

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, OCTOBER 20, 2007

OTTAWA, LE SAMEDI 20 OCTOBRE 2007

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* is published under authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Parts II and III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 10, 2007, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

To subscribe to, or obtain copies of, the *Canada Gazette*, contact bookstores selling government publications as listed in the telephone directory or write to Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères des Parties II et III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 10 janvier 2007 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant à : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

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

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

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

REQUESTS FOR INSERTION

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

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

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

DEMANDES D'INSERTION

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

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

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

TABLE OF CONTENTS

Vol. 141, No. 42 — October 20, 2007

Government notices	2964
Parliament	
House of Commons	2970
Commissions	2971
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	2980
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	2991
(including amendments to existing regulations)	
Index	3013

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 141, n° 42 — Le 20 octobre 2007

Avis du Gouvernement	2964
Parlement	
Chambre des communes	2970
Commissions	2971
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	2980
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	2991
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	3014

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

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part 7, Division 3, of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Permit No. 4543-2-03423 is approved.

1. *Permittee*: British Columbia Transmission Corporation, Vancouver, British Columbia.

2. *Type of Permit*: To load wastes and other matter for the purpose of disposal at sea and to dispose of wastes and other matter at sea.

3. *Permit is valid*: from November 22, 2007, to November 21, 2008.

4. *Loading Site(s)*: Various approved sites in the Fraser River Estuary, at approximately 49°11.90' N, 123°07.88' W, and Vancouver Island, at approximately 49°22.45' N, 123°56.42' W.

5. *Disposal Site(s)*: Various approved sites between the Fraser River Estuary, at approximately 49°11.90' N, 123°07.88' W, and Vancouver Island, at approximately 49°22.45' N, 123°56.42' W.

6. *Route to Disposal Site(s)*: Direct.

7. *Method of Loading*: Trenching and/or water jetting systems.

8. *Rate of Disposal*: As required by normal operations.

9. *Total Quantity to Be Disposed of*: Not to exceed 1 000 m³.

10. *Waste and Other Matter to Be Disposed of*: Dredged material consisting of silt, sand, rock and other matter typical to the approved loading site.

11. *Requirements and Restrictions*:

11.1. The Permittee must notify the permit-issuing office before commencement of the activity as to the dates on which the loading and disposal at sea will occur.

11.2. The Permittee must ensure that all contractors involved in the loading or disposal activities for which the permit is issued are made aware of the requirements and restrictions as well as the conditions identified in the permit and of the possible consequences of any violation of these. A copy of the permit and of the letter of transmittal must be carried on all vessels and loading platforms or equipment involved in disposal at sea activities.

11.3. Any enforcement officer designated pursuant to subsection 217(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* shall be permitted to mount an electronic tracking device on any vessel engaged in disposal at sea activities authorized by this permit. The Permittee shall take all reasonable measures to ensure that there is no tampering with the tracking device and no interference with its operation. The tracking device shall be removed only by an enforcement officer or by a person with an enforcement officer.

11.4. The Permittee must submit to the Regional Director, Environmental Protection Operations Directorate, Pacific and Yukon Region, within 30 days of the expiry of the permit, a list of all activities completed pursuant to the permit, including the nature

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

Avis est par les présentes donné que le permis n° 4543-2-03423 est approuvé conformément aux dispositions de la partie 7, section 3, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

1. *Titulaire* : British Columbia Transmission Corporation, Vancouver (Colombie-Britannique).

2. *Type de permis* : Permis de charger des déchets et d'autres matières pour l'immersion en mer et d'immerger en mer des déchets et d'autres matières.

3. *Le permis est valide* : du 22 novembre 2007 au 21 novembre 2008.

4. *Lieu(x) de chargement* : Divers lieux approuvés dans l'estuaire du fleuve Fraser, à environ 49°11,90' N., 123°07,88' O., et à l'île de Vancouver, à environ 49°22,45' N., 123°56,42' O.

5. *Lieu(x) d'immersion* : Divers lieux approuvés entre l'estuaire du fleuve Fraser, à environ 49°11,90' N., 123°07,88' O., et l'île de Vancouver, à environ 49°22,45' N., 123°56,42' O.

6. *Parcours à suivre* : Direct.

7. *Mode de chargement* : Creusement de tranchées et/ou système de nettoyage hydraulique.

8. *Quantité proportionnelle à immerger* : Selon les opérations normales.

9. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 1 000 m³.

10. *Déchets et autres matières à immerger* : Matières draguées composées de limon, de sable, de roche et d'autres matières caractéristiques du lieu de chargement approuvé.

11. *Exigences et restrictions* :

11.1. Avant le commencement du projet, le titulaire doit aviser le bureau émetteur de permis des dates prévues de chargement et d'immersion.

11.2. Le titulaire doit s'assurer que tous les entrepreneurs qui prennent part aux opérations de chargement et d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé sont au courant des restrictions et des conditions mentionnées dans le permis ainsi que des conséquences possibles du non-respect de ces conditions. Des copies du permis et de la lettre d'envoi doivent se trouver à bord de tous les bateaux-remorques, de toutes les plates-formes munies de dragues à benne preneuse ou de tout matériel servant aux opérations de dragage et d'immersion en mer.

11.3. Il est permis à tout agent de l'autorité désigné en vertu du paragraphe 217(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* d'installer un dispositif de surveillance électronique sur tout navire qui participe aux opérations de chargement et d'immersion en mer autorisées par le présent permis. Le titulaire doit prendre toutes les mesures raisonnables pour s'assurer que ni le dispositif ni son fonctionnement ne seront altérés. Le dispositif ne peut être enlevé que par un agent de l'autorité ou par quelqu'un accompagnant un agent de l'autorité.

11.4. Le titulaire doit présenter au directeur régional, Direction des activités de protection de l'environnement, Région du Pacifique et du Yukon, dans les 30 jours suivant la date d'expiration du permis, une liste des travaux achevés conformément au permis

and quantity of matter disposed of from the loading site, the disposal site and the dates on which the activities occurred.

M. D. NASSICHUK
*Environmental Stewardship
 Pacific and Yukon Region*

On behalf of the Minister of the Environment

[42-1-o]

indiquant la nature et la quantité de matières immergées conformément au permis ainsi que les dates auxquelles l'activité a eu lieu.

*L'intendance environnementale
 Région du Pacifique et du Yukon*
 M. D. NASSICHUK

Au nom du ministre de l'Environnement

[42-1-o]

DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS AND INTERNATIONAL TRADE

CONSULTATIONS ON POSSIBLE FREE TRADE AGREEMENT NEGOTIATIONS WITH THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN

The Government of Canada is seeking the views of Canadians on the scope of a possible free trade agreement (FTA) between Canada and the Hashemite Kingdom of Jordan (Jordan).

This notice is part of the Government of Canada's domestic consultation process with business, citizen-based organizations and individual Canadians, as well as with the provincial and territorial governments, to obtain advice and views on priorities, objectives and concerns to help define the scope of this possible FTA initiative.

Background

On July 13, 2007, Prime Minister Harper and King Abdullah II of the Hashemite Kingdom of Jordan announced that Canada and Jordan would begin studying the feasibility of negotiating an FTA in the near future. While bilateral trade with Jordan is currently modest, there is some potential for long-term growth.

Canadian merchandise exports to Jordan totalled \$56.3 million in 2006, down from \$122.5 million in 2005, but up from the 2000–2004 average of \$32.0 million. The larger 2005 figure reflects the one-time sale of \$62.4 million in aircraft in that year. Canada's largest exports are forest products, agri-food products, machinery and auto parts. Imports from Jordan grew from \$3.9 million in 2001 to \$14.6 million in 2006 and include mainly apparel products as well as textiles, food products and electrical machinery.

Jordan's economy provides opportunities for Canadian exporters and investors in sectors such as manufacturing, agriculture, forest products, mining, telecommunications and transportation. Jordan has already negotiated FTAs with the United States, the European Union, the European Free Trade Association and Singapore.

Bilateral commercial relations

Canada and Jordan have a number of bilateral initiatives designed to enhance the economic relationship, including a renewed Air Services Agreement (2007), which provides for twice-weekly direct Royal Jordanian flights connecting Amman to Montréal; a recently concluded Foreign Investment Promotion and Protection Agreement (signature and ratification pending); and a Double

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET DU COMMERCE INTERNATIONAL

CONSULTATIONS SUR LE PROJET DE NÉGOCIATION D'UN ACCORD DE LIBRE-ÉCHANGE AVEC LE ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE

Le gouvernement du Canada souhaite connaître l'opinion des Canadiens sur le champ d'application d'un possible accord de libre-échange (ALE) entre le Canada et le Royaume hachémite de Jordanie (Jordanie).

Le présent avis fait partie du processus national de consultation mené par le gouvernement du Canada auprès des entreprises, des organisations de citoyens et des particuliers, ainsi que des gouvernements provinciaux et territoriaux, en vue de recueillir leurs suggestions et leurs points de vue sur les priorités, les objectifs et les sources de préoccupations, pour définir la portée de cet éventuel projet d'ALE.

Contexte

Le 13 juillet 2007, le premier ministre Harper et le roi Abdullah II du Royaume hachémite de Jordanie ont annoncé que leurs deux pays examineraient la possibilité de négocier un ALE dans un avenir proche. Si nos échanges commerciaux bilatéraux sont actuellement modestes, il y a du potentiel de croissance à long terme.

Les exportations de marchandises canadiennes à destination de la Jordanie se sont élevées à 56,3 millions de dollars en 2006, une baisse par rapport à 2005 (122,5 millions de dollars), mais une hausse par rapport à la moyenne de la période 2000-2004 (32,0 millions de dollars). Le chiffre plus élevé de 2005 s'explique par la vente d'avions cette année-là pour un montant de 62,4 millions de dollars. Le Canada exporte principalement des produits forestiers et agroalimentaires, de l'équipement et des pièces automobiles vers la Jordanie. Les importations de produits jordaniens ont connu une croissance, passant de 3,9 millions de dollars en 2001 à 14,6 millions de dollars en 2006, et sont constituées principalement de vêtements et de textiles, de produits alimentaires et d'équipement électrique.

L'économie de la Jordanie offre aux exportateurs et aux investisseurs canadiens des possibilités dans des secteurs tels que l'industrie manufacturière, l'agriculture, les produits forestiers, les mines, les télécommunications et le transport. La Jordanie a déjà négocié un ALE avec les États-Unis, l'Union européenne, l'Association européenne de libre-échange et Singapour.

Relations commerciales bilatérales

Le Canada et la Jordanie ont mis en œuvre un certain nombre d'initiatives visant à renforcer leurs relations économiques, notamment le renouvellement de l'Accord relatif aux services aériens (2007), qui donne lieu à deux vols directs par semaine de Royal Jordanian entre Amman et Montréal, l'Accord de promotion et de protection de l'investissement étranger conclu récemment

Taxation Agreement (2000). The Canadian International Development Agency (CIDA) funds projects in the country.

Additional information on Canada's relationship with Jordan can be found at

- International Trade Canada Fact Sheet: Hashemite Kingdom of Jordan
<http://geo.international.gc.ca/cip-pic/geo/jordan-en.aspx>
- Canadian Trade Commissioner Service
www.infoexport.gc.ca
www.dfait-maeci.gc.ca/world/embassies/jordan/trade_investment-en.asp
- The Canadian Embassy in Amman
www.dfait-maeci.gc.ca/world/embassies/jordan/menu-en.asp

Submissions by interested parties

It is essential that the Government of Canada be fully aware of the interests and potential sensitivities of Canadians with respect to this initiative before a decision is made on how to proceed. We would welcome advice and views on any priorities, objectives and concerns relating to a possible FTA with Jordan. In particular, we are seeking views with respect to the following:

- Opinions on areas of export interest, including products that would benefit from the removal of tariffs and other barriers by Jordan. The Government is also seeking views on market access liberalization for Jordanian products in the Canadian market, including opinions on the staging of any concessions (e.g. tariff phase-outs);
- Views on general rules-of-origin issues and/or advice on appropriate rules of origin or procedures for specific products or sectors;
- Suggestions on "trade facilitation" issues (e.g. significant impediments related to import procedures);
- Advice, views and experiences with customs-related/immigration issues for business travellers and commercial goods entering and/or leaving Jordan;
- Advice and views on trade in services, whether there are any priority service sectors for Canadian providers and opinions on regulatory measures affecting access, including those which may restrict trade in services;
- Advice and views on competition policy matters, including development of possible cooperation mechanisms;
- Views on ways to reflect the interests and values of Canadians in the areas of environmental protection, workers' rights, human rights and other social concerns, as they relate to Jordan; and
- Views on other related issues not mentioned above.

All interested parties are invited to submit their views by November 16, 2007. Please be advised that any information we receive as a result of this consultation will be considered public information, unless explicitly stated otherwise. Submissions should include

1. the contributor's name and address and, if applicable, his/her organization, institution or business;
2. the specific issues being addressed; and
3. precise information on the rationale for the positions taken, including any significant impact it may have on Canada's domestic or foreign interests.

(signature et ratification en cours) et la Convention de double imposition (2000). L'Agence canadienne de développement international (ACDI) finance également des projets dans le pays.

Pour de plus amples renseignements sur les relations entre le Canada et la Jordanie, vous pouvez consulter les sites Web ci-dessous :

- Fiche documentaire de Commerce international Canada : Royaume hachémite de Jordanie
<http://geo.international.gc.ca/cip-pic/geo/jordan-fr.aspx>
- Service des délégués commerciaux du Canada
www.infoexport.gc.ca
www.dfait-maeci.gc.ca/world/embassies/jordan/trade_investment-fr.asp
- L'ambassade du Canada à Amman
www.dfait-maeci.gc.ca/world/embassies/jordan/menu-fr.asp

Mémoires des parties intéressées

Il est essentiel que le gouvernement du Canada soit pleinement conscient des intérêts et des sensibilités potentielles des Canadiens en ce qui concerne cette initiative avant de prendre une décision sur la suite des événements. Nous souhaitons recueillir des commentaires sur les priorités, les objectifs et les préoccupations concernant le projet d'ALE avec la Jordanie, particulièrement en ce qui concerne les éléments suivants :

- Les secteurs d'exportation prometteurs, y compris les produits qui bénéficieraient d'une suppression des droits de douane et d'autres obstacles imposés par la Jordanie. Le Gouvernement souhaite également recevoir des commentaires sur la libéralisation de l'accès au marché canadien pour les produits jordaniens, notamment la planification d'éventuelles concessions (par exemple la suppression progressive des droits de douane);
- Les questions d'ordre général concernant les règles d'origine ou, encore, les règles d'origine ou les procédures qui devraient être appliquées à des produits ou des secteurs particuliers;
- Les questions relatives à la « facilitation du commerce » (par exemple les obstacles principaux liés aux procédures d'importation);
- Les questions liées aux douanes et à l'immigration concernant la circulation des gens d'affaires et des biens commerciaux en Jordanie (conseils, opinions, expériences);
- Les questions relatives au commerce des services, s'il y a des secteurs prioritaires pour les fournisseurs canadiens, et les mesures réglementaires applicables à l'accès au marché, notamment celles qui pourraient entraver le commerce des services;
- Les questions liées à la politique de concurrence, notamment l'élaboration de possibles mécanismes de coopération;
- Les façons de tenir compte des intérêts et des valeurs des Canadiens dans les domaines de la protection de l'environnement, des droits des travailleurs et de la personne et autres enjeux sociaux, en lien avec la Jordanie;
- D'autres enjeux qui ne sont pas mentionnés ci-dessus.

