	115A/15	115A/16
115B/16	115G/1	115G/8	115H/1	115H/2
115H/3	115H/4	115H/5	115H/6	115H/7
115H/9	115H/11	115H/13	115H/14	115J/1; and
115J/2				

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 1826, following SOR/98-310.

ANNEXE
(articles 2 et 4)

TERRES TERRITORIALES DÉCLARÉES INALIÉNABLES

Dans le territoire du Yukon, les parcelles de terre désignées comme « Site Specific Settlement Lands » sur les cartes mentionnées ci-après qui figurent aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse dans le territoire du Yukon, et dont des copies ont été déposées auprès du superviseur des terres, à Whitehorse (territoire du Yukon) et au bureau des Registres miniers, à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et à Dawson (territoire du Yukon) :

CARTES DE BASE - RESSOURCES TERRITORIALES
(PREMIÈRES NATIONS DE CHAMPAGNE ET AISHIHIK, YUK.)

105D/13	105E/5	115A/1	115A/2	115A/3
115A/6	115A/7	115A/8	115A/9	115A/10
115A/11	115A/13	115A/14	115A/15	115A/16
115B/16	115G/1	115G/8	115H/1	115H/2
115H/3	115H/4	115H/5	115H/6	115H/7
115H/9	115H/11	115H/13	115H/14	115J/1; et
115J/2				

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 1826, suite au DORS/98-310.

Registration
SI/98-66 10 June, 1998

TERRITORIAL LANDS ACT

Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (First Nation of Nacho Nyak Dun, Y.T.)

P.C. 1998-935 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*, hereby repeals the Withdrawal from Disposal Order (First Nation of Nacho Nyak Dun, Y.T.), made by Order in Council P.C. 1995-273 of February 21, 1995^a, and makes the annexed *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (First Nation of Nacho Nyak Dun, Y.T.)*.

ORDER RESPECTING THE WITHDRAWAL FROM DISPOSAL OF CERTAIN LANDS IN THE YUKON TERRITORY (FIRST NATION OF NACHO NYAK DUN, Y.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to withdraw certain lands from disposal to facilitate the settlement of Aboriginal land claims of the First Nation of Nacho Nyak Dun, Y.T.

LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

2. Subject to sections 3 and 4, the tracts of territorial lands described in the Schedule, including all mines and minerals including hydrocarbons, whether solid, liquid or gaseous, and the right to work them, are withdrawn from disposal for the period beginning on the date of registration of this Order and ending on the earlier of February 1, 2003, or upon registration of the survey plan of the Site Specific Settlement Land parcels with the Registrar of Land Titles, in the Yukon Territory.

EXCEPTIONS

3. Section 2 does not apply in respect of
(a) any substances or materials that may be disposed of under the *Territorial Quarrying Regulations*;
(b) forest resources that may be disposed of under the *Yukon Timber Regulations*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

4. For greater certainty, section 2 does not apply in respect of
(a) existing recorded mineral claims in good standing acquired under the *Yukon Placer Mining Act* or the *Yukon Quartz Mining Act*;
(b) existing oil and gas rights and interests granted under the *Canada Petroleum Resources Act*; and
(c) existing rights acquired under section 8 of the *Territorial Lands Act* or under the *Territorial Lands Regulations*.

^a SI/95-30, 1995 *Canada Gazette* Part II, p. 581

Enregistrement
TR/98-66 10 juin 1998

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Première Nation des Nacho Nyak Dun, Yuk.)

C.P. 1998-935 28 mai 1998

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil abroge le Décret soustrayant certaines terres à l'aliénation (Première Nation des Nacho Nyak Dun, Yuk.), pris par le décret C.P. 1995-273 du 21 février 1995^a, et prend en remplacement le *Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Première Nation des Nacho Nyak Dun, Yuk.)*, ci-après.

DÉCRET DÉCLARANT INALIÉNABLES CERTAINES TERRES DU TERRITOIRE DU YUKON (PREMIÈRE NATION DES NACHO NYAK DUN, YUK.)

OBJET

1. Le présent décret a pour objet de déclarer inaliénables certaines terres pour faciliter le règlement des revendications territoriales des Autochtones de la Première Nation des Nacho Nyak Dun, Yuk.

TERRES INALIÉNABLES

2. Sous réserve des articles 3 et 4, les terres territoriales décrites à l'annexe, y compris les mines et minéraux s'y trouvant, à l'état solide, liquide ou gazeux, notamment les hydrocarbures, ainsi que le droit de les exploiter, sont déclarées inaliénables pour la période commençant à la date d'enregistrement du présent décret et se terminant le 1^{er} février 2003 ou, si elle est antérieure, à la date d'enregistrement du plan d'arpentage des parcelles particulières en cause au bureau du conservateur des titres fonciers du territoire du Yukon.

EXCEPTIONS

3. L'article 2 ne s'applique pas :
a) aux matières et matériaux qui peuvent être aliénés en vertu du *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*;
b) aux ressources forestières qui peuvent être aliénées en vertu du *Règlement sur le bois du Yukon*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

4. Il est entendu que l'article 2 ne s'applique pas :
a) aux claims miniers existants, inscrits et en règle, qui ont été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* ou à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*;
b) aux droits et titres pétroliers et gaziers existants, octroyés en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*;
c) aux droits existants, acquis en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les terres territoriales* ou en vertu du *Règlement sur les terres territoriales*.