Toutes les parties intéressées sont invitées à faire connaître leur opinion d'ici le 16 novembre 2007. Veuillez prendre note que toute information reçue dans le cadre de ces consultations sera considérée comme publique, sauf mention expresse du contraire. Les contributions devraient comprendre :

1. le nom et l'adresse du contributeur et, le cas échéant, le nom de son organisation, institution ou entreprise;
2. la mention du sujet qui est abordé;
3. de l'information précise pour justifier la prise de position, notamment les répercussions possibles sur les intérêts nationaux ou étrangers du Canada.

Contributions can be sent by email to consultations@international.gc.ca, by fax at 613-944-3489, or by mail to Trade Negotiations Consultations (Jordan), Regional Trade Policy Division (TBB), International Trade Canada, Lester B. Pearson Building, 125 Sussex Drive, Ottawa, Ontario K1A 0G2.

Les contributions peuvent être envoyées par courrier électronique, par télécopieur ou par la poste aux adresses suivantes : consultations@international.gc.ca (courriel); 613-944-3489 (télécopieur); Consultation sur les négociations commerciales (Jordanie), Direction de la politique commerciale régionale (TBB), Commerce international Canada, Édifice Lester B. Pearson, 125, promenade Sussex, Ottawa (Ontario) K1A 0G2.

[42-1-o]

[42-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

RADIOCOMMUNICATION ACT

Notice No. SMBR-001-07 — Experimental authorizations for hybrid digital radio (IBOC) in the FM band

The Department continues its commitment to afford Canadians the highest quality and variety of broadcasting services. At this time, the Department is of the view that experimentation with hybrid digital radio (IBOC) broadcasting would be beneficial to Canadian broadcasters and to the Canadian public.

In the United States, the Federal Communications Commission (FCC) has introduced hybrid in-band on-channel (IBOC) digital radio in both the FM and AM bands. Over 1 300 FM stations have been authorized to broadcast digital radio. These are all provisional operations, as the FCC has not yet enacted a permanent set of rules and procedures. On the consumer side, digital receivers are available at major U.S. retailers.

The Department is now prepared to consider applications for experimental hybrid digital radio authorizations for existing FM radio broadcasting undertakings in Canada. At this time, it has been decided not to extend experimental authorizations to AM undertakings, as this would be premature.

Specific information on the general procedure to be followed in the submission of an application for an experimental authorization can be found in the Department's Broadcasting Circular BC-1, entitled *AM, FM and TV Broadcasting Process*, dated 1993. This can be found at <http://strategis.ic.gc.ca/epic/site/smt-gst.nsf/en/sf01079e.html>.

In addition to the above, the applicant shall file the following with the Department:

(1) a document containing the technical characteristics of the digital radio system.

This document shall include the following: city, transmitter location, call-sign, frequency, transmitter model, hybrid mode type (standard or extended), analogue and digital radio power and complete antenna specifications.

(2) a description of the proposed digital coverage, if this differs significantly from the approved analogue coverage area.

The applicant shall also notify all Canadian stations operating on the first-adjacent channel that are short-spaced relative to the analogue operation of the FM station.

On the basis of the information provided and after internal evaluation, the Department will decide if an experimental

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Avis n° SMBR-001-07 — Autorisations expérimentales pour la radio numérique hybride (IBOC) dans la bande FM

Le Ministère continue de veiller à ce que les Canadiens aient accès à une grande variété de services de radiodiffusion de la plus haute qualité. À l'heure actuelle, le Ministère est d'avis qu'il serait avantageux pour les radiodiffuseurs et le public canadiens de faire l'essai de la radio numérique hybride (IBOC).

Aux États-Unis, la Commission fédérale des communications (FCC) a introduit la radio numérique hybride IBOC (pour *in-band on-channel* ou « dans le même canal, dans la même bande ») aussi bien dans la bande FM que dans la bande AM. Plus de 1 300 stations FM ont obtenu l'autorisation de diffuser des émissions de radio numérique. Ce sont toutes des exploitations provisoires, car la FCC n'a pas encore adopté un ensemble permanent de règles et de procédures. Du côté des consommateurs, des récepteurs numériques sont offerts par les principaux détaillants américains.

Le Ministère est maintenant prêt à étudier des demandes d'autorisation de services expérimentaux de radio numérique hybride qui lui seraient présentées par des entreprises existantes de radiodiffusion FM au Canada. Pour le moment, il a été décidé de ne pas accorder d'autorisations expérimentales à des entreprises de radiodiffusion AM, étant donné qu'il serait prématuré de le faire.

Pour obtenir des renseignements précis sur la procédure générale à suivre pour présenter une demande d'autorisation expérimentale, veuillez consulter la circulaire CR-1 que le Ministère a préparée en 1993 sur la radiodiffusion et qui s'intitule *Méthode de traitement des demandes AM, FM et TV*. Ce document se trouve à l'adresse suivante : <http://strategis.ic.gc.ca/epic/site/smt-gst.nsf/fr/sf01079f.html>.

Outre ce qui précède, le demandeur doit présenter au Ministère les renseignements suivants :

(1) un document renfermant les caractéristiques techniques du système de radio numérique.

Ce document comprendra les renseignements suivants : la ville, l'emplacement de l'émetteur, l'indicatif d'appel, la fréquence, le modèle d'émetteur, le type de mode hybride (normal ou étendu), la puissance de rayonnement analogique et numérique et les spécifications complètes des antennes.

(2) la description de la couverture numérique proposée, si elle diffère de façon importante de la zone de rayonnement qui a été approuvée pour la diffusion analogique.

Le demandeur avertira également toutes les stations canadiennes qui émettent sur le premier canal adjacent et qui disposent d'un espacement insuffisant relativement à l'exploitation analogique de la station FM.

En fonction des renseignements qui auront été présentés et après évaluation à l'interne, le Ministère décidera si une autorisation

authorization is to be granted. If granted, this will be published on the Department's Web site, for access by the general public.

Should the experimental broadcasting operation cause harmful interference, the broadcaster is to co-operate with the Department to take immediate remedial action. This could extend from reducing power or altering its radiation pattern, to a complete shut-down of the experiment.

Applicants are advised that CRTC approval is also required in order to operate a programming undertaking, including an experimental operation.

Future actions

Should these experiments prove successful, Industry Canada will work with the public and private broadcasting industry to develop the required technical regulations in order to accommodate hybrid digital radio on a more permanent basis.

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred herein to are available electronically on the Spectrum Management and Telecommunications Web site at <http://strategis.gc.ca/spectrum>.

Official printed copies of *Canada Gazette* notices can be obtained from the *Canada Gazette* Web site at <http://canadagazette.gc.ca/publication-e.html> or by calling the sales counter of Canadian Government Publishing at 819-941-5995 or 1-800-635-7943.

October 12, 2007

R. W. McCAUGHERN
*Director General
Spectrum Engineering Branch*

[42-1-o]

expérimentale doit être accordée. Si cette autorisation est accordée, elle sera affichée dans le site Web du Ministère, pour que le grand public puisse la consulter.

Si l'exploitation expérimentale du service de radiodiffusion devait causer des brouillages nuisibles, le radiodiffuseur devra collaborer avec le Ministère pour prendre immédiatement des mesures correctives. Il pourrait être nécessaire de réduire la puissance ou de modifier le diagramme de rayonnement de la station, voire de mettre fin complètement à l'expérience.

Les demandeurs sont priés de noter qu'ils doivent aussi obtenir l'autorisation du CRTC pour exploiter une entreprise de programmation, y compris pour exercer des activités expérimentales.

Mesures de suivi

Si ces essais s'avèrent concluants, Industrie Canada collaborera avec l'industrie de la radiodiffusion, au public comme au privé, pour élaborer les règlements techniques que l'on doit mettre en place pour accueillir de façon plus permanente la radio numérique hybride.

Pour obtenir des copies

Le présent avis ainsi que les documents cités sont accessibles sur le site Gestion du spectre et des télécommunications à l'adresse suivante : <http://strategis.gc.ca/spectre>.

Les versions officielles des avis de la *Gazette du Canada* sont affichées sur le site Web de la *Gazette du Canada*, à l'adresse suivante : <http://gazetteducanada.gc.ca/publication-f.html>. On peut aussi les obtenir en communiquant avec le comptoir des ventes des Éditions du gouvernement du Canada au 819-941-5995 ou au 1-800-635-7943.

Le 12 octobre 2007

*Le directeur général
Génie du spectre*
R. W. McCAUGHERN

[42-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA MARINE ACT

Nanaimo Port Authority — Supplementary letters patent

BY THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

WHEREAS Letters Patent were issued by the Minister of Transport for the Nanaimo Port Authority ("Authority") under the authority of the *Canada Marine Act* effective July 1, 1999;

WHEREAS Schedule C of the Letters Patent describes the real property, other than federal real property, held or occupied by the Authority;

WHEREAS the board of directors of the Authority has requested the Minister of Transport, Infrastructure and Communities to issue Supplementary Letters Patent to add to Schedule C of the Letters Patent the real property described as District Lot 89, Nanaimo District, containing 1.985 hectares more or less;

NOW THEREFORE under the authority of section 9 of the *Canada Marine Act*, the Letters Patent are amended by adding to Schedule C of the Letters Patent the real property described as

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI MARITIME DU CANADA

Administration portuaire de Nanaimo — Lettres patentes supplémentaires

PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

ATTENDU QUE des Lettres patentes ont été délivrées par le ministre des Transports à l'Administration portuaire de Nanaimo (« Administration ») en vertu des pouvoirs prévus dans la *Loi maritime du Canada*, prenant effet le 1^{er} juillet 1999;

ATTENDU QUE l'Annexe « C » des Lettres patentes décrit les biens réels, autres que les biens réels fédéraux, que l'Administration détient ou occupe;

ATTENDU QUE le conseil d'administration de l'Administration a demandé au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités de délivrer des Lettres patentes supplémentaires pour ajouter à l'Annexe « C » des Lettres patentes le bien réel décrit comme étant le lot de district 89, district de Nanaimo, d'une superficie de plus ou moins 1,985 hectare;

À CES CAUSES, en vertu de l'article 9 de la *Loi maritime du Canada*, les Lettres patentes sont modifiées par l'adjonction à l'Annexe « C » du bien réel décrit comme étant le lot de

District Lot 89, Nanaimo District, containing 1.985 hectares more or less.

These Supplementary Letters Patent are to be effective on the date of registration in the Victoria Land Title Office of the transfer documents evidencing the transfer of the real property described above from Her Majesty the Queen in right of the Province of British Columbia to the Authority.

Issued under my hand this 3rd day of October 2007.

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.
Minister of Transport, Infrastructure and Communities

[42-1-o]

district 89, district de Nanaïmo, d'une superficie de plus ou moins 1,985 hectare.

Ces Lettres patentes supplémentaires entreront en vigueur à la date où sera enregistré au bureau d'enregistrement des titres fonciers de Victoria le transfert des documents attestant du transfert du bien réel décrit ci-haut de Sa Majesté la Reine du chef de la province de la Colombie-Britannique à l'Administration.

Délivrées sous mon seing le 3^e jour d'octobre 2007.

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

[42-1-o]

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

Second Session, Thirty-Ninth Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 13, 2007.

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

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session, trente-neuvième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 13 octobre 2007.

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

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

COMMISSIONS**CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT AGENCY****CANADIAN ENVIRONMENTAL ASSESSMENT ACT***Replacement Class Screening Report for Harbour Maintenance Re-dredging and Land-based Disposal of Re-dredged Sediments in Prince Edward Island — Public notice*

The Canadian Environmental Assessment Agency (the Agency) declares the report entitled *Replacement Class Screening Report for Harbour Maintenance Re-dredging and Land-based Disposal of Re-dredged Sediments in Prince Edward Island* to be a replacement class screening report (RCSR) pursuant to the provisions of subsection 19(1) and paragraph 19(2)(a) of the *Canadian Environmental Assessment Act* (Act).

Public consultations on the RCSR took place from May 23 to June 21, 2007. The Agency received no written submissions from the public concerning the RCSR. In making the declaration proposed by the Department of Fisheries and Oceans (DFO), the Agency has reviewed the RCSR and has determined that the project screening process, as described in the document, will meet the requirements of the Act for the environmental assessment of the class of projects. It is also the opinion of the Agency that the class of projects described in the RCSR is not likely to cause significant adverse environmental effects when the design standards and mitigation measures described in the report are applied.

The declaration is effective October 20, 2007, and is subject to the following terms and conditions:

- Subject to subsection 19(8) of the Act, the declaration period is valid until October 20, 2012.
- DFO will notify the Agency, in writing, a minimum of six months prior to the date on which the declaration expires, of its intention to renew the RCSR, to renew the RCSR with modifications or additions, or not to renew the RCSR and, thereby, allow the declaration to expire.
- To renew the RCSR, DFO will submit the proposed RCSR to the Agency not less than three months prior to the expiration date of this declaration, so that the Agency may initiate a new declaration process.
- DFO and the Agency will ensure that the RCSR is made available to the public in accordance with the requirements of the Act, as the RCSR may be amended from time to time. As such, DFO will place the RCSR in the Canadian Environmental Assessment Registry (CEAR) project file of its regional office. DFO will also post a statement of the projects in respect of which the RCSR was used, on the CEAR Web site, on a quarterly basis, as required under paragraph 55.1(2)(d) of the Act. The quarterly schedule for posting on the CEAR Web site is contained in section 1.4 of the RCSR.
- Any amendments to the report will be developed and implemented in accordance with the provisions for amendment contained in section 7.0 of the RCSR.

For further information, contact Robin-Lynne Virtue, Class Screening Advisor, Canadian Environmental Assessment Agency, 160 Elgin Street, 22nd Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H3, 613-957-0826 (telephone), 613-957-0941 (fax), ClassScreening@ceaa-acee.gc.ca (email).

COMMISSIONS**AGENCE CANADIENNE D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE****LOI CANADIENNE SUR L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE***Rapport d'examen préalable substitut dans le cadre du redragage d'entretien des ports et dépôt terrestre des sédiments de redragage à l'Île-du-Prince-Édouard — Avis public*

L'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence) déclare que le rapport intitulé *Rapport d'examen préalable substitut dans le cadre du redragage d'entretien des ports et dépôt terrestre des sédiments de redragage à l'Île-du-Prince-Édouard* est un rapport d'examen préalable substitut (REPS) en vertu des dispositions du paragraphe 19(1) et de l'alinéa 19(2)(a) de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (la Loi).