^a TR/95-30, *Gazette du Canada* Partie II, 1995, p. 581

SCHEDULE
(Sections 2 and 4)

TERRITORIAL LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

In the Yukon Territory, all those parcels of land shown as "Site Specific Settlement Lands" on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Supervisor of Lands at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, all in the said Territory:

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS
(FIRST NATION OF NACHO NYAK DUN, Y.T.)

105M/6	105M/7	105M/8	105M/9	105M/10
105M/11	105M/12	105M/13	105M/14	105N/10
105N/13	105O/11	105O/15	106B/3	106B/5
106C/6	106C/8	106C/9	106C/11	106C/12
106C/13	106D/1	106D/2	106D/3	106D/5
106D/9	106D/11	106D/15	106E/1	106E/2
106E/3	106E/5	106E/7	106E/8	106E/14
106E/15	106F/3	106F/16	115P/5	115P/6
115P/7	115P/8	115P/9	115P/10	115P/11; and
115P/12				

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 1826, following SOR/98-310.

ANNEXE
(articles 2 et 4)

TERRES TERRITORIALES DÉCLARÉES INALIÉNABLES

Dans le territoire du Yukon, les parcelles de terre désignées comme « Site Specific Settlement Lands » sur les cartes mentionnées ci-après qui figurent aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse dans le territoire du Yukon, et dont des copies ont été déposées auprès du superviseur des terres, à Whitehorse (territoire du Yukon) et au bureau des Registres miniers, à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et à Dawson (territoire du Yukon) :

CARTES DE BASE - RESSOURCES TERRITORIALES
(PREMIÈRE NATION DES NACHO NYAK DUN, YUK.)

105M/6	105M/7	105M/8	105M/9	105M/10
105M/11	105M/12	105M/13	105M/14	105N/10
105N/13	105O/11	105O/15	106B/3	106B/5
106C/6	106C/8	106C/9	106C/11	106C/12
106C/13	106D/1	106D/2	106D/3	106D/5
106D/9	106D/11	106D/15	106E/1	106E/2
106E/3	106E/5	106E/7	106E/8	106E/14
106E/15	106F/3	106F/16	115P/5	115P/6
115P/7	115P/8	115P/9	115P/10	115P/11; et
115P/12				

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 1826, suite au DORS/98-310.

Registration
SI/98-67 10 June, 1998

TERRITORIAL LANDS ACT

Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Vuntut Gwitchin First Nation, Y.T.)

P.C. 1998-936 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*, hereby repeals the Withdrawal from Disposal Order (Vuntut Gwitchin First Nation, Y.T.), made by Order in Council P.C. 1995-1473 of August 30, 1995^a, and makes the annexed *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Vuntut Gwitchin First Nation, Y.T.)*.

ORDER RESPECTING THE WITHDRAWAL FROM DISPOSAL OF CERTAIN LANDS IN THE YUKON TERRITORY (VUNTUT GWITCHIN FIRST NATION, Y.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to withdraw certain lands from disposal to facilitate the settlement of Aboriginal land claims of the Vuntut Gwitchin First Nation, Y.T.

LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

2. Subject to sections 3 and 4, the tracts of territorial lands described in the Schedule, including all mines and minerals including hydrocarbons, whether solid, liquid or gaseous, and the right to work them, are withdrawn from disposal, for the period beginning on the date of registration of this Order and ending on the earlier of February 1, 2003, or upon registration of the survey plan of the Site Specific Settlement Land parcels with the Registrar of Land Titles, in the Yukon Territory.

EXCEPTIONS

3. Section 2 does not apply in respect of
(a) any substances or materials that may be disposed of under the *Territorial Quarrying Regulations*;
(b) forest resources that may be disposed of under the *Yukon Timber Regulations*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

4. For greater certainty, section 2 does not apply in respect of
(a) existing recorded mineral claims in good standing acquired under the *Yukon Placer Mining Act* or the *Yukon Quartz Mining Act*;
(b) existing oil and gas rights and interests granted under the *Canada Petroleum Resources Act*; and
(c) existing rights acquired under section 8 of the *Territorial Lands Act* or under the *Territorial Lands Regulations*.

Enregistrement
TR/98-67 10 juin 1998

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Première Nation des Gwitchin Vuntut, Yuk.)

C.P. 1998-936 28 mai 1998

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil abroge le Décret soustrayant certaines terres à l'aliénation (Première Nation des Gwitchin Vuntut, Yuk.), pris par le décret C.P. 1995-1473 du 30 août 1995^a, et prend en remplacement le *Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Première Nation des Gwitchin Vuntut, Yuk.)*, ci-après.

DÉCRET DÉCLARANT INALIÉNABLES CERTAINES TERRES DU TERRITOIRE DU YUKON (PREMIÈRE NATION DES GWITCHIN VUNTUT, YUK.)

OBJET

1. Le présent décret a pour objet de déclarer inaliénables certaines terres pour faciliter le règlement des revendications territoriales des Autochtones de la Première Nation des Gwitchin Vuntut, Yuk.