Des consultations publiques sur le REPS ont eu lieu du 23 mai au 21 juin 2007. L'Agence n'a reçu aucune observation écrite du public au sujet du REPS. Cette déclaration de l'Agence, proposée par le ministère des Pêches et des Océans (MPO), fait suite à l'analyse du REPS. L'Agence a décidé que le processus d'examen préalable du projet décrit dans le document permettra de répondre aux exigences de la Loi concernant l'évaluation environnementale de ce type de projets. L'Agence est également d'avis que le type de projets décrit dans le REPS n'est pas susceptible de causer des effets négatifs importants sur l'environnement une fois que sont mises en œuvre les normes et les mesures d'atténuation décrites dans le rapport.

La déclaration entre en vigueur le 20 octobre 2007 et est assujettie aux modalités et aux conditions suivantes :

- En vertu du paragraphe 19(8) de la Loi, la période de validation de la déclaration s'étend jusqu'au 20 octobre 2012.
- Le MPO avisera l'Agence, par écrit, au moins six mois avant la date d'expiration de la déclaration, de son intention de renouveler le REPS tel quel ou de le renouveler en y apportant des modifications ou des ajouts, ou encore de ne pas le renouveler, dans lequel cas, la déclaration cesserait d'avoir effet.
- Aux fins de renouvellement du REPS, le MPO soumettra à l'Agence le REPS proposé au moins trois mois avant la date d'expiration de la déclaration, et ce, afin que l'Agence puisse enclencher un nouveau processus de déclaration.
- Le MPO et l'Agence s'assureront que le REPS est mis à la disposition du public conformément aux exigences de la Loi, puisqu'il peut être modifié de temps à autre. À ce titre, le MPO versera le REPS au dossier de projet du Registre canadien d'évaluation environnementale (RCEE) de son bureau régional. Le MPO versera également au site Internet du RCEE le relevé des projets à l'égard desquels une autorité responsable a utilisé le REPS, et ce, trimestriellement, tel qu'il est prescrit en vertu de l'alinéa 55.1(2)(d) de la Loi. Le calendrier trimestriel d'affichage sur le site Web du RCEE est présenté à l'article 1.4 du REPS.
- Tout changement au REPS sera élaboré et mis en œuvre selon les dispositions relatives aux modifications stipulées à l'article 7.0 du REPS.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Robin-Lynne Virtue, Conseillère en examen préalable type, Agence canadienne d'évaluation environnementale, 160, rue Elgin, 22^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H3, 613-957-0826 (téléphone), 613-957-0941 (télécopieur), ExamenPrealableType@acee-ceaa.gc.ca (courriel).

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**PRELIMINARY DETERMINATION OF INJURY***Seamless carbon or alloy steel oil and gas well casing*

In the matter of a preliminary injury inquiry, under subsection 34(2) of the *Special Import Measures Act*, respecting the dumping and subsidizing of seamless carbon or alloy steel oil and gas well casing originating in or exported from the People's Republic of China

The Canadian International Trade Tribunal, under the provisions of subsection 34(2) of the *Special Import Measures Act*, has conducted a preliminary injury inquiry (Preliminary Injury Inquiry No. PI-2007-001) into whether the evidence discloses a reasonable indication that the alleged dumping and subsidizing of seamless carbon or alloy steel oil and gas well casing, whether plain end, beveled, threaded or threaded and coupled, heat-treated or non-heat-treated, meeting American Petroleum Institute specification 5CT, with an outside diameter not exceeding 11.75 in. (298.5 mm), in all grades, including proprietary grades, originating in or exported from the People's Republic of China have caused injury or retardation or are threatening to cause injury.

This preliminary injury inquiry is pursuant to the notification, on August 13, 2007, that the President of the Canada Border Services Agency had initiated an investigation into the alleged injurious dumping and subsidizing of the above-mentioned goods.

Pursuant to subsection 37.1(1) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal hereby determines that there is evidence that discloses a reasonable indication that the dumping and subsidizing of the above-mentioned goods have caused injury.

Ottawa, October 12, 2007

SUSANNE GRIMES
Acting Secretary

[42-1-o]

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

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

- Central Building, Les Terrasses de la Chaudière, Room 206, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec K1A 0N2, 819-997-2429 (telephone), 994-0423 (TDD), 819-994-0218 (fax);
- Metropolitan Place, Suite 1410, 99 Wyse Road, Dartmouth, Nova Scotia B3A 4S5, 902-426-7997 (telephone), 426-6997 (TDD), 902-426-2721 (fax);
- Kensington Building, Suite 1810, 275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, 204-983-6306 (telephone), 983-8274 (TDD), 204-983-6317 (fax);

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**DÉCISION PROVISOIRE DE DOMMAGE***Caissons sans soudure en acier au carbone ou en acier allié pour puits de pétrole et de gaz*

Eu égard à une enquête préliminaire de dommage, aux termes du paragraphe 34(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, concernant le dumping et le subventionnement de caissons sans soudure en acier au carbone ou en acier allié pour puits de pétrole et de gaz originaires ou exportés de la République populaire de Chine

Le Tribunal canadien du commerce extérieur, aux termes du paragraphe 34(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, a procédé à une enquête préliminaire de dommage (enquête préliminaire de dommage n° PI-2007-001) afin de déterminer si les éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que les présumés dumping et subventionnement de caissons sans soudure en acier au carbone ou en acier allié pour puits de pétrole et de gaz, aux extrémités lisses, biseautés, filetés ou filetés et manchonnés, traités thermiquement ou non, qui répondent à la norme 5CT de l'American Petroleum Institute, d'un diamètre extérieur n'excédant pas 11,75 po (298,5 mm), de toutes les nuances, y compris les nuances brevetées, originaires ou exportés de la République populaire de Chine ont causé un dommage ou un retard ou menacent de causer un dommage.

La présente enquête préliminaire de dommage fait suite à l'avis en date du 13 août 2007, selon lequel le président de l'Agence des services frontaliers du Canada avait ouvert une enquête concernant les présumés dumping et subventionnement dommageables des marchandises susmentionnées.

Aux termes du paragraphe 37.1(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur détermine par la présente que les éléments de preuve indiquent, de façon raisonnable, que le dumping et le subventionnement des marchandises susmentionnées ont causé un dommage.

Ottawa, le 12 octobre 2007

Le secrétaire intérimaire
SUSANNE GRIMES

[42-1-o]

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

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

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce 206, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec) K1A 0N2, 819-997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), 819-994-0218 (télécopieur);
- Place Metropolitan, Bureau 1410, 99, chemin Wyse, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B3A 4S5, 902-426-7997 (téléphone), 426-6997 (ATS), 902-426-2721 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, 204-983-6306 (téléphone), 983-8274 (ATS), 204-983-6317 (télécopieur);

- 530-580 Hornby Street, Vancouver, British Columbia V6C 3B6, 604-666-2111 (telephone), 666-0778 (TDD), 604-666-8322 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 205 Viger Avenue W, Suite 504, Montréal, Québec H2Z 1G2, 514-283-6607 (telephone), 283-8316 (TDD), 514-283-3689 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario M4T 1M2, 416-952-9096 (telephone), 416-954-6343 (fax);
- CRTC Documentation Centre, Cornwall Professional Building, Room 103, 2125 11th Avenue, Regina, Saskatchewan S4P 3X3, 306-780-3422 (telephone), 306-780-3319 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, 780-495-3224 (telephone), 780-495-3214 (fax).

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

Secretary General

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

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

2007-363

October 9, 2007

Peachland Communications Society
Peachland, British Columbia

Renewed — Broadcasting licence for the radiocommunication distribution undertaking serving Peachland, until February 29, 2008.

2007-364

October 11, 2007

The Sports Network Inc.
Across Canada

Approved — The application by The Sports Network Inc. to amend the broadcasting licence for the national, English-language specialty television programming undertaking known as The Sports Network (TSN) in order to allow the service to be available for distribution in high-definition format.

2007-365

October 11, 2007

WTM World Television Network / Le Réseau Télémonde inc.
Across Canada

Approved — An application for a broadcasting licence to operate a new Category 2 specialty programming undertaking.

2007-366

October 11, 2007

WTM World Television Network / Le Réseau Télémonde inc.
Across Canada

Approved — An application for a broadcasting licence to operate a new Category 2 specialty programming undertaking.

- 580, rue Hornby, Bureau 530, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, 604-666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), 604-666-8322 (télécopieur);

- Centre de documentation du CRTC, 205, avenue Viger Ouest, Bureau 504, Montréal (Québec) H2Z 1G2, 514-283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), 514-283-3689 (télécopieur);

- Centre de documentation du CRTC, 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, 416-952-9096 (téléphone), 416-954-6343 (télécopieur);

- Centre de documentation du CRTC, Édifice Cornwall Professionnel, Pièce 103, 2125, 11^e Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, 306-780-3422 (téléphone), 306-780-3319 (télécopieur);

- Centre de documentation du CRTC, 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, 780-495-3224 (téléphone), 780-495-3214 (télécopieur).

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

Secrétaire général

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

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

2007-363

Le 9 octobre 2007

Peachland Communications Society
Peachland (Colombie-Britannique)

Renouvelé — La licence de radiodiffusion de l'entreprise de distribution de radiocommunication desservant Peachland, jusqu'au 29 février 2008.

2007-364

Le 11 octobre 2007

The Sports Network Inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — La demande présentée par The Sports Network Inc. en vue de modifier la licence de radiodiffusion de l'entreprise nationale de programmation de télévision d'émissions spécialisées de langue anglaise appelée The Sports Network (TSN), afin d'en permettre la distribution en format haute définition.

2007-365

Le 11 octobre 2007

WTM World Television Network / Le Réseau Télémonde inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Une demande de licence de radiodiffusion afin d'exploiter une nouvelle entreprise de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2.

2007-366

Le 11 octobre 2007

WTM World Television Network / Le Réseau Télémonde inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Une demande visant à obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une nouvelle entreprise de programmation spécialisée de catégorie 2.

<p>2007-263-1</p> <p>Cogeco Cable Canada Inc. Belleville, Brockville, Burlington, Chatham, Cobourg, Cornwall, Georgetown, Grimsby, Hamilton/Central-East, Hamilton/North-West, Hamilton/Dundas, Hamilton/Stoney Creek, Kingston, Leamington, Niagara Falls, North Bay, Peterborough, Samia, St. Catharines and Windsor, Ontario</p> <p><i>Erratum</i> — The Commission hereby corrects condition of licence No. 6 in Appendix 2 to <i>Class 1 regional licence for broadcasting distribution undertakings in Ontario</i>, Broadcasting Decision CRTC 2007-263, July 30, 2007.</p>	<p>2007-263-1</p> <p>Cogeco Câble Canada inc. Belleville, Brockville, Burlington, Chatham, Cobourg, Cornwall, Georgetown, Grimsby, Hamilton/Centre-Est, Hamilton/Nord-Ouest, Hamilton/Dundas, Hamilton/Stoney Creek, Kingston, Leamington, Niagara Falls, North Bay, Peterborough, Samia, St. Catharines et Windsor (Ontario)</p> <p><i>Erratum</i> — Par la présente, le Conseil corrige la condition de licence n° 6 de l'annexe 2 de <i>Licence régionale de classe 1 pour des entreprises de distribution de radiodiffusion en Ontario</i>, décision de radiodiffusion CRTC 2007-263, 30 juillet 2007.</p>
<p>2007-264-1</p> <p>Cogeco Cable Canada Inc. Bath, Douglstown, Lancaster, Rockwood, Smithville and Wallaceburg, Ontario</p> <p><i>Erratum</i> — The Commission hereby corrects condition of licence No. 5 in Appendix 2 to <i>Class 3 regional licence for broadcasting distribution undertakings in Ontario</i>, Broadcasting Decision CRTC 2007-264, July 30, 2007.</p>	<p>2007-264-1</p> <p>Cogeco Câble Canada inc. Bath, Douglstown, Lancaster, Rockwood, Smithville et Wallaceburg (Ontario)</p> <p><i>Erratum</i> — Par la présente, le Conseil corrige la condition de licence n° 5 de l'annexe 2 de <i>Licence régionale de classe 3 pour des entreprises de distribution de radiodiffusion en Ontario</i>, décision de radiodiffusion CRTC 2007-264, 30 juillet 2007.</p>
<p>2007-367</p> <p>TVA Group Inc. Across Canada</p> <p>Approved — Amendments to the broadcasting licence for the national, French-language Category 1 specialty service known as <i>Mystère</i> in order to reduce the minimum percentage of Canadian programming to be broadcast during the broadcast day and the evening broadcast period and in order to enable it to draw programs from category 7(d) Theatrical feature films aired on TV.</p>	<p>2007-367</p> <p>Groupe TVA inc. L'ensemble du Canada</p> <p>Approuvé — Modifications à la licence de radiodiffusion du service spécialisé national de catégorie 1 de langue française appelé <i>Mystère</i> en vue de réduire le pourcentage minimum de la programmation canadienne diffusée au cours de la journée de radiodiffusion et de la période de radiodiffusion en soirée et en vue de lui permettre de diffuser des émissions appartenant à la catégorie d'émissions 7d) longs métrages pour salles de cinéma, diffusés à la télévision.</p>
<p>2007-368</p> <p>CTV Limited Vancouver, British Columbia</p> <p>Approved — Acquisition of assets of the radio programming undertaking CFBT-FM Vancouver from The Beat Broadcasting Corporation.</p>	<p>2007-368</p> <p>CTV Limited Vancouver (Colombie-Britannique)</p> <p>Approuvé — Acquisition de The Beat Broadcasting Corporation l'actif de l'entreprise de programmation de radio CFBT-FM Vancouver.</p>

[42-1-o]

[42-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC HEARING 2007-14

The Commission will hold a public hearing commencing on December 10, 2007, at 9:30 a.m., at the Delta Hotel London Armouries, 325 Dundas Street, London, Ontario, to consider the following applications. The deadline for submission of interventions and/or comments is November 15, 2007.

1. 2079966 Ontario Limited
Owen Sound, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Owen Sound.
2. Blackburn Radio Inc.
Owen Sound, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Owen Sound.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AUDIENCE PUBLIQUE 2007-14

Le Conseil tiendra une audience publique à partir du 10 décembre 2007, à 9 h 30, à l'hôtel Delta London Armouries, 325, rue Dundas, London (Ontario), afin d'étudier les demandes qui suivent. La date limite pour le dépôt des interventions ou des observations est le 15 novembre 2007.

1. 2079966 Ontario Limited
Owen Sound (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Owen Sound.
2. Blackburn Radio Inc.
Owen Sound (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Owen Sound.

3. Larche Communications Inc.
Owen Sound, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Owen Sound.
4. Evanov Communications Inc.
Owen Sound, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Owen Sound.
5. Neeti P. Ray, on behalf of a corporation to be incorporated
Windsor, Ontario
For a licence to operate an FM commercial ethnic radio programming undertaking in Windsor, Ontario.
6. Blackburn Radio Inc.
Windsor, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Windsor, Ontario.
7. Canadian Broadcasting Corporation
Windsor, Ontario
To amend the licence of the English-language radio programming undertaking CBE Windsor.
8. Canadian Broadcasting Corporation
Windsor, Ontario
To amend the licence of the French-language radio programming undertaking CBEF Windsor.
9. 591989 B.C. Ltd.
Peterborough, Ontario
To convert the English-language commercial radio station CKRU Peterborough from the AM band to the FM band.
10. Newcap Inc.
Peterborough, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Peterborough.
11. Larche Communications Inc.
Peterborough, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Peterborough.
12. Pineridge Broadcasting Inc.
Peterborough, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Peterborough, Ontario.
13. K-Rock 1057 Inc.
Peterborough, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Peterborough.
14. Evanov Communications Inc.
Peterborough, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Peterborough.
3. Larche Communications Inc.
Owen Sound (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Owen Sound.
4. Evanov Communications Inc.
Owen Sound (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Owen Sound.
5. Neeti P. Ray, au nom d'une société devant être constituée
Windsor (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale ethnique à Windsor (Ontario).
6. Blackburn Radio Inc.
Windsor (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Windsor (Ontario).
7. Société Radio-Canada
Windsor (Ontario)
En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de radio de langue anglaise CBE Windsor.
8. Société Radio-Canada
Windsor (Ontario)
En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de radio de langue française CBEF Windsor.
9. 591989 B.C. Ltd.
Peterborough (Ontario)
Afin de convertir la station de radio commerciale de langue anglaise CKRU Peterborough de la bande AM à la bande FM.
10. Newcap Inc.
Peterborough (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Peterborough.
11. Larche Communications Inc.
Peterborough (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Peterborough.
12. Pineridge Broadcasting Inc.
Peterborough (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Peterborough (Ontario).
13. K-Rock 1057 Inc.
Peterborough (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Peterborough.
14. Evanov Communications Inc.
Peterborough (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Peterborough.

15. Acadia Broadcasting Limited
Peterborough, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Peterborough, Ontario.
16. Frank Torres, on behalf of a corporation to be incorporated
Kawartha Lakes/Peterborough, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Kawartha Lakes/Peterborough.
17. Andy McNabb, on behalf of a corporation to be incorporated
Kawartha Lakes, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial specialty radio programming undertaking in Kawartha Lakes.
18. Anderson Parish Media Inc.
Kawartha Lakes, Ontario
For a licence to operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Kawartha Lakes.
19. Bayshore Broadcasting Corporation
Owen Sound, Ontario
To amend the licence of radio programming undertaking CFOS Owen Sound.
20. TamilOne Inc.
Across Canada
To acquire the assets of the Category 2 specialty programming undertaking authorized in ITBC Television Canada – Category 2 specialty service, Broadcasting Decision CRTC 2002-403, December 5, 2002, from MediaNet Canada Ltd.
21. Phillip Koneswaran, on behalf of a corporation to be incorporated
Across Canada
In order to obtain licences to operate the Category 2 specialty programming undertakings authorized in Broadcasting Decisions CRTC 2005-514, 2004-420, 2004-497, 2006-557, 2006-541 and 2006-558 from MediaNet Canada Ltd.
22. CITR Radio Inc.
Across Canada
For a licence to operate a Tamil-language specialty audio programming undertaking.
23. CITR Radio Inc.
Across Canada
For a licence to operate a Tamil-language specialty audio programming undertaking.
24. CITR Radio Inc.
Across Canada
For a licence to operate an English-language specialty audio programming undertaking.
25. CITR Radio Inc.
Across Canada
For a licence to operate an English-language specialty audio programming undertaking.
15. Société acadienne de radiotélévision, limitée
Peterborough (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Peterborough (Ontario).
16. Frank Torres, au nom d'une société devant être constituée
Kawartha Lakes/Peterborough (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Kawartha Lakes/Peterborough.
17. Andy McNabb, au nom d'une société devant être constituée
Kawartha Lakes (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale spécialisée de langue anglaise à Kawartha Lakes.
18. Anderson Parish Media Inc.
Kawartha Lakes (Ontario)
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Kawartha Lakes.
19. Bayshore Broadcasting Corporation
Owen Sound (Ontario)
En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de radio CFOS Owen Sound.
20. TamilOne Inc.
L'ensemble du Canada
Afin d'acquérir l'actif de l'entreprise de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 autorisée par ITBC Television Canada — service spécialisé de catégorie 2, décision de radiodiffusion CRTC 2002-403, 5 décembre 2002, de MediaNet Canada Ltd.
21. Phillip Koneswaran, au nom d'une société devant être constituée
L'ensemble du Canada
Afin d'obtenir des licences visant l'exploitation des entreprises de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 autorisées par les décisions de radiodiffusion CRTC 2005-514, 2004-420, 2004-497, 2006-557, 2006-541 et 2006-558 de MediaNet Canada Ltd.
22. CITR Radio Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée de langue tamoule.
23. CITR Radio Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée de langue tamoule.
24. CITR Radio Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée de langue anglaise.
25. CITR Radio Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée de langue anglaise.

26. CITR Radio Inc.
Across Canada
For a licence to operate a Tamil-language specialty audio programming undertaking.
27. CITR Radio Inc.
Across Canada
For a licence to operate a Tamil and English languages specialty audio programming undertaking.
28. CITR Radio Inc.
Across Canada
For a licence to operate a Tamil-language specialty audio programming undertaking.
29. CITR Radio Inc.
Across Canada
For a licence to operate a Tamil-language specialty audio programming undertaking.
30. CITR Radio Inc.
Across Canada
For a licence to operate a Tamil-language specialty audio programming undertaking.
31. CITR Radio Inc.
Across Canada
For a licence to operate a Tamil-language specialty audio programming undertaking.
32. Patricia Parcharidis, on behalf of a company to be incorporated
Across Canada
For a licence to operate a national English-language Category 2 specialty television programming undertaking to be known as BUY TV.
33. Pelmorex Communications Inc.
Across Canada
For a licence to operate a national English-language Category 2 specialty television programming undertaking to be known as The Environment Channel.
34. Ultimate Indie Productions Inc.
Across Canada
For a licence to operate a national English-language Category 2 specialty television programming undertaking to be known as Green Planet TV.
35. Ultimate Indie Productions Inc.
Across Canada
For a licence to operate a national English-language Category 2 specialty television programming undertaking to be known as Green Planet HDTV.
36. MZ Media Inc.
Cobourg and Toronto, Ontario
26. CITR Radio Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée de langue tamoule.
27. CITR Radio Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée de langues tamoule et anglaise.
28. CITR Radio Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée de langue tamoule.
29. CITR Radio Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée de langue tamoule.
30. CITR Radio Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée de langue tamoule.
31. CITR Radio Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation sonore spécialisée de langue tamoule.
32. Patricia Parcharidis, au nom d'une société devant être constituée
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise nationale de programmation d'émissions de télévision spécialisées de catégorie 2 de langue anglaise, qui sera appelée BUY TV.
33. Pelmorex Communications Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise nationale de programmation d'émissions de télévision spécialisées de catégorie 2 de langue anglaise, qui sera appelée The Environment Channel.
34. Ultimate Indie Productions Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise nationale de programmation d'émissions de télévision spécialisées de catégorie 2 de langue anglaise, qui sera appelée Green Planet TV.
35. Ultimate Indie Productions Inc.
L'ensemble du Canada
En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise nationale de programmation d'émissions de télévision spécialisées de catégorie 2 de langue anglaise, qui sera appelée Green Planet HDTV.
36. MZ Media Inc.
Cobourg et Toronto (Ontario)

For a licence to operate CFMZ-FM Cobourg as a new English-language FM commercial specialty radio programming undertaking.

37. Sidney E. Dolson
Muncey, Ontario

For a licence to operate an English-language FM Type B native radio programming undertaking in Muncey.

38. Golden West Broadcasting Ltd.
Winkler/Morden, Manitoba

To operate an English-language FM commercial radio programming undertaking in Winkler/Morden, Manitoba.

October 11, 2007

[42-1-o]

En vue d'obtenir une licence de radiodiffusion visant l'exploitation de CFMZ-FM Cobourg comme une nouvelle entreprise de programmation de radio FM commerciale spécialisée de langue anglaise.

37. Sidney E. Dolson
Muncey (Ontario)

En vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM de type B autochtone de langue anglaise à Muncey.

38. Golden West Broadcasting Ltd.
Winkler/Morden (Manitoba)

Visant l'exploitation d'une entreprise de programmation de radio FM commerciale de langue anglaise à Winkler/Morden (Manitoba).

Le 11 octobre 2007

[42-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2007-111

Elimination of the winback rules

In the public notice, the Commission eliminates the winback rules applicable to incumbent cable broadcasting distribution undertakings that have 6 000 or more subscribers with respect to their provision of service in multiple-unit dwellings.

October 5, 2007

[42-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2007-111

Suppression des règles de reconquête

Dans l'avis public, le Conseil supprime les règles de reconquête applicables aux entreprises de distribution de radiodiffusion par câble titulaires ayant 6 000 abonnés ou plus et qui desservent des immeubles à logements multiples.

Le 5 octobre 2007

[42-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2007-112

The Commission has received the following application. The deadline for submission of interventions and/or comments is November 9, 2007.

1. Canadian Broadcasting Corporation
Brockville, Ontario

To amend the licence of the radio programming undertaking CBO FM Ottawa, Ontario.

October 5, 2007

[42-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2007-112

Le Conseil a été saisi de la demande qui suit. La date limite pour le dépôt des interventions ou des observations est le 9 novembre 2007.

1. Société Radio-Canada
Brockville (Ontario)

En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de radio CBO FM Ottawa (Ontario).

Le 5 octobre 2007

[42-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PUBLIC NOTICE 2007-113

The Commission has received the following applications. The deadline for submission of interventions and/or comments is November 14, 2007.

1. Jack McGaw Consulting Incorporated
Halifax, Nova Scotia

To amend the licence of the English-language tourist information radio programming undertaking CIRH-FM Halifax, Nova Scotia.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS PUBLIC 2007-113

Le Conseil a été saisi des demandes qui suivent. La date limite pour le dépôt des interventions ou des observations est le 14 novembre 2007.

1. Jack McGaw Consulting Incorporated
Halifax (Nouvelle-Écosse)

En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de radio d'information touristique de langue anglaise CIRH-FM Halifax (Nouvelle-Écosse).

2. Blackburn Radio Inc.
Sarnia, Ontario

For the use of frequency 103.9 MHz (channel 280A1) with an effective radiated power of 200 W (non-directional antenna / effective antenna height 59 m) for the operation of the new transmitter approved in CHOK Sarnia – Licence amendment, Broadcasting Decision CRTC 2007-241, July 20, 2007 (Decision CRTC 2007-241).

October 10, 2007

[42-1-o]

2. Blackburn Radio Inc.
Sarnia (Ontario)

Visant l'utilisation de la fréquence 103,9 MHz (canal 280A1) avec une puissance apparente rayonnée de 200 W (antenne non-directionnelle/hauteur effective de l'antenne 59 m) pour l'exploitation du nouvel émetteur approuvé dans CHOK Sarnia — modification de licence, décision de radiodiffusion CRTC 2007-241, 20 juillet 2007 (décision CRTC 2007-241).

Le 10 octobre 2007

[42-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 2007-114

Call for comments on a proposed practice direction on the provision of confidential access to confidential information

In the notice, the Commission sets out a proposed practice direction on the provision of confidential access to confidential information and related issues and requests comments on its proposal. The deadline for comments is October 24, 2007.

October 12, 2007

[42-1-o]

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

AVIS PUBLIC 2007-114

Appel aux observations sur un projet de pratiques relatives à l'accès restreint à des informations confidentielles

Dans l'avis, le Conseil propose un projet de pratiques relatives à l'accès restreint à des informations confidentielles ainsi qu'à des questions connexes et il sollicite des observations sur son projet. La date limite de dépôt des observations est le 24 octobre 2007.

Le 12 octobre 2007

[42-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**BANK OF MONTREAL****NOTICE OF INTENTION TO INCORPORATE A LOAN COMPANY**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 24(2) of the *Trust and Loan Companies Act*, that Bank of Montreal intends to apply to the Minister of Finance for letters patent of incorporation incorporating a loan company under the Act. The company will carry on business under the name BMO Mortgage Corp. and its head office will be located in Vancouver, British Columbia.

Any person who objects to the proposed incorporation may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before November 26, 2007.

October 5, 2007

BANK OF MONTREAL

[40-4-o]

AVIS DIVERS**BANQUE DE MONTRÉAL****AVIS DE L'INTENTION DE CONSTITUER UNE SOCIÉTÉ DE PRÊT**

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 24(2) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, que la Banque de Montréal a l'intention de présenter au ministre des Finances une demande de lettres patentes en vue de constituer une société de prêt en vertu de la Loi. La société exercera ses activités sous la dénomination sociale BMO Mortgage Corp., et son siège social sera situé à Vancouver, en Colombie-Britannique.

Toute personne qui s'oppose à la constitution projetée peut soumettre son opposition par écrit au Bureau du Surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 26 novembre 2007.