TERRES INALIÉNABLES

2. Sous réserve des articles 3 et 4, les terres territoriales décrites à l'annexe, y compris les mines et minéraux s'y trouvant, à l'état solide, liquide ou gazeux, notamment les hydrocarbures, ainsi que le droit de les exploiter, sont déclarées inaliénables pour la période commençant à la date d'enregistrement du présent décret et se terminant le 1^{er} février 2003 ou, si elle est antérieure, à la date d'enregistrement du plan d'arpentage des parcelles particulières en cause au bureau du conservateur des titres fonciers du territoire du Yukon.

EXCEPTIONS

3. L'article 2 ne s'applique pas :
a) aux matières et matériaux qui peuvent être aliénés en vertu du *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*;
b) aux ressources forestières qui peuvent être aliénées en vertu du *Règlement sur le bois du Yukon*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

4. Il est entendu que l'article 2 ne s'applique pas :
a) aux claims miniers existants, inscrits et en règle, qui ont été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* ou à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*;
b) aux droits et titres pétroliers et gaziers existants, octroyés en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*;
c) aux droits existants, acquis en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les terres territoriales* ou en vertu du *Règlement sur les terres territoriales*.

^a SI/95-99, 1995 *Canada Gazette Part II*, p. 2674

^a TR/95-99, *Gazette du Canada Partie II*, 1995, p. 2674

SCHEDULE
(Sections 2 and 4)

TERRITORIAL LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

In the Yukon Territory, all those parcels of land shown as "Site Specific Settlement Lands" on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Supervisor of Lands at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, all in the said Territory:

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS
(VUNTUT GWITCHIN FIRST NATION, Y.T.)

116G/8	116G/14	116H/12	116I/1	116I/3
116I/7	116I/8	116I/10	116I/11	116I/12
116I/13	116I/16	116J/7	116J/8	116J/9
116J/11	116K/8	116K/15	116N/1	116N/7
116N/8	116O/6	116O/9	116O/10	116O/11
116P/3	116P/4	116P/6	116P/7	116P/9
116P/13; and	117A/2			

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 1826, following SOR/98-310.

ANNEXE
(articles 2 et 4)

TERRES TERRITORIALES DÉCLARÉES INALIÉNABLES

Dans le territoire du Yukon, les parcelles de terre désignées comme « Site Specific Settlement Lands » sur les cartes mentionnées ci-après qui figurent aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse dans le territoire du Yukon, et dont des copies ont été déposées auprès du superviseur des terres, à Whitehorse (territoire du Yukon) et au bureau des Registres miniers, à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et à Dawson (territoire du Yukon) :

CARTES DE BASE - RESSOURCES TERRITORIALES
(PREMIÈRE NATION DES GWITCHIN VUNTUT, YUK.)

116G/8	116G/14	116H/12	116I/1	116I/3
116I/7	116I/8	116I/10	116I/11	116I/12
116I/13	116I/16	116J/7	116J/8	116J/9
116J/11	116K/8	116K/15	116N/1	116N/7
116N/8	116O/6	116O/9	116O/10	116O/11
116P/3	116P/4	116P/6	116P/7	116P/9
116P/13; et	117A/2			

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 1826, suite au DORS/98-310.

Registration
SI/98-68 10 June, 1998

TERRITORIAL LANDS ACT

Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Teslin Tlingit Council, Y.T.)

P.C. 1998-937 28 May, 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*, hereby repeals the Withdrawal from Disposal Order (Teslin Tlingit Council, Y.T.), made by Order in Council P.C. 1995-274 of February 21, 1995^a, and makes the annexed *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Teslin Tlingit Council, Y.T.)*.

ORDER RESPECTING THE WITHDRAWAL FROM DISPOSAL OF CERTAIN LANDS IN THE YUKON TERRITORY (TESLIN TLINGIT COUNCIL, Y.T.)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to withdraw certain lands from disposal to facilitate the settlement of Aboriginal land claims of the Teslin Tlingit Council, Y.T.

LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

2. Subject to sections 3 and 4, the tracts of territorial lands described in the Schedule, including all mines and minerals including hydrocarbons, whether solid, liquid or gaseous, and the right to work them, are withdrawn from disposal for the period beginning on the date of registration of this Order and ending on the earlier of February 1, 2003, or upon registration of the survey plan of the Site Specific Settlement Land parcels with the Registrar of Land Titles, in the Yukon Territory.

EXCEPTIONS

3. Section 2 does not apply in respect of
(a) any substances or materials that may be disposed of under the *Territorial Quarrying Regulations*;
(b) forest resources that may be disposed of under the *Yukon Timber Regulations*.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

4. For greater certainty, section 2 does not apply in respect of
(a) existing recorded mineral claims in good standing acquired under the *Yukon Placer Mining Act* or the *Yukon Quartz Mining Act*;
(b) existing oil and gas rights and interests granted under the *Canada Petroleum Resources Act*; and
(c) existing rights acquired under section 8 of the *Territorial Lands Act* or under the *Territorial Lands Regulations*.

^a SI/95-31, 1995 *Canada Gazette* Part II, p. 583

Enregistrement
TR/98-68 10 juin 1998

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Conseil des Tlingits de Teslin, Yuk.)

C.P. 1998-937 28 mai 1998

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence le Gouverneur général en conseil abroge le Décret soustrayant certaines terres à l'aliénation (Conseil des Tlingits de Teslin, Yuk.), pris par le décret C.P. 1995-274 du 21 février 1995^a, et prend en remplacement le *Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Conseil des Tlingits de Teslin, Yuk.)*, ci-après.