Le 5 octobre 2007

BANQUE DE MONTRÉAL

[40-4-o]

BANK OF MONTREAL MORTGAGE CORPORATION**REDUCTION OF STATED CAPITAL**

Notice is hereby given, pursuant to section 78 of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada) [the "Act"], that Bank of Montreal Mortgage Corporation (the "Corporation") intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions (Canada) for approval by the Superintendent of a reduction of the stated capital of the Corporation by up to \$275,000,000, and that the following special resolution has been passed in this regard:

- "1. subject to obtaining any and all required regulatory approvals by no later than October 31, 2007, the payment of up to a maximum of \$275,000,000 (the "Authorized Limit") to Bank of Montreal, by way of a reduction of the stated capital account for the Common Shares of the Corporation, in lieu of a purchase for cancellation of Common Shares, is approved and may be satisfied by a cash payment;
- "2. the directors and officers of the Corporation are hereby authorized and directed to make application pursuant to section 78 of the Act for approval of this resolution and such reduction of stated capital;
- "3. subject to obtaining the requisite regulatory approvals, the reduction to the stated capital account of the Common Shares of the Corporation under subsection 80(2) of the Act is hereby approved;
- "4. the President and Chief Executive Officer or the Treasurer and Chief Financial Officer shall determine the amount of any such reduction of stated capital within the Authorized Limit;
- "5. any two officers of the Corporation (being the President and Chief Executive Officer, the Treasurer and Chief Financial Officer, the Chief Operating Officer, Secretary or Assistant Secretary) be and are hereby authorized and directed to execute and deliver such other documents, certificates and writings and to do all such acts and things as may be necessary or useful to carry out the intention and give effect to this resolution; and

BANK OF MONTREAL MORTGAGE CORPORATION**RÉDUCTION DU CAPITAL DÉCLARÉ**

Avis est par les présentes donné, en vertu de l'article 78 de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada) [la « Loi »], que Bank of Montreal Mortgage Corporation (la « Société ») a l'intention de présenter une demande au surintendant des institutions financières (Canada) afin qu'il approuve une réduction du capital déclaré de la Société d'un montant d'au plus 275 000 000 \$, et que la résolution extraordinaire suivante a été adoptée à cet égard :

1. Sous réserve de l'obtention de toutes les approbations nécessaires des organismes de réglementation au plus tard le 31 octobre 2007, le paiement d'un montant maximum de 275 000 000 \$ (le « maximum autorisé ») à la Banque de Montréal au moyen d'une réduction du compte capital déclaré des actions ordinaires de la Société, au lieu d'un achat pour annulation d'actions ordinaires, est approuvé et peut être réglé par un paiement en numéraire;
2. Les administrateurs et les dirigeants de la Société sont par les présentes autorisés à présenter une demande en vertu de l'article 78 de la Loi afin de faire approuver la présente résolution et cette réduction du capital déclaré;
3. Sous réserve de l'obtention des approbations nécessaires des organismes de réglementation, la réduction du compte capital déclaré des actions ordinaires de la Société en vertu du paragraphe 80(2) de la Loi est par les présentes approuvée;
4. Le président et chef de la direction ou le trésorier et chef des finances établiront le montant de cette réduction du capital déclaré à concurrence du maximum autorisé;
5. Deux des dirigeants de la Société (soit le président et chef de la direction, le trésorier et chef des finances, le chef de l'exploitation, le secrétaire ou le secrétaire adjoint) se voient par les présentes donner l'autorisation et la directive de signer et de remettre tous les autres documents, attestations et écrits et de prendre toutes les mesures et d'accomplir tous les actes qui peuvent être nécessaires ou souhaitables pour mettre en œuvre l'objectif de la présente résolution et y donner effet;

“6. the directors of the Corporation may revoke this special resolution before it is acted on without further approval of the shareholder.”

October 20, 2007

BANK OF MONTREAL MORTGAGE CORPORATION

[42-1-o]

C3.CA ASSOCIATION INC.

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that C3.ca Association Inc. intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

October 9, 2007

JAMES STACEY
Secretary-Treasurer

[42-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION AND PUBLIC WORKS OF NOVA SCOTIA

PLANS DEPOSITED

The Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the Registry of Deeds, in Halifax County, 5151 Terminal Road, Halifax, Nova Scotia, under deposit No. 88263224, a description of the site and plans of the College Bridge on St. Mary's Road, over Bog Island Lake Brook, Halifax County (45°14'12" north latitude, 62°47'57" west longitude).

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

July 6, 2007

JON FREEMAN, P.Eng.
District Bridge Engineer (Central)

[42-1-o]

DOMTAR INC.

PLANS DEPOSITED

Domtar Inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of

6. Les administrateurs de la Société peuvent, sans avoir à obtenir l'approbation de l'actionnaire, révoquer la présente résolution extraordinaire avant qu'il n'y soit donné suite.

Le 20 octobre 2007

BANK OF MONTREAL MORTGAGE CORPORATION

[42-1-o]

C3.CA ASSOCIATION INC.

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que C3.ca Association Inc. demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 9 octobre 2007

Le secrétaire-trésorier
JAMES STACEY

[42-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORTATION AND PUBLIC WORKS OF NOVA SCOTIA

DÉPÔT DE PLANS

Le Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia (le ministère des transports et des travaux publics de la Nouvelle-Écosse) donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau d'enregistrement des titres du comté de Halifax, situé au 5151, chemin Terminal, Halifax (Nouvelle-Écosse), sous le numéro de dépôt 88263224, une description de l'emplacement et les plans du pont College sur le chemin St. Mary's, au-dessus du ruisseau Bog Island Lake, dans le comté de Halifax, par 45°14'12" de latitude nord et 62°47'57" de longitude ouest.

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

Le 6 juillet 2007

L'ingénieur des ponts du district central
JON FREEMAN, ing.

[42-1]

DOMTAR INC.

DÉPÔT DE PLANS

La société Domtar Inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection*

the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Domtar Inc. has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Hastings County, at 199 Front Street, Suite 109, Century Place, Belleville, Ontario K8N 5H5, under deposit No. 678377, a description of the site and plans of the clean-out of the four existing silt barriers in the Trent River, at Trenton, in front of Lots 4, 5, 6 and 7, Plan 236.

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

Bracebridge, October 12, 2007

CAROLYN PATERSON

[42-1-o]

GAGETOWN MARINA INC.

PLANS DEPOSITED

Gagetown Marina Inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Gagetown Marina Inc. has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Queens County Registry Office, at Burton, New Brunswick, under deposit No. 24452089, a description of the site and plans of the existing marina consisting of floating docks presently located within Water Lot 01-W1, bearing PID 45168036, and various moorings, all in Gagetown Creek (Saint John River). The existing layout of the marina includes 50 floating docks running up and down the river from the marina parking lot, located between 48 and 50 Front Street, Gagetown, New Brunswick. The proposed expansion would consist of up to 3 additional floating docks up the river, in front of 60 Front Street, Gagetown, which is the lot bearing PID 45090677, and up to 9 additional floating docks down the river, in front of the lands on Front Street, south of the foot of Mill Road, Gagetown, bearing PIDs 45048121 and 45070356.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Gagetown, October 4, 2007

GAGETOWN MARINA INC.

[42-1-o]

des eaux navigables, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Domtar Inc. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Hastings, situé au 199, rue Front, Bureau 109, Century Place, Belleville (Ontario) K8N 5H5, sous le numéro de dépôt 678377, une description de l'emplacement et les plans pour le nettoyage de quatre filtres à limon dans la rivière Trent, à Trenton, en face des lots 4, 5, 6 et 7, plan 236.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Bracebridge, le 12 octobre 2007

CAROLYN PATERSON

[42-1-o]

GAGETOWN MARINA INC.

DÉPÔT DE PLANS

La société Gagetown Marina Inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Gagetown Marina Inc. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau d'enregistrement du comté de Queens, à Burton (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 24452089, une description de l'emplacement et les plans de la marina actuelle composée de quais flottants situés actuellement dans le lot d'eau 01-W1, qui porte le NIP 45168036, ainsi que divers amarages tous dans le ruisseau Gagetown (rivière Saint John). L'aménagement actuel de la marina comprend 50 quais flottants qui longent la rivière à partir du stationnement de la marina, situé entre le 48 et le 50, rue Front, à Gagetown (Nouveau-Brunswick). L'agrandissement proposé comporterait l'ajout d'un maximum de 3 quais flottants en amont de la rivière, en face du 60, rue Front, à Gagetown, soit le lot qui porte le NIP 45090677, et d'un maximum de 9 quais flottants de plus en aval de la rivière, en face des terres sur la rue Front, au sud de l'extrémité du chemin Mill, à Gagetown, qui portent les NIP 45048121 et 45070356.

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

Gagetown, le 4 octobre 2007

GAGETOWN MARINA INC.

[42-1-o]

GLITNIR BANKI HF.**APPLICATION TO ESTABLISH A FOREIGN BANK BRANCH**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 525(2) of the *Bank Act*, that Glitnir banki hf., a foreign bank with its head office in Reykjavik, Iceland, intends to apply to the Minister of Finance (Canada) for an order permitting it to establish a foreign bank branch in Canada to carry on the business of banking. The branch will carry on business in Canada under the name Glitnir Bank and its principal office will be located in Halifax, Nova Scotia.

Any person who objects to the proposed order may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before December 10, 2007.

Reykjavik, October 12, 2007

GLITNIR BANKI HF.

[42-4-o]

GLITNIR BANKI HF.**DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SUCCURSALE DE BANQUE ÉTRANGÈRE**

Avis est par les présentes donné, en vertu du paragraphe 525(2) de la *Loi sur les banques*, que Glitnir banki hf., une banque étrangère ayant son siège social à Reykjavik, en Islande, a l'intention de demander au ministre des Finances (Canada) un arrêté l'autorisant à ouvrir une succursale de banque étrangère au Canada pour y exercer des activités bancaires. La succursale exercera ses activités au Canada sous la dénomination Banque Glitnir et son bureau principal sera situé à Halifax (Nouvelle-Écosse).

Toute personne qui s'oppose à la prise de l'arrêté peut notifier par écrit son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 10 décembre 2007.

Reykjavik, le 12 octobre 2007

GLITNIR BANKI HF.

[42-4-o]

IBT TRUST COMPANY (CANADA)**STATE STREET TRUST COMPANY CANADA****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION**

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of section 233 of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada), that IBT Trust Company (Canada), having its head office in Toronto, Ontario, and State Street Trust Company Canada, having its head office in Toronto, Ontario, intend to make a joint application to the Minister of Finance on or after December 1, 2007, for letters patent of amalgamation continuing them as one company under the name State Street Trust Company Canada.

September 29, 2007

IBT TRUST COMPANY (CANADA)
STATE STREET TRUST COMPANY CANADA

[39-4-o]

IBT TRUST COMPANY (CANADA)**STATE STREET TRUST COMPANY CANADA****LETTRES PATENTES DE FUSION**

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 233 de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada), que la IBT Trust Company (Canada), dont le siège social est sis à Toronto (Ontario) et la State Street Trust Company Canada, dont le siège social est sis à Toronto (Ontario), entendent faire une demande conjointe au ministre des Finances, le 1^{er} décembre 2007 ou après cette date, pour obtenir des lettres patentes de fusion leur permettant de poursuivre leurs activités en tant que compagnie unique sous le nom State Street Trust Company Canada.

Le 29 septembre 2007

IBT TRUST COMPANY (CANADA)
STATE STREET TRUST COMPANY CANADA

[39-4-o]

KLAHOOSE FIRST NATION**PLANS DEPOSITED**

Klahoose First Nation hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Klahoose First Nation has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Sayward, at Campbell River, British Columbia, under deposit No. 1000034, a description of the following site and plans of aquaculture tenures in Lot TORK 1R7, at Squirrel Cove, British Columbia:

- the construction of an aquaculture facility, at Squirrel Cove, District Lot 1219 of the Sayward Land District, lying north-west of Protection Island, at Squirrel Cove (Inner), Cortes Island; and
- an existing aquaculture facility, at Squirrel Cove, on the surveyed shoreline fronting Lots 906, 827, 826, 1219 and IR 7 within the southwest portion of Squirrel Cove, Outer Squirrel

KLAHOOSE FIRST NATION**DÉPÔT DE PLANS**

La Klahoose First Nation donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Klahoose First Nation a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Sayward, à Campbell River (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000034, une description de l'emplacement et les plans des concessions aquacoles suivantes au lot TORK 1R7, à Squirrel Cove, en Colombie-Britannique :

- la construction d'une installation aquacole, à Squirrel Cove, au lot de district 1219 de la circonscription foncière de Sayward, qui se trouve au nord-ouest de l'île Protection, à l'intérieur de la baie Squirrel Cove, île Cortes;
- une installation aquacole existante, à Squirrel Cove, sur le rivage cadastré en face des lots 906, 827, 826, 1219 et IR 7, à

Cove, Protection Island and the east shore of Cortes Island, Sayward Land District, within the Regional District of Comox-Strathcona.

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

Campbell River, October 9, 2007

DAVE BERNARD
Aqua Manager

[42-1-o]

l'intérieur de la partie sud-ouest de la baie Squirrel Cove, aux limites de Squirrel Cove, de l'île Protection et de la rive est de l'île Cortes, dans la circonscription foncière de Sayward, district régional de Comox-Strathcona.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Campbell River, le 9 octobre 2007

L'administrateur de l'aquaculture
DAVE BERNARD

[42-1]

MINISTRY OF NATURAL RESOURCES OF ONTARIO

PLANS DEPOSITED

The Ministry of Natural Resources of Ontario, Midhurst District, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Ministry of Natural Resources of Ontario, Midhurst District, has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Simcoe, at 114 Worsley Street, Barrie, Ontario, under deposit No. R01471432, a description of the site and plans of the existing Wasdell Falls Dam, located at 2982, Wasdell Falls Road, in front of portions of Lots 10 and 11, Concessions 17 and 18, township of North Orillia now known as the township of Severn, county of Simcoe.

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

Midhurst, October 20, 2007

MINISTRY OF NATURAL RESOURCES OF ONTARIO

[42-1-o]

NATIONAL BANK OF GREECE (CANADA)

CERTIFICATE OF CONTINUANCE

Notice is hereby given, in accordance with section 39.1 of the *Bank Act* (Canada), that National Bank of Greece (Canada), a wholly owned subsidiary of The Bank of Nova Scotia, intends to apply to the Minister of Finance on or after October 20, 2007, for

MINISTÈRE DES RICHESSES NATURELLES DE L'ONTARIO

DÉPÔT DE PLANS

Le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, district de Midhurst, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. En vertu de l'article 9 de ladite loi, le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario, district de Midhurst, a déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Simcoe, situé au 114, rue Worsley, Barrie (Ontario), sous le numéro de dépôt R01471432, une description de l'emplacement et les plans du barrage des chutes Wasdell qui se trouve au 2982, chemin Wasdell Falls, en face d'une partie des lots 10 et 11, concessions 17 et 18, canton de North Orillia, maintenant devenu le canton de Severn, comté de Simcoe.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Midhurst, le 20 octobre 2007

MINISTÈRE DES RICHESSES NATURELLES
DE L'ONTARIO

[42-1-o]

BANQUE NATIONALE DE GRÈCE (CANADA)

CERTIFICAT DE PROROGATION

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 39.1 de la *Loi sur les banques* (Canada), que la Banque Nationale de Grèce (Canada), une filiale en propriété exclusive de La Banque de Nouvelle-Écosse, entend présenter, avec l'agrément du ministre

approval to apply under the *Canada Business Corporations Act* for a certificate of continuance as a corporation under that Act.

Montréal, September 29, 2007

CHRISTOPHER J. HODGSON
Chief Executive Officer

[39-4-o]

NEDERLANDSE REASSURANTIE GROEP nv

RELEASE OF ASSETS

Notice is hereby given, in accordance with section 651 of the *Insurance Companies Act*, that Nederlandse Reassurantie Groep nv will apply to the Superintendent of Financial Institutions on or after November 17, 2007, for the release of its assets in Canada. The release of assets will occur on the assumption of the Canadian reinsurance policies of Nederlandse Reassurantie Groep nv by NRG Victory Reinsurance Limited, a transaction that is subject to the approval of the Minister of Finance (Canada).

Any policyholder of Nederlandse Reassurantie Groep nv may oppose the release of assets by filing their opposition with the Superintendent of Financial Institutions, Legislation and Approvals Division, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before November 17, 2007.

Toronto, October 6, 2007

ALISTAIR H. ROSS
Chief Agent for Canada

[40-4-o]

NORFOLK COUNTY

PLANS DEPOSITED

Gamsby and Mannerow Limited, on behalf of Norfolk County, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Gamsby and Mannerow Limited has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Simcoe, at 530 Queensway W, Simcoe, Ontario, under deposit No. 610340, a description of the site and plans for the replacement of the bridge on Commercial Road (formerly Regional Road 57), over Young Creek, at Port Ryerse, township of Woodhouse, Norfolk County, in front of Lot 2.

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

Guelph, October 4, 2007

GAMSBY AND MANNEROW LIMITED
DAVID H. GRAHLMAN
Professional Engineer

[42-1-o]

des Finances, le 20 octobre 2007 ou après cette date, une demande de délivrance d'un certificat de prorogation en société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

Montréal, le 29 septembre 2007

Le chef de la direction
CHRISTOPHER J. HODGSON

[39-4-o]

NEDERLANDSE REASSURANTIE GROEP nv

LIBÉRATION D'ACTIF

Avis est par les présentes donné que, conformément à l'article 651 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, Nederlandse Reassurantie Groep nv demandera au surintendant des institutions financières, le 17 novembre 2007 ou après cette date, la libération de son actif au Canada. L'actif sera libéré au moment où NRG Victory Reinsurance Limited acceptera les polices de réassurance canadiennes de Nederlandse Reassurantie Groep nv, opération qui est assujettie à l'approbation du ministre des Finances (Canada).

Les titulaires de police de Nederlandse Reassurantie Groep nv peuvent s'opposer à la libération de l'actif en faisant acte d'opposition auprès du surintendant des institutions financières, Division de la législation et des approbations, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 17 novembre 2007.

Toronto, le 6 octobre 2007

L'agent principal du Canada
ALISTAIR H. ROSS

[40-4-o]

NORFOLK COUNTY

DÉPÔT DE PLANS

La société Gamsby and Mannerow Limited, au nom du Norfolk County, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Gamsby and Mannerow Limited a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Simcoe, situé au 530, rue Queensway Ouest, Simcoe (Ontario), sous le numéro de dépôt 610340, une description de l'emplacement et les plans du remplacement du pont sur le chemin Commercial (anciennement le chemin régional 57), au-dessus du ruisseau Young, à Port Ryerse, canton de Woodhouse, comté de Norfolk, en face du lot 2.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Guelph, le 4 octobre 2007

GAMSBY AND MANNEROW LIMITED
L'ingénieur

DAVID H. GRAHLMAN

[42-1-o]

PARTNERRE S.A.**PARTNER REINSURANCE COMPANY LTD.****ASSUMPTION REINSURANCE TRANSACTION**

Notice is hereby given that, pursuant to section 587.1 of the *Insurance Companies Act* (Canada), Partner Reinsurance Company Ltd. (“PRECL”) and PartnerRe S.A. (“PartnerRe”) intend to make an application to the Minister of Finance (Canada) on or before November 20, 2007, for the Minister’s approval for PRECL to reinsure, on an assumption basis, all of the life and accident and sickness risks undertaken by PartnerRe (the “risks”), including all present and future obligations under such risks, with an effective date of January 1, 2008.

A copy of the assumption reinsurance agreement relating to this transaction will be available for inspection by the policyholders and other interested persons during regular business hours at the head office of the Canadian branch of PartnerRe and the head office of the Canadian branch of PRECL, both located at 130 King Street W, Suite 2300, Toronto, Ontario M5X 1C7, for a period of 30 days following the publication of this notice.

Toronto, October 20, 2007

PARTNERRE S.A.
PARTNER REINSURANCE COMPANY LTD.
By its Solicitors
CASSELS BROCK & BLACKWELL LLP

[42-4-o]

PARTNERRE S.A.**PARTNER REINSURANCE EUROPE LIMITED****ASSUMPTION REINSURANCE TRANSACTION**

Notice is hereby given that, pursuant to section 587.1 of the *Insurance Companies Act* (Canada), Partner Reinsurance Europe Limited (“PREEL”) and PartnerRe S.A. (“PartnerRe”) intend to make application to the Minister of Finance (Canada) on or before November 20, 2007, for the Minister’s approval for PREEL to reinsure, on an assumption basis, all of the property, aircraft, automobile, boiler and machinery, credit, fidelity, hail, liability and surety risks undertaken by PartnerRe (the “risks”), including all present and future obligations under such risks, with an effective date of January 1, 2008.

A copy of the assumption reinsurance agreement relating to this transaction will be available for inspection by the policyholders and other interested persons during regular business hours at the head office of the Canadian branch of PartnerRe and the head office of the Canadian branch of PREEL, both located at 130 King Street W, Suite 2300, Toronto, Ontario M5X 1C7, for a period of 30 days following publication of this notice.

Toronto, October 20, 2007

PARTNERRE S.A.
PARTNER REINSURANCE EUROPE LIMITED
By its Solicitors
CASSELS BROCK & BLACKWELL LLP

[42-4-o]

PARTNERRE S.A.**PARTNER REINSURANCE COMPANY LTD.****TRANSACTION DE RÉASSURANCE AUX FINS DE PRISE EN CHARGE**

Avis est donné par les présentes, en vertu de l’article 587.1 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada), que Partner Reinsurance Company Ltd. (« PRECL ») et PartnerRe S.A. (« PartnerRe ») ont l’intention de faire une demande au ministre des Finances du Canada, le ou avant le 20 novembre 2007 pour que celui-ci approuve la réassurance aux fins de prise en charge par PRECL de toutes les polices souscrites par PartnerRe et liées à l’indemnisation des risques dans les branches d’assurance de vie et accidents et maladie (les « polices »), y compris toutes les obligations présentes et futures à l’égard de telles polices, avec effet à partir du 1^{er} janvier 2008.

Une copie de la convention de réassurance aux fins de prise en charge liée à cette transaction sera disponible pour consultation par tous les détenteurs de polices ainsi que toutes les personnes intéressées durant les heures d’ouverture au bureau chef de la succursale canadienne de PartnerRe et au bureau chef de la succursale canadienne de PRECL, les deux situés au 130, rue King Ouest, Bureau 2300, Toronto (Ontario) M5X 1C7, pour une période de 30 jours à la suite de la publication de cet avis.

Toronto, le 20 octobre 2007

PARTNERRE S.A.
PARTNER REINSURANCE COMPANY LTD.
Par l’entremise de ses procureurs
CASSELS BROCK & BLACKWELL s.r.l.

[42-4-o]

PARTNERRE S.A.**PARTNER REINSURANCE EUROPE LIMITED****TRANSACTION DE RÉASSURANCE AUX FINS DE PRISE EN CHARGE**

Avis est donné par les présentes, en vertu de l’article 587.1 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada), que Partner Reinsurance Europe Limited (« PREEL ») et PartnerRe S.A. (« PartnerRe ») ont l’intention de faire une demande au ministre des Finances du Canada, le ou avant le 20 novembre 2007 pour que celui-ci approuve la réassurance aux fins de prise en charge par PREEL de toutes les polices souscrites par PartnerRe et liées à l’indemnisation des risques dans les branches d’assurance des biens, aériennes, automobiles, chaudières et machines, crédit, détournements, grêle, responsabilité et caution (les « polices »), y compris toutes les obligations présentes et futures à l’égard de telles polices, avec effet à partir du 1^{er} janvier 2008.

Une copie de la convention de réassurance aux fins de prise en charge liée à cette transaction sera disponible pour consultation par tous les détenteurs de polices ainsi que toutes les personnes intéressées durant les heures d’ouverture au bureau chef de la succursale canadienne de PartnerRe et au bureau chef de la succursale canadienne de PREEL, les deux situés au 130, rue King Ouest, Bureau 2300, Toronto (Ontario) M5X 1C7, pour une période de 30 jours à la suite de la publication de cet avis.

Toronto, le 20 octobre 2007

PARTNERRE S.A.
PARTNER REINSURANCE EUROPE LIMITED
Par l’entremise de ses procureurs
CASSELS BROCK & BLACKWELL s.r.l.

[42-4-o]

QUATSINO FIRST NATION**PLANS DEPOSITED**

The Quatsino First Nation hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Quatsino First Nation has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the Government Agent at 8755 Granville Street, Port Hardy, British Columbia, under deposit No. 1000004, a description of the site and plans of a deepwater shellfish aquaculture facility, including floating rafts and long-line structures for the purpose of cultivating oysters and mussels, located in un-surveyed foreshore and in a deepwater area in Atkins Cove, Quatsino Sound, British Columbia.

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

Coal Harbour, October 11, 2007

DAVID SCHMIDT, RPBio
Fisheries Manager

[42-1-o]

REDFERN RESOURCES LTD.**PLANS DEPOSITED**

Gartner Lee Ltd., on behalf of Redfern Resources Ltd., hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Gartner Lee Ltd., on behalf of Redfern Resources Ltd., has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the Government Agent, Service BC, on 3rd Street, P.O. Box 100, Atlin, British Columbia V0W 1A0, under drawing Nos. N04-21-208, N04-21-047, N04-21-201, N04-21-217, and under deposit No. 1000001, a description of the site and plans of a proposed causeway and bridge. The proposed bridge (drawing No. N04-21-217) over Shazah Creek, a tributary of the Tulsequah River, is located at 58°46'30" north latitude and 133°36'30" west longitude, approximately 100 km south of Atlin, British Columbia. Redfern Resources Ltd. has also deposited under drawing Nos. N04-21-201, N04-21-208, N04-21-047, and under deposit No. 1000001, a description of the proposed causeway, located at 58°44'10" north latitude and 133°35'10" west longitude, approximately 1 km downstream of the Tulsequah chief mine site and at the edge of the floodplain of the Tulsequah River.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street,

QUATSINO FIRST NATION**DÉPÔT DE PLANS**

La Quatsino First Nation donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Quatsino First Nation a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de l'agent du gouvernement situé au 8755, rue Granville, Port Hardy (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt 1000004, une description de l'emplacement et les plans d'une installation conchylicole en eau profonde, y compris des radeaux flottants et des filières aux fins de l'ostréiculture et de la mytiliculture, situés sur des estrans non levés et dans une zone en eau profonde dans l'anse Atkins, détroit de Quatsino, en Colombie-Britannique.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Coal Harbour, le 11 octobre 2007

Le gestionnaire des pêches
DAVID SCHMIDT, RPBio

[42-1]

REDFERN RESOURCES LTD.**DÉPÔT DE PLANS**

La société Gartner Lee Ltd., au nom de la société Redfern Resources Ltd., donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. En vertu de l'article 9 de ladite loi, la Gartner Lee Ltd., au nom de la Redfern Resources Ltd., a déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de l'agent du gouvernement, Service BC, situé au 3rd Street, Case postale 100, Atlin (Colombie-Britannique) V0W 1A0, et sous les numéros de dessin N04-21-208, N04-21-047, N04-21-201, N04-21-217, et sous le numéro de dépôt 1000001, une description de l'emplacement et les plans de la chaussée et d'un pont que l'on propose de construire. Le pont proposé (numéro de dessin N04-21-217) au-dessus du ruisseau Shazah, un affluent de la rivière Tulsequah, est situé aux coordonnées 58°46'30" de latitude nord par 133°36'30" de longitude ouest, à environ 100 km au sud d'Atlin, en Colombie-Britannique. La Redfern Resources Ltd. a également déposé sous les numéros de dessin N04-21-201, N04-21-208, N04-21-047, et sous le numéro de dépôt 1000001, une description de la chaussée proposée, située aux coordonnées 58°44'10" de latitude nord par 133°35'10" de longitude ouest, à environ 1 km en aval du site minier principal de Tulsequah et au bord de la plaine d'inondation de la rivière Tulsequah.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue

Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Burnaby, October 12, 2007

GARTNER LEE LTD.
ROY WARES, P.Eng.

[42-1-o]

SOCIÉTÉ DES ÉTABLISSEMENTS DU BACCALAURÉAT INTERNATIONAL DU QUÉBEC (SEBIQ) INC. — QUEBEC SOCIETY OF INTERNATIONAL BACCALAUREATE SCHOOLS (QSIBS) INC.

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that SOCIÉTÉ DES ÉTABLISSEMENTS DU BACCALAURÉAT INTERNATIONAL DU QUÉBEC (SEBIQ) INC. — QUEBEC SOCIETY OF INTERNATIONAL BACCALAUREATE SCHOOLS (QSIBS) INC. intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

October 20, 2007

RENÉ FORTIN
President

[42-1-o]

TOWN OF PICTOU

PLANS DEPOSITED

The Town of Pictou hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Town of Pictou has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Registry of Deeds for Pictou County, at 69 Water Street, Pictou, Nova Scotia, under deposit No. 88745774, a description of the site and plans of the proposed sewage treatment plant outfall in Pictou Harbour, at Norway Point, in front of lot bearing PID 65083222.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Pictou, October 3, 2007

SCOTT CONROD
Chief Administration Officer

[42-1-o]

Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Burnaby, le 12 octobre 2007

GARTNER LEE LTD.
ROY WARES, ing.

[42-1-o]

SOCIÉTÉ DES ÉTABLISSEMENTS DU BACCALAURÉAT INTERNATIONAL DU QUÉBEC (SEBIQ) INC. — QUEBEC SOCIETY OF INTERNATIONAL BACCALAUREATE SCHOOLS (QSIBS) INC.

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que SOCIÉTÉ DES ÉTABLISSEMENTS DU BACCALAURÉAT INTERNATIONAL DU QUÉBEC (SEBIQ) INC. — QUEBEC SOCIETY OF INTERNATIONAL BACCALAUREATE SCHOOLS (QSIBS) INC. demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 20 octobre 2007

Le président
RENÉ FORTIN

[42-1-o]

TOWN OF PICTOU

DÉPÔT DE PLANS

La Town of Pictou donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Town of Pictou a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau d'enregistrement des titres du comté de Pictou, situé au 69, rue Water, Pictou (Nouvelle-Écosse), sous le numéro de dépôt 88745774, une description de l'emplacement et les plans d'un émissaire d'une usine d'épuration des eaux usées que l'on propose de construire dans le havre de Pictou, à la pointe Norway, en face du lot qui porte le NIP 65083222.

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

Pictou, le 3 octobre 2007

L'agent principal de l'administration
SCOTT CONROD

[42-1]

TRITON INSURANCE COMPANY**APPLICATION FOR AN ORDER**

Notice is hereby given that Triton Insurance Company intends to make an application under section 574 of the *Insurance Companies Act* for an order approving the insuring in Canada of risks, under the name Triton Insurance Company, within the following classes of insurance: accident and sickness, credit protection, fidelity, liability and property. The head office of the company is located in Fort Worth, Texas, U.S.A., and its Canadian chief agency will be located in London, Ontario.