DÉCRET DÉCLARANT INALIÉNABLES CERTAINES TERRES DU TERRITOIRE DU YUKON (CONSEIL DES TLINGITS DE TESLIN, YUK.)

OBJET

1. Le présent décret a pour objet de déclarer inaliénables certaines terres pour faciliter le règlement des revendications territoriales des Autochtones de la Conseil des Tlingits de Teslin, Yuk.

TERRES INALIÉNABLES

2. Sous réserve des articles 3 et 4, les terres territoriales décrites à l'annexe, y compris les mines et minéraux s'y trouvant, à l'état solide, liquide ou gazeux, notamment les hydrocarbures, ainsi que le droit de les exploiter, sont déclarées inaliénables pour la période commençant à la date d'enregistrement du présent décret et se terminant le 1^{er} février 2003 ou, si elle est antérieure, à la date d'enregistrement du plan d'arpentage des parcelles particulières en cause au bureau du conservateur des titres fonciers du territoire du Yukon.

EXCEPTIONS

3. L'article 2 ne s'applique pas :
a) aux matières et matériaux qui peuvent être aliénés en vertu du *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*;
b) aux ressources forestières qui peuvent être aliénées en vertu du *Règlement sur le bois du Yukon*.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

4. Il est entendu que l'article 2 ne s'applique pas :
a) aux claims miniers existants, inscrits et en règle, qui ont été acquis conformément à la *Loi sur l'extraction de l'or dans le Yukon* ou à la *Loi sur l'extraction du quartz dans le Yukon*;
b) aux droits et titres pétroliers et gaziers existants, octroyés en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*;
c) aux droits existants, acquis en vertu de l'article 8 de la *Loi sur les terres territoriales* ou en vertu du *Règlement sur les terres territoriales*.

^a TR/95-31, *Gazette du Canada* Partie II, 1995, p. 583

SCHEDULE
(Sections 2 and 4)

TERRITORIAL LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

In the Yukon Territory, all those parcels of land shown as "Site Specific Settlement Lands" on the following maps on file at the Federal Claims Office, Department of Indian Affairs and Northern Development, at Whitehorse in the Yukon Territory, copies of which have been deposited with the Supervisor of Lands at Whitehorse and with the Mining Recorders at Whitehorse, Watson Lake, Mayo and Dawson, all in the said Territory:

TERRITORIAL RESOURCE BASE MAPS
(TESLIN TLINGIT COUNCIL, Y.T.)

105B/2	105B/3	105B/4	105B/5	105B/7
105B/10	105B/12	105B/13	105B/15	105C/1
105C/2	105C/3	106C/6	105C/7	105C/8
105C/9	105C/10	105C/11	105C/12	105C/14
105C/15	105C/16	105F/1	105F/2	105F/3
105F/5	105F/6	105F/7	105F/10	105F/11
105F/12; and	105G/3			

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 1826, following SOR/98-310.

ANNEXE
(articles 2 et 4)

TERRES TERRITORIALES DÉCLARÉES INALIÉNABLES

Dans le territoire du Yukon, les parcelles de terre désignées comme « Site Specific Settlement Lands » sur les cartes mentionnées ci-après qui figurent aux dossiers du Bureau fédéral des revendications, ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien, à Whitehorse dans le territoire du Yukon, et dont des copies ont été déposées auprès du superviseur des terres, à Whitehorse (territoire du Yukon) et au bureau des Registres miniers, à Whitehorse, à Watson Lake, à Mayo et à Dawson (territoire du Yukon) :

CARTES DE BASE - RESSOURCES TERRITORIALES
(CONSEIL DES TLINGITS DE TESLIN, YUK.)

105B/2	105B/3	105B/4	105B/5	105B/7
105B/10	105B/12	105B/13	105B/15	105C/1
105C/2	105C/3	106C/6	105C/7	105C/8
105C/9	105C/10	105C/11	105C/12	105C/14
105C/15	105C/16	105F/1	105F/2	105F/3
105F/5	105F/6	105F/7	105F/10	105F/11
105F/12; et	105G/3			

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 1826, suite au DORS/98-310.

Registration
SI/98-69 10 June, 1998

Enregistrement
TR/98-69 10 juin 1998

NUNAVUT ACT

LOI SUR LE NUNAVUT

**Order Fixing June 1, 1998 as the Date of the
Coming into Force of Subsection 14(2) of the Act**

**Décret fixant au 1^{er} juin 1998 la date d'entrée en
vigueur du paragraphe 14(2) de la Loi**

P.C. 1998-946 28 May, 1998

C.P. 1998-946 28 mai 1998

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 79(1) of the *Nunavut Act*, assented to on June 10, 1993, being chapter 28 of the Statutes of Canada, 1993, hereby fixes June 1, 1998 as the day on which subsection 14(2) of that Act comes into force.

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu du paragraphe 79(1) de la *Loi sur le Nunavut*, sanctionnée le 10 juin 1993, chapitre 28 des Lois du Canada (1993), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe au 1^{er} juin 1998 la date d'entrée en vigueur du paragraphe 14(2) de cette loi.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

This Order fixes June 1, 1998, as the day on which subsection 14(2) of the *Nunavut Act* comes into force.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie du décret.)