Toronto, October 20, 2007

TRITON INSURANCE COMPANY
By its Solicitors
CASSELS BROCK & BLACKWELL LLP

[42-4-o]

COMPAGNIE D'ASSURANCE TRITON**DEMANDE D'AGRÉMENT**

Avis est donné par les présentes que Compagnie d'assurance Triton a l'intention de faire une demande en vertu de l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* pour un agrément l'autorisant à garantir des risques au Canada, et ce, sous la dénomination sociale de Compagnie d'assurance Triton, dans les branches d'assurance suivantes : accidents et maladie, protection de crédit, détournements, responsabilité et biens. Le siège social de la société est situé à Fort Worth, au Texas, États-Unis, et l'agence principale au Canada sera située à London, en Ontario.

Toronto, le 20 octobre 2007

COMPAGNIE D'ASSURANCE TRITON
Par l'entremise de ses procureurs
CASSELS BROCK & BLACKWELL s.r.l.

[42-4-o]

VALIANT TRUST COMPANY**LETTERS PATENT OF CONTINUANCE**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 24(2) of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada), that Valiant Trust Company intends to apply, pursuant to subsection 31(2) of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada), to the Minister of Finance for the issuance of letters patent of continuance under the name of Valiant Trust Company.

Any person who objects to the issuance of the proposed letters patent may submit such objection in writing, before November 20, 2007, which is 30 days after the date of the publication of this notice of intention, to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2.

September 29, 2007

GAIL L. HARDING, Q.C.
Corporate Secretary

[39-4-o]

VALIANT TRUST COMPANY**LETTRES PATENTES DE PROROGATION**

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 24(2) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada), que Valiant Trust Company a l'intention de présenter au ministre des Finances une demande de lettres patentes en vertu du paragraphe 31(2) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada) aux fins de sa prorogation sous la dénomination de Valiant Trust Company.

Toute personne qui s'oppose à l'émission des lettres patentes proposées peut, avant le 20 novembre 2007, soit dans les 30 jours suivant la date de la publication du présent avis d'intention, notifier par écrit son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2.

Le 29 septembre 2007

La secrétaire de la société
GAIL L. HARDING, c.r.

[39-4-o]

WILFRED MOORE**MARJORIE CLEVELAND****KEITH FOX****DEREK M. WELLS****PLANS DEPOSITED**

Wilfred Moore, Marjorie Cleveland, Keith Fox and Derek M. Wells hereby give notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Wilfred Moore, Marjorie Cleveland, Keith Fox and Derek M. Wells have deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Lunenburg, at 270 Logan Road, Bridgewater, Nova Scotia, under deposit No. 88806105, a description of the site and plans for the proposed wharf in Chester, on the eastern side of the Chester Front Harbour, western side of Nauss Point Road, Chester, Nova Scotia.

WILFRED MOORE**MARJORIE CLEVELAND****KEITH FOX****DEREK M. WELLS****DÉPÔT DE PLANS**

Wilfred Moore, Marjorie Cleveland, Keith Fox et Derek M. Wells donnent avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Wilfred Moore, Marjorie Cleveland, Keith Fox et Derek M. Wells ont, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Lunenburg, situé au 270, chemin Logan, Bridgewater (Nouvelle-Écosse), sous le numéro de dépôt 88806105, une description de l'emplacement et les plans d'un quai que l'on propose de construire sur la rive est de la péninsule de Chester,

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Chester, October 11, 2007

WILFRED MOORE
MARJORIE CLEVELAND
KEITH FOX
DEREK M. WELLS

[42-1-o]

dans le port Front, du côté ouest du chemin Nauss Point, à Chester, en Nouvelle-Écosse.

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

Chester, le 11 octobre 2007

WILFRED MOORE
MARJORIE CLEVELAND
KEITH FOX
DEREK M. WELLS

[42-1-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Atlantic Pilotage Authority		Administration de pilotage de l'Atlantique	
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations.....	2992	Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.....	2992
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996.....	2997	Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996.....	2997
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996.....	2999	Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996.....	2999
Canadian Nuclear Safety Commission		Commission canadienne de sûreté nucléaire	
Regulations Amending the Canadian Nuclear Safety Commission Cost Recovery Fees Regulations (Miscellaneous Program).....	3009	Règlement correctif visant le Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts de la Commission canadienne de sûreté nucléaire	3009

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Atlantic Pilotage Authority

Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage de l'Atlantique

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Background

The Atlantic Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces, including the waters of Chaleur Bay in the province of Quebec, south of Cap d'Espoir.

In accordance with section 20 of the *Pilotage Act*, an Authority may, with the approval of the Governor in Council, make regulations necessary for the attainment of its objectives.

In 1998, Parliament passed the *Canada Marine Act* which, among other things, added section 53 to the *Pilotage Act*. This section required the Minister of Transport to review certain issues related to marine pilotage. The Minister appointed the Canadian Transportation Agency (CTA) to undertake a Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues. The CTA Report contained 21 recommendations. In 1999, the Minister accepted all the recommendations in principle and instructed each pilotage authority on the specific actions required.

Recommendation No.1 of the Ministerial Review called for the adoption of a risk-based methodology to be used for the designation or reassessment of compulsory pilotage areas. Transport Canada (TC), in co-operation with the pilotage authorities, developed the *Pilotage Risk Management Methodology* (PRMM) for this purpose.

The Authority has been monitoring the development of the Voisey's Bay nickel mine since the late 1990s. In 2004, the Authority hired a facilitator to conduct a risk study using the PRMM in order to assess whether pilotage for the water approaches to Edwards Cove in Anaktalak Bay (also known as Akuliakatak Peninsula), Labrador, should become compulsory. Edwards Cove is the port used by Voisey's Bay Nickel Company to provision the mine site and to ship the ore for further processing. The PRMM was conducted during late 2004 and early 2005, and the facilitator's report was submitted to the Authority in June 2005.

The report was sent to stakeholders for their comments prior to review by the Board of the Authority. As a result of comments received, a decision was made to have an independent assessment of the process undertaken by an individual with both legal and marine qualifications. This assessor was also familiar with the

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Historique

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) est chargée de gérer, en vue d'assurer la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans les provinces de l'Atlantique et les eaux limitrophes, y compris dans les eaux de la baie des Chaleurs se trouvant dans la province de Québec, au sud du Cap d'Espoir.

Conformément à l'article 20 de la *Loi sur le pilotage*, une Administration peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, prendre les règlements nécessaires à l'exécution de sa mission.

En 1998, le Parlement adoptait la *Loi maritime du Canada* qui, entre autres, entraînait l'ajout de l'article 53 à la *Loi sur le pilotage*. En vertu de cet article, le ministre des Transports est tenu d'examiner certaines questions liées au pilotage maritime. Le ministre a demandé à l'Office des transports du Canada (OTC) de procéder à un examen ministériel des questions de pilotage maritime en suspens. Le rapport de l'OTC comprenait 21 recommandations. En 1999, le ministre a accepté en principe toutes les recommandations et il a donné des directives à chaque administration de pilotage quant aux mesures à prendre.

La première recommandation de l'examen ministériel réclamait l'adoption d'une méthodologie fondée sur le risque devant servir à la désignation ou la réévaluation des zones de pilotage obligatoire. Transports Canada (TC), en collaboration avec les administrations de pilotage, a élaboré à cette fin la *Méthodologie de gestion des risques de pilotage* (MGRP).

L'Administration surveille le développement de la mine de nickel de la baie Voisey's depuis la fin des années 1990. En 2004, l'Administration a passé un contrat avec un facilitateur afin d'effectuer une étude de risque MGRP dans le but de déterminer si le pilotage pour les voies d'accès maritimes de l'anse Edwards dans la baie Anaktalak (aussi connue sous le nom de péninsule Akuliakatak), au Labrador, devrait devenir obligatoire. L'anse Edwards est l'emplacement des installations maritimes utilisées par la Voisey's Bay Nickel Company afin d'approvisionner le site de la mine et d'expédier le minerai afin qu'il soit traité davantage. La MGRP a été effectuée à la fin de 2004 et au début de 2005, et le rapport du facilitateur a été soumis à l'Administration en juin 2005.

Le rapport a été envoyé aux intervenants aux fins de commentaires avant l'examen du Conseil de l'Administration. À la suite des commentaires reçus, il a été décidé qu'une évaluation indépendante du processus serait entreprise par une personne ayant des qualifications juridiques et maritimes. Cet évaluateur était

process, having acted as a facilitator on a prior risk study. The assessor worked with the facilitator, corresponded and met with stakeholders, reviewed all documentation, and prepared a report to the Authority. Upon receiving the assessor's report in late 2005, the Board of the Authority determined that the water approaches to Edwards Cove in Anaktalak Bay would require compulsory pilotage (hereafter referred to as Voisey's Bay compulsory pilotage area).

Since the decision was made to make the area compulsory, the Authority has been working with the stakeholders in the area to determine the logistics required to provide pilotage service in this remote location. After several consultations, it was determined that the best course of action would be to have a compulsory pilotage corridor along the southern surveyed approach channel leading into Edwards Cove. Furthermore, it was determined that, for the inner zone (Zone B), which begins in the vicinity of the east side of Kugyautak Island and extends to Edwards Cove, all ships that are currently subject to compulsory pilotage under the *Atlantic Pilotage Authority Regulations* would also be subject to compulsory pilotage in that zone. However, in the outer zone, designated as Zone A, ships that are less than 15 000 gross tons would not be subject to compulsory pilotage. This arrangement would mean that the majority, if not all, of the ships that have been provisioning the communities north of Edwards Cove for many years would not be subject to compulsory pilotage.

Due to the remote location of this new compulsory area, it will be necessary for pilots to board at the ships' point of origin or at some other accessible area. It is not anticipated that pilot boat service will be available in this compulsory area.

Description

The proposed amendments to the *Atlantic Pilotage Authority Regulations* would address the following:

- (a) A new item 2 in Part II of the Schedule to the Regulations will be inserted, with a paragraph (a) outlining the co-ordinates for Zone A – Outer area and a paragraph (b) outlining the co-ordinates for Zone B – Inner area of the Voisey's Bay compulsory pilotage area; and
- (b) Section 4 of the Regulations is amended by adding a new subsection (2.5) to stipulate that ships of less than 15 000 gross tons will not be subject to compulsory pilotage in Zone A of the Voisey's Bay compulsory pilotage area.

The proposed amendments to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996* are intended to reflect the cost structure employed in hiring navigation advisors in this area. Navigation advisors have received a per diem amount for all the days employed both on board the vessel and in travel status when providing service into the Voisey's Bay area. The proposed tariff will provide approximately the same level of compensation to the pilot conducting a ship in the Voisey's Bay compulsory pilotage area.

The proposed amendments are not expected to have a significant operational or financial impact on the Authority's activities.

aussi familier avec le processus puisqu'il a tenu le rôle de facilitateur lors d'une étude de risques précédente. Il a travaillé avec le facilitateur, a communiqué avec les intervenants et les a rencontrés, a examiné tous les documents et a préparé un rapport pour l'Administration. Lorsqu'il a reçu le rapport de l'évaluateur à la fin de 2005, le Conseil de l'Administration a déterminé que les voies d'accès maritimes à l'anse Edwards dans la baie Anaktalak nécessiteraient un pilotage obligatoire (ci-après la zone de pilotage obligatoire de la baie Voisey's).

Depuis qu'il a été décidé que le pilotage dans cette zone serait obligatoire, l'Administration a travaillé avec les intervenants afin de déterminer la logistique nécessaire pour fournir le service de pilotage dans cet endroit éloigné. Après de nombreuses consultations, il a été déterminé que le meilleur plan d'action à suivre serait d'avoir un corridor de pilotage obligatoire le long du chenal d'accès hydrographié sud menant à l'anse Edwards. De plus, il a été déterminé que, pour la zone intérieure (Zone B) qui débute dans les environs du côté est de l'île Kugyautak et s'étend jusqu'à l'anse Edwards, tous les navires qui sont assujettis au pilotage obligatoire en vertu du *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* seraient également assujettis au pilotage obligatoire dans cette zone. Toutefois, dans la zone extérieure, désignée comme la Zone A, les navires qui ont moins de 15 000 tonneaux de jauge brute ne seraient pas assujettis au pilotage obligatoire. Cette entente signifie que le pilotage obligatoire ne sera pas imposé aux navires en deçà de cette limite de taille. Ces navires (ou la majorité de ces navires) représentent les navires qui approvisionnent les collectivités au nord de l'anse Edwards depuis plusieurs années.

En raison de l'emplacement éloigné de cette nouvelle zone de pilotage obligatoire, il sera nécessaire que les pilotes montent à bord aux points d'origine des navires ou dans une autre zone accessible. Il n'est pas prévu que le service de bateau-pilote sera disponible dans cette zone.

Description

Les modifications que l'on propose d'apporter au *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* sont les suivantes :

- a) un nouveau deuxième article sera inséré dans la partie II de l'annexe du Règlement, avec un alinéa a) traçant les grandes lignes des coordonnées pour la Zone A — secteur extérieur et un alinéa b) traçant les grandes lignes des coordonnées pour la Zone B — secteur intérieur de la zone de pilotage obligatoire de la baie Voisey's.
- b) l'article 4 du Règlement est modifié en ajoutant un nouveau paragraphe (2.5) afin de réglementer le fait que les navires de moins de 15 000 tonneaux de jauge brute ne feront pas l'objet d'un pilotage obligatoire dans la Zone A de la zone de pilotage obligatoire de la baie Voisey's.

Les modifications proposées au *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996* ont pour but de refléter la structure de coûts utilisée lors de l'embauche des conseillers en navigation dans cette zone. Les conseillers en navigation ont reçu une indemnité quotidienne pour tous les jours où ils ont été employés à bord du navire et en situation de déplacement lorsqu'ils fournissaient un service dans la zone de la baie Voisey's. Le tarif proposé fournira environ le même niveau de rémunération au pilote conduisant un navire dans la zone de pilotage obligatoire de la baie Voisey's.

Les modifications proposées ne devraient pas avoir un impact opérationnel ou financier important sur les activités de l'Administration.

Alternatives

The Authority could have allowed the area to remain at the status quo. However, with the area remaining non-compulsory, there would be no obligation for a ship to take a pilot in this environmentally sensitive area. Even if a ship were to use a navigation advisor, there is no obligation to use one with local knowledge. This option was rejected.

The decision to designate these waters as compulsory was taken after a thorough and comprehensive pilotage risk study was completed and reviewed by an independent assessor. The PRMM process had wide-ranging input from many stakeholders and interested parties, and risks and issues were identified. The Authority considers the establishment of the Voisey's Bay compulsory pilotage area to be the best alternative to provide safe navigation and protect the environment.