Ce décret fixe la date d'entrée en vigueur du paragraphe 14(2) de la *Loi sur le Nunavut* au 1^{er} juin 1998.

Registration
SI/98-70 10 June, 1998

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

Proclamation Designating the Fire Prevention Week

ROMÉO LEBLANC
[L.S.]

Canada

Elizabeth the Second, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

TO All To Whom these Presents shall come or whom the same may in any way concern,

Greeting:

GEORGE THOMSON
Deputy Attorney General

A Proclamation

Whereas many dedicated citizens have joined with volunteer, professional and industrial fire safety personnel as "Partners in Fire Prevention" in a relentless effort to minimize loss to life, destruction of property and damage to the environment;

And whereas fire losses in Canada remain unacceptably high in comparison with those in other industrialized nations thereby necessitating improved fire prevention measures;

And whereas it is desirable that information on fire causes and recommended preventive measures be disseminated during a specific period of the year;

And whereas the 1998 fire prevention theme for this period is:

"FIRE DRILLS: THE GREAT ESCAPE";

Now Know You That We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, have thought fit to designate and do designate the week commencing SUNDAY, THE FOURTH OF OCTOBER, AND ENDING ON SATURDAY, THE TENTH OF OCTOBER, in the present year as

"FIRE PREVENTION WEEK"

and further, in appreciation of the many services rendered by the members of the Fire Service of Canada, that SATURDAY THE TENTH OF OCTOBER be designated as FIVE SERVICE RECOGNITION DAY.

And we do recommend to all Our Loving Subjects that during Fire Prevention Week, federal, provincial and municipal authorities intensify their fire prevention activities.

Enregistrement
TR/98-70 10 juin 1998

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

Proclamation désignant la semaine des incendies

ROMÉO LEBLANC
[L.S.]

Canada

Elizabeth Deux, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

À tous ceux à qui les présentes parviennent ou qu'icelles peuvent de quelque manière concerner,

Salut :

Sous-procureur général
GEORGE THOMSON

Proclamation

Vu que de nombreux citoyens dévoués ont épousé la cause des sapeurs-pompiers bénévoles et des services d'incendie professionnels et industriels en qualité de « partenaires dans la prévention des incendies » afin de réduire au minimum les pertes de vie, la destruction de biens et le dommage à l'environnement;

Vu que les pertes attribuables aux incendies au Canada demeurent beaucoup trop élevées par rapport à celles enregistrées dans d'autres pays industrialisés et que, par conséquent, de meilleures mesures de prévention s'imposent;

Vu l'opportunité de diffuser, pendant une période déterminée de l'année, des renseignements sur les causes des incendies et les mesures préventives recommandées;

Vu que le thème portant sur la prévention des incendies en 1998 est

« EXERCICES D'ÉVACUATION : SORTIES
SÉCURITAIRES ».

Sachez donc maintenant que, sur et avec l'avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous avons cru bon de désigner et Nous désignons à titre de

« SEMAINE DE PRÉVENTION DES INCENDIES »

la semaine commençant le DIMANCHE QUATRE OCTOBRE, et expirant le SAMEDI DIX OCTOBRE, de la présente année; de plus, Nous décrétons que le samedi dix octobre soit désigné JOUR EN HOMMAGE AU PERSONNEL DE SÉCURITÉ-INCENDIE en reconnaissance des nombreux bienfaits que les services d'incendie du Canada rendent à la collectivité.

Et Nous recommandons à tous Nos féaux sujets que, durant ladite semaine, les services fédéraux, provinciaux et municipaux intensifient leurs activités de prévention contre l'incendie.

Of All Of Which Our Loving Subjects and all others whom these Presents may concern are hereby required to take notice and to govern themselves accordingly.

In Testimony Whereof, We have caused these Our Letters to be made Patent and the Great Seal of Canada to be hereunto affixed. Witness: Our Right Trusty and Well-beloved Roméo A. LeBlanc, a Member of Our Privy Council for Canada, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

At Our Government House, in Our City of Ottawa, this twenty-second day of May in the year of Our Lord one thousand nine hundred and ninety-eight and in the forty-seventh year of Our Reign.

By Command,
KEVIN G. LYNCH
Deputy Registrar General of Canada
GEORGE THOMSON
Deputy Attorney General of Canada

De ce qui précède, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d'agir en conséquence.

En Foi de Quoi, Nous avons fait émettre Nos présentes lettres patentes et à icelles fait apposer le grand sceau du Canada. Témoin : Notre très fidèle et bien-aimé Roméo A. LeBlanc, Membre de Notre Conseil privé pour le Canada, Chancelier et Compagnon principal de Notre Ordre du Canada, Chancelier et Commandeur de Notre Ordre du Mérite militaire, Gouverneur général et Commandant en chef du Canada.

À Notre Hôtel du Gouvernement, en Notre ville d'Ottawa, ce vingt-deuxième jour de mai de l'an de grâce mil neuf cent quatre-vingt-dix-huit, quarante-septième de Notre règne.

Par ordre,
Sous-registraire général du Canada
KEVIN G. LYNCH
GEORGE THOMSON
Sous-procureur général du Canada

Erratum :

Gazette du Canada Partie II, Vol. 132, n° 4, le 18 février 1998

DORS/98-106

LOI SUR LA COUR FÉDÉRALE

Règles de la Cour fédérale (1998), p. 525

Au paragraphe 380.(1), au sous-alinéa (ii),

retranchez la 4^e ligne,

et *remplacez* par : « puis la délivrance de la
déclaration; »

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 1998	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/98-298		Transport	Regulations Amending the Air Services Charges Regulations.....	1746
SOR/98-299		Environment	Order Amending the Domestic Substances List.....	1801
SOR/98-300		Environment	Order Amending the Domestic Substances List.....	1804
SOR/98-301	897	Public Service Commission Prime Minister	Special Appointment Regulations, No. 1998-5.....	1806
SOR/98-302	903	Finance	Regulations Amending the Pension Benefits Standards Regulations, 1985 (Miscellaneous Program).....	1807
SOR/98-303	904	Finance	Armani Gabardine In-Transit Remission Order.....	1809
SOR/98-304	905	Finance	Cathode Block Remission Order.....	1811
SOR/98-305	906	Finance	Crane Vessel "S7000" Remission Order	1813
SOR/98-306	915	National Revenue	Regulations Amending the Insurable Earnings and Collection of Premiums Regulations	1815
SOR/98-307	919	Industry	Definition of "Wireless Transmission System" Regulations	1817
SOR/98-308	921	Treasury Board	Theratronics International Limited Divestiture Regulations	1820
SOR/98-309	922	Treasury Board	Regulations Amending the Nordion and Theratronics Employees Pension Protection Regulations.....	1823
SOR/98-310	930	Indian Affairs and Northern Development	Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998- No. 5, First Nation of Nacho Nyak Dun, Y.T.).....	1825
SOR/98-311	931	Indian Affairs and Northern Development	Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998- No. 6, Champagne and Aishihik First Nations, Y.T.).....	1828
SOR/98-312	932	Indian Affairs and Northern Development	Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998- No. 7, Vuntut Gwitchin First Nation, Y.T.).....	1830
SOR/98-313	933	Indian Affairs and Northern Development	Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998- No. 8, Teslin Tlingit Council, Y.T.)	1832
SOR/98-314	947	Environment Treasury Board	Regulations Amending the Migratory Birds Regulations	1834
SOR/98-315	948	Transport	Order Repealing Certain Directions to the St. Lawrence Seaway Authority.	1843
SOR/98-316		St. Lawrence Seaway	St. Lawrence Seaway Tariff of Tolls	1846
SI/98-62		Human Resources Development	Proclamation Giving Notice that the Agreement on Social Security Between the Government of Canada and the Government of the Republic of Chile Comes into Force on June 1, 1998	1853
SI/98-63	913	National Revenue	Cardinal Nannies & Companions Inc. Remission Order.....	1866
SI/98-64	914	National Revenue	Order Amending the Joint Canada-United States Government Projects Remission Order	1867
SI/98-65	934	Indian Affairs and Northern Development	Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Champagne and Aishihik First Nations, Y.T.).....	1868
SI/98-66	935	Indian Affairs and Northern Development	Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (First Nation of Nacho Nyak Dun, Y.T.)	1870
SI/98-67	936	Indian Affairs and Northern Development	Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Vuntut Gwitchin First Nation, Y.T.).....	1872
SI/98-68	937	Indian Affairs and Northern Development	Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Teslin Tlingit Council, Y.T.).....	1874
SI/98-69	946	Indian Affairs and Northern Development	Order Fixing June 1, 1998 as the Date of the Coming into Force of Subsection 14(2) of the Nunavut Act.....	1876
SI/98-70		Labour	Proclamation Designating the Fire Prevention Week.....	1877

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Air Services Charges Regulations—Regulations Amending Aeronautics Act	SOR/98-298	21/5/98	1746	
Armani Gabardine In-Transit Remission Order Customs Tariff	SOR/98-303	28/5/98	1809	n
Cardinal Nannies & Companions Inc. Remission Order Financial Administration Act	SI/98-63	10/6/98	1866	n
Cathode Block Remission Order Customs Tariff	SOR/98-304	28/5/98	1811	n
Crane Vessel “S7000” Remission Order Customs Tariff	SOR/98-305	28/5/98	1813	n
Definition of “Wireless Transmission System” Regulations Copyright Act	SOR/98-307	28/5/98	1817	n
Domestic Substances List—Order Amending Canadian Environmental Protection Act	SOR/98-299	22/5/98	1801	
Domestic Substances List—Order Amending Canadian Environmental Protection Act	SOR/98-300	22/5/98	1804	
Insurable Earnings and Collection of Premiums Regulations—Regulations Amending Employment Insurance Act Budget Implementation Act, 1997	SOR/98-306	28/5/98	1815	
Joint Canada-United States Government Projects Remission Order—Order Amending Financial Administration Act	SI/98-64	10/6/98	1867	
Migratory Birds Regulations—Regulations Amending Migratory Birds Convention Act, 1994	SOR/98-314	28/5/98	1834	
Nordion and Theratronics Employees Pension Protection Regulations— Regulations Amending Nordion and Theratronics Divestiture Authorization Act	SOR/98-309	28/5/98	1823	
Order Fixing June 1, 1998 as the Date of the Coming into Force of Subsection 14(2) of the Nunavut Act Nunavut Act	SI/98-69	10/6/98	1876	
Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998-No. 5, First Nation of Nacho Nyak Dun, Y.T.) Yukon Placer Mining Act Yukon Quartz Mining Act	SOR/98-310	28/5/98	1825	r
Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998-No. 6, Champagne and Aishihik First Nations, Y.T.) Yukon Placer Mining Act Yukon Quartz Mining Act	SOR/98-311	28/5/98	1828	r
Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998-No. 7, Vuntut Gwitchin First Nation, Y.T.) Yukon Placer Mining Act Yukon Quartz Mining Act	SOR/98-312	28/5/98	1830	r
Order Prohibiting Entry on Certain Lands in the Yukon Territory (1998-No. 8, Teslin Tlingit Council, Y.T.) Yukon Placer Mining Act Yukon Quartz Mining Act	SOR/98-313	28/5/98	1832	r
Order Repealing Certain Directions to the St. Lawrence Seaway Authority St. Lawrence Seaway Authority Act	SOR/98-315	01/6/98	1843	x
Pension Benefits Standards Regulations, 1985 (Miscellaneous Program)— Regulations Amending Pension Benefits Standards Act, 1985	SOR/98-302	28/5/98	1807	
Proclamation Designating the Fire Prevention Week Other Than Statutory Authority	SI/98-70	10/6/98	1877	

INDEX—Continued

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Proclamation Giving Notice that the Agreement on Social Security Between the Government of Canada and the Government of the Republic of Chile Comes into Force on June 1, 1998..... Old Age Security Act	SI/98-62	10/6/98	1853	
Special Appointment Regulations, No. 1998-5 Public Service Employment Act	SOR/98-301	26/5/98	1806	n
St. Lawrence Seaway Tariff of Tolls..... St. Lawrence Seaway Authority Act	SOR/98-316	01/6/98	1846	n
Theratronics International Limited Divestiture Regulations..... Nordion and Theratronics Divestiture Authorization Act	SOR/98-308	28/5/98	1820	n
Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Champagne and Aishihik First Nations, Y.T.)—Order Territorial Lands Act	SI/98-65	10/6/98	1868	r
Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (First Nation of Nacho Nyak Dun, Y.T.)—Order Territorial Lands Act	SI/98-66	10/6/98	1870	r
Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Vuntut Gwitchin First Nation, Y.T.)—Order Territorial Lands Act	SI/98-67	10/6/98	1872	r
Withdrawal from Disposal of Certain Lands in the Yukon Territory (Teslin Tlingit Council, Y.T.)—Order..... Territorial Lands Act	SI/98-68	10/6/98	1874	r

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement.	C.P. 1998	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/98-298		Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les redevances des services aéronautiques.....	1746
DORS/98-299		Environnement	Arrêté modifiant la Liste intérieure.....	1801
DORS/98-300		Environnement	Arrêté modifiant la Liste intérieure.....	1804
DORS/98-301		Commission de la fonction publique Premier ministre	Règlement n° 1998-5 portant affectation spéciale.....	1806
DORS/98-302	903	Finances	Règlement correctif visant le Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension.....	1807
DORS/98-303	904	Finances	Décret de remise sur la gabardine Armani en transit.....	1809
DORS/98-304	905	Finances	Décret de remise sur les blocs cathodiques.....	1811
DORS/98-305	906	Finances	Décret concernant la remise des droits de douane sur le navire-grue « S7000 ».....	1813
DORS/98-306	915	Revenu national	Règlement modifiant le Règlement sur la rémunération assurable et la perception des cotisations.....	1815
DORS/98-307	919	Industrie	Règlement sur la définition de « système de transmission par ondes radioélectriques ».....	1817
DORS/98-308	921	Conseil du Trésor	Règlement sur la cession de Theratronics International Limitée.....	1820
DORS/98-309	922	Conseil du Trésor	Règlement modifiant le Règlement sur la protection des pensions des employés de Nordion et de Theratronics.....	1823
DORS/98-310	930	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 5, Première Nation des Nacho Nyak Dun, Yuk.).....	1825
DORS/98-311	931	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 6, Premières Nations de Champagne et Aishihik, Yuk.).....	1828
DORS/98-312	932	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 7, Première Nation des Gwitchin Vuntut, Yuk.).....	1830
DORS/98-313	933	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 8, Conseil des Tlingits de Teslin, Yuk.).....	1832
DORS/98-314	947	Environnement Conseil du Trésor	Règlement modifiant le Règlement sur les oiseaux migrateurs.....	1834
DORS/98-315	948	Transports	Décret abrogeant certaines instructions à l'intention de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.....	1843
DORS/98-316		Voie maritime du Saint-Laurent	Tarif des droits de la voie maritime du Saint-Laurent.....	1846
TR/98-62		Développement des ressources humaines	Proclamation avisant que l'Accord sur la sécurité sociale entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République du Chili entrera en vigueur le 1 ^{er} juin 1998.....	1853
TR/98-63	913	Revenu national	Décret de remise visant Cardinal Nannies & Companions Inc.	1866
TR/98-64	914	Revenu national	Décret modifiant le Décret de remise visant les projets conjoints des gouvernements du Canada et des États-Unis.....	1867
TR/98-65	934	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Premières Nations de Champagne et Aishihik, Yuk.).....	1868
TR/98-66	935	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Première Nation des Nacho Nyak Dun, Yuk.).....	1870
TR/98-67	936	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Première Nation des Gwitchin Vuntut, Yuk.).....	1872
TR/98-68	937	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Conseil des Tlingits de Teslin, Yuk.).....	1874
TR/98-69	946	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret fixant au 1 ^{er} juin 1998 la date d'entrée en vigueur du paragraphe 14(2) de la Loi sur le Nunavut.....	1876
TR/98-70		Travail	Proclamation désignant la semaine des incendies.....	1877

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations: e — erratum
 n — nouveau
 r — revise
 a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement N°	Date	Page	Commentaires
Blocs cathodiques — Décret de remise Tarif des douanes	DORS/98-304	28/5/98	1811	n
Cardinal Nannies & Companions Inc. — Décret de remise Gestion des finances publiques (Loi)	TR/98-63	10/6/98	1866	n
Cession de Theratronics International Limitée — Règlement Aliénation de Nordion et de Theratronics (Loi autorisant)	DORS/98-308	28/5/98	1820	n
Décret abrogeant certaines instructions à l'intention de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (Loi)	DORS/98-315	01/6/98	1843	a
Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Première Nation des Nacho Nyak Dun, Yuk.) Terres territoriales (Loi)	TR/98-66	10/6/98	1870	r
Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Première Nation des Gwitchin Vuntut, Yuk.) Terres territoriales (Loi)	TR/98-67	10/6/98	1872	r
Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Conseil des Tlingits de Teslin, Yuk.) Terres territoriales (Loi)	TR/98-68	10/6/98	1874	r
Décret déclarant inaliénables certaines terres du territoire du Yukon (Premières Nations de Champagne et Aishihik, Yuk.) Terres territoriales (Loi)	TR/98-65	10/6/98	1868	r
Décret fixant au 1 ^{er} juin 1998 la date d'entrée en vigueur du paragraphe 14(2) de la Loi sur le Nunavut Nunavut (Loi)	TR/98-69	10/6/98	1876	
Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 5, Première Nation des Nacho Nyak Dun, Yuk.) Extraction de l'or dans le Yukon (Loi) Extraction du quartz dans le Yukon (Loi)	DORS/98-310	28/5/98	1825	r
Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 6, Première Nation de Champagne et Aishihik, Yuk.) Extraction de l'or dans le Yukon (Loi) Extraction du quartz dans le Yukon (Loi)	DORS/98-311	28/5/98	1828	r
Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 7, Première Nation des Gwitchin Vuntut, Yuk.) Extraction de l'or dans le Yukon (Loi) Extraction du quartz dans le Yukon (Loi)	DORS/98-312	28/5/98	1830	r
Décret interdisant l'accès à des terrains du territoire du Yukon (1998-n° 8, Conseil des Tlingits de Teslin, Yuk.) Extraction de l'or dans le Yukon (Loi) Extraction du quartz dans le Yukon (Loi)	DORS/98-313	28/5/98	1832	r
Définition de « système de transmission par ondes radioélectriques » — Règlement Droit d'auteur (Loi)	DORS/98-307	28/5/98	1817	n
Gabardine Armani en transit — Décret de remise Tarif des douanes	DORS/98-303	28/5/98	1809	n
Liste intérieure — Arrêté modifiant Protection de l'environnement (Loi canadienne)	DORS/98-299	22/5/98	1801	
Liste intérieure — Arrêté modifiant Protection de l'environnement (Loi canadienne)	DORS/98-300	22/5/98	1804	
Normes de prestation de pension — Règlement correctif visant le Règlement de 1985 Normes de prestation de pension (Loi de 1985)	DORS/98-302	28/5/98	1807	
Oiseaux migrateurs — Règlement modifiant le Règlement Convention concernant les oiseaux migrateurs (Loi de 1994)	DORS/98-314	28/5/98	1834	

INDEX—Suite

Règlements Lois	Enregistrement N°	Date	Page	Commentaires
Proclamation avisant que l'Accord sur la sécurité sociale entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République du Chili entrera en vigueur le 1 ^{er} juin 1998..... Sécurité de la vieillesse (Loi)	TR/98-62	10/6/98	1853	
Proclamation désignant la semaine des incendies Autorité autre que statutaire	TR/98-70	10/6/98	1877	
Projets conjoints des gouvernements du Canada et des États-Unis — Décret modifiant le Décret de remise Gestion des finances publiques (Loi)	TR/98-64	10/6/98	1867	
Protection des pensions des employés de Nordion et de Theratronics — Règlement modifiant le Règlement..... Aliénation de Nordion et de Theratronics (Loi autorisant)	DORS/98-309	28/5/98	1823	
Redevances des services aéronautiques — Règlement modifiant le Règlement..... Aéronautique (Loi)	DORS/98-298	21/5/98	1746	
Règlement n° 1998-5 portant affectation spéciale..... Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/98-301	26/5/98	1806	n
Remise des droits de douane sur le navire-grue « S7000 » — Décret Tarif des douanes	DORS/98-305	28/5/98	1813	n
Rémunération assurable et la perception des cotisations — Règlement modifiant le Règlement..... Assurance-emploi (Loi) Exécution du budget de 1997 (Loi)	DORS/98-306	28/5/98	1815	
Tarif des droits de la voie maritime du Saint-Laurent Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (Loi)	DORS/98-316	01/6/98	1846	n
Règles de la Cour fédérale (1998)..... Cour fédérale (Loi)	DORS/98-106		1879	e



If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S9