Benefits and costs

The proposed amendments would result in a modest increase in revenue from tariffs in the Voisey's Bay compulsory pilotage area. However, most of the revenue would be expended in the form of pilotage fees paid to the pilots performing the assignments. It is not expected that the revenue derived from this area would have a significant financial impact on the Authority.

The shippers using the pilotage service would see a modest increase in cost because of the proposed pilotage tariff. Shippers can mitigate these costs by exercising their existing option to have qualified masters and mates obtain pilotage certificates.

Under the proposed amendments, the operators of ships calling in Voisey's Bay would benefit from the assurance that a licensed pilot or pilotage certificate holder would be on board. The residents of the area would benefit from knowing that only licensed pilots or pilotage certificate holders would have the conduct of large vessels calling at Edwards Cove.

Environmental impact

In accordance with *The Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a Strategic Environmental Assessment (SEA) of these proposed amendments was conducted in the form of a preliminary scan. The SEA concluded that these proposed amendments would not have any impact on the environment and, in fact, should improve safety with the provision of a pilotage service.

Consultation

The Authority, through the PRMM process, consulted widely with various stakeholders over several meetings. They included Voisey's Bay Nickel Company, the Canadian Coast Guard, FEDNAV Limited, the Labrador Inuit Association, and the Canadian Marine Pilots Association. Prior to beginning the process, 22 organizations were contacted by letter to inform them of the PRMM that was about to commence and to invite their participation. Two other stakeholders were identified and notified at a later date. After the PRMM process was completed, the participants were approached by the Authority for their comments on the report, and the assessor contacted many stakeholders in preparing his report. The Authority continued to consult with interested parties throughout the process of developing these proposed Regulations. The industry and local population are supportive of compulsory pilotage.

Solutions envisagées

L'Administration aurait pu permettre que la zone reste inchangée. Toutefois, comme le pilotage dans la zone resterait non obligatoire, il ne serait pas obligatoire qu'un pilote soit à bord du navire pour cette zone écologiquement fragile. Même si le navire devait utiliser un conseiller en navigation, il n'est pas nécessaire qu'il ait des connaissances locales. Cette option a été rejetée.

La décision de désigner ces eaux comme une zone de pilotage obligatoire a été prise après qu'une étude approfondie des risques de pilotage ait été effectuée et examinée par un évaluateur indépendant. Le processus de MGRP avait obtenu une vaste gamme de données de bon nombre d'intervenants et de parties intéressées, et les risques et questions ont été déterminés. L'Administration considère l'établissement de la zone de pilotage obligatoire de la baie Voisey's comme étant la meilleure solution pour offrir une navigation sécuritaire et protéger l'environnement.

Avantages et coûts

Les modifications proposées entraîneraient une faible augmentation de revenus provenant des tarifs dans la zone de pilotage obligatoire de la baie Voisey's. Toutefois, la majorité des revenus seraient utilisés sous la forme de droits de pilotage payés aux pilotes effectuant les tâches. Il n'est pas prévu que les revenus tirés de cette zone auront un impact financier important sur l'Administration.

Les expéditeurs qui utilisent le service de pilotage verraient une faible augmentation des coûts en raison du tarif de pilotage proposé. Afin d'atténuer ces coûts, les expéditeurs pourraient aider des capitaines et officiers qualifiés à obtenir un certificat de pilotage.

Dans le cadre des modifications proposées, les exploitants de navires qui se rendent à la baie Voisey's seraient certains que leur navire serait sous la conduite d'un pilote breveté ou d'un titulaire d'un certificat de pilotage. Il sera avantageux pour les résidents de savoir que seulement des pilotes brevetés ou des titulaires de certificat de pilotage auront la conduite des navires faisant escale à l'anse Edwards.

Incidence sur l'environnement

Conformément à *La directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une évaluation environnementale stratégique (ÉES) de ces modifications proposées a été effectuée, sous la forme d'exploration préliminaire. Selon les conclusions de l'ÉES, les modifications proposées n'auraient aucune incidence importante sur l'environnement, et, en fait, devraient améliorer la sécurité grâce à la prestation d'un service de pilotage.

Consultations

L'Administration, par l'entremise du processus de la MGRP, a consulté un grand nombre de différents intervenants lors de nombreuses réunions. Parmi ceux-ci : la Voisey's Bay Nickel Company, la Garde côtière canadienne, FEDNAV Limitée, la Labrador Inuit Association et l'Association des pilotes maritimes du Canada. Avant de débiter le processus, on a communiqué par lettre avec 22 organisations afin de les informer de la MGRP qui était sur le point de commencer et de les inviter à y participer. Deux autres intervenants ont été retenus et avisés plus tard. Après que le processus de la MGRP a été terminé, les participants ont été sondés par l'Administration afin d'obtenir leurs commentaires sur le rapport, et l'évaluateur a communiqué avec de nombreux intervenants afin de préparer son rapport. L'Administration a continué de consulter les parties intéressées tout au long du processus d'élaboration de ce règlement. L'industrie et la population locale sont favorables au pilotage obligatoire.

Compliance and enforcement

Sections 45, 47 and 48 of the *Pilotage Act* provide the necessary compliance and enforcement mechanisms with respect to the regulatory requirements for the provision of pilots.

Contact

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

Respect et exécution

Les articles 45, 47 et 48 de la *Loi sur le pilotage* prévoient les mécanismes de respect et d'exécution requis relativement aux prescriptions réglementaires au chapitre de la prestation de service de pilotes.

Personne-ressource

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

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 20(3) of the *Pilotage Act*, that the Atlantic Pilotage Authority proposes, pursuant to subsection 20(1) of that Act, to make the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations*.

Interested persons who have reason to believe that a provision of the proposed Regulations that establishes a compulsory pilotage area or that prescribes the qualifications that a holder of any class of licence or any class of pilotage certificate shall meet is not in the public interest may, pursuant to subsection 21(1) of the *Pilotage Act*, file a notice of objection setting out the grounds therefor with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities within 30 days after the date of publication of this notice. In addition, interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities within 30 days after the date of publication of this notice.

Each notice of objection or representation must be clearly marked as a notice of objection or representation, cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to Captain Jules St-Laurent, Manager, Nautical Certification and Pilotage, Marine Personnel Standards and Pilotage, Marine Safety Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 10th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-998-0697; fax: 613-990-1538; e-mail: stlaurj@tc.gc.ca).

Halifax, October 12, 2007

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

**REGULATIONS AMENDING THE ATLANTIC
PILOTAGE AUTHORITY REGULATIONS****AMENDMENTS**

1. The *Atlantic Pilotage Authority Regulations*¹ are amended by adding the following after subsection 4(2.4):

¹ C.R.C., c. 1264

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 20(3) de la *Loi sur le pilotage*, que l'Administration de pilotage de l'Atlantique, en vertu du paragraphe 20(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*, ci-après.

Les intéressés qui ont des raisons de croire qu'une disposition du projet de règlement qui est relative à l'établissement des zones de pilotage obligatoire ou aux conditions que le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage d'une catégorie quelconque doit remplir n'est pas dans l'intérêt public peuvent déposer auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités un avis d'opposition motivé conformément au paragraphe 21(1) de la *Loi sur le pilotage* dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. De plus, ils peuvent présenter leurs observations au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis.

Les avis d'opposition et les observations doivent indiquer clairement qu'il s'agit d'un avis d'opposition ou d'une observation, mentionner la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et être envoyés au capitaine Jules St-Laurent, gestionnaire, Certification nautique et Pilotage, Normes du personnel maritime et Pilotage, Direction générale de la sécurité maritime, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 10^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-998-0697; téléc. : 613-990-1538; courriel : stlaurj@tc.gc.ca).

Halifax, le 12 octobre 2007

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

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE
L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE
L'ATLANTIQUE****MODIFICATIONS**

1. Le *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*¹ est modifié par adjonction, après le paragraphe 4(2.4), de ce qui suit :

¹ C.R.C., ch. 1264

(2.5) Despite subsection (1), a ship that is less than 15 000 gross tons is not subject to compulsory pilotage within the portion of the Voisey's Bay compulsory pilotage area described in paragraph 2(a) of Part II of the schedule (Zone A, Outer).

2. The schedule to the Regulations is amended by replacing the reference “(s. 3)” after the heading “SCHEDULE” with the reference “(Section 3 and subsections 4(2.1), (2.2), (2.4) and (2.5))”.

3. Part II of the schedule to the Regulations is amended by adding the following after item 1:

Voisey's Bay Compulsory Pilotage Area

2. The Voisey's Bay compulsory pilotage area consists of the following areas:

(a) Voisey's Bay compulsory pilotage area (Zone A, Outer), which consists of all the navigable waters within a line drawn from a position at Latitude 56°20'00" N, Longitude 60°30'00" W, to a position at Latitude 56°26.5'00" N, Longitude 61°10'00" W, thence to a position at Latitude 56°22.7'00" N, Longitude 61°10'00" W, thence to a position at Latitude 56°17.5'00" N, Longitude 60°30'00" W, and thence to the point of commencement; and

(b) Voisey's Bay compulsory pilotage area (Zone B, Inner), which consists of all the navigable waters adjacent to Akuliakatak Peninsula between Latitudes 56°22.7'00" N and 56°26.5'00" N and west of Longitude 61°10'00" W.

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force 90 days after the day on which they are registered.

[42-1-o]

(2.5) Malgré le paragraphe (1), les navires ayant une jauge brute de moins de 15 000 tonnes ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire dans la partie de la zone de pilotage obligatoire de la baie Voisey's décrite à l'alinéa 2a) de la partie II de l'annexe (Zone A, secteur extérieur).

2. La mention « (art. 3) » qui suit le titre « ANNEXE » du même règlement est remplacée par « (article 3 et paragraphes 4(2.1), (2.2), (2.4) et (2.5)) ».

3. La partie II de l'annexe du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 1, de ce qui suit :

Zone de pilotage obligatoire de la baie Voisey's

2. La zone de pilotage obligatoire de la baie Voisey's est composée :

a) de la zone de pilotage obligatoire de la baie Voisey's (Zone A, secteur extérieur), qui est composée de toutes les eaux navigables situées en deçà d'une ligne tirée à partir d'un point situé par 56°20'00" de latitude N. et 60°30'00" de longitude O., jusqu'à un point situé par 56°26,5'00" de latitude N. et 61°10'00" de longitude O., de là, jusqu'à un point situé par 56°22,7'00" de latitude N. et 61°10'00" de longitude O., de là, à un point situé par 56°17,5'00" de latitude N. et 60°30'00" de longitude O., et de là, jusqu'au point de commencement;

b) de la zone de pilotage obligatoire de la baie Voisey's (Zone B, secteur intérieur), qui est composée de toutes les eaux navigables adjacentes à la péninsule Akuliakatak situées entre 56°22,7'00" de latitude N. et 56°26,5'00" de latitude N. et à l'ouest de 61°10'00" de longitude O.

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date de son enregistrement.

[42-1-o]

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Atlantic Pilotage Authority

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 2992.

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

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage de l'Atlantique

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 2992.

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

Interested persons who have reason to believe that any charge in the proposed Regulations is prejudicial to the public interest, including, without limiting the generality thereof, the public interest that is consistent with the national transportation policy set out in section 5 of the *Canada Transportation Act*^b, may file a notice of objection setting out the grounds therefor with the Canadian Transportation Agency within 30 days after the date of publication of this notice. The notice of objection should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9.

Halifax, October 12, 2007

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

REGULATIONS AMENDING THE ATLANTIC PILOTAGE TARIFF REGULATIONS, 1996

AMENDMENT

1. The *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*¹ are amended by adding the following after section 8:

PROJET DE RÉGLEMENTATION

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

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

Halifax, le 12 octobre 2007

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

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

MODIFICATION

1. Le *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*¹ est modifié par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :

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

^b S.C. 1996, c. 10

¹ SOR/95-586

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

^b L.C. 1996, ch. 10

¹ DORS/95-586

COMPULSORY PILOTAGE AREA OF VOISEY'S BAY

8.1 (1) The pilotage charge for a ship, other than a dead ship or an oil rig, for a one-way trip or a moveage that is in the compulsory pilotage area of Voisey's Bay is \$1,000 for each 24-hour period, or part of a 24-hour period.

(2) The period referred to in subsection (1) shall begin when the pilot leaves the place of dispatch and ends when the pilot returns to the place of dispatch, and includes time spent on travel that is directly related to the pilotage assignment.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force 90 days after the day on which they are registered.

[42-1-o]

**ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE
DE LA BAIE VOISEY'S**

8.1 (1) Le droit de pilotage exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire mort ou d'une plate-forme de forage pétrolier, pour un voyage simple ou un déplacement dans la zone de pilotage obligatoire de la baie Voisey's est de 1 000 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins.

(2) La période visée au paragraphe (1) débute lorsque le pilote quitte l'endroit où il a reçu son affectation et se termine lorsqu'il est de retour à l'endroit où il a reçu son affectation, et comprend le temps de déplacement directement lié à l'affectation au pilotage.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date de son enregistrement.

[42-1-o]

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Atlantic Pilotage Authority

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

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage de l'Atlantique

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Atlantic Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces. The Authority prescribes tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable and that are consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. In accordance with recommendations from the Canadian Transportation Agency and its customers, the Authority strives to be self-sufficient on a port-by-port basis, as well as for the Authority as a whole. The Authority is consequently amending tariff charges for 2008 in 11 compulsory pilotage areas: Saint John and Restigouche, New Brunswick; Halifax, Strait of Canso, Bras d'Or and Sydney, Nova Scotia; and St. John's, Placentia Bay, Humber Arm, Stephenville, and Bay of Exploits, Newfoundland and Labrador. In addition, the Authority is increasing the tariff charges in the non-compulsory areas of Pictou, Nova Scotia, and Summerside, Prince Edward Island, for the first time since 1998. All other tariff charges in the remaining compulsory and non-compulsory pilotage areas will remain unchanged at this time.

The Authority has been affected by significant declines in activity and revenue in some ports, particularly in St. John's, Halifax, Bay of Exploits, Humber Arm, and Stephenville. At the same time, the cost of providing a pilotage service per assignment has increased, particularly pilot salary costs and the cost of maintaining pilot boat services. A decision made by the arbitrator with respect to the pilots' collective agreement on December 27, 2006, awarded wage increases averaging 3% per annum, with the final year of the contract having a 4% increase, coming into effect February 1, 2008.

As a result of the increasing costs, the Authority is projecting a minute profit of approximately 1% of revenue for the 2007 fiscal year and, without tariff increases, a significant loss would occur in 2008. The Authority is operating with three pilot boats in their fourth decade of service, and must replace these boats in order to continue to provide a reliable pilotage service. In addition, the cost of contracting with pilot boat contractors has increased, particularly in Restigouche, Canso, Sydney and St. John's. The increases in tariff are intended to allow the Authority to remain financially self-sufficient. The proposed tariff increases will also offset inflationary pressures, will provide funding for an increase

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) doit veiller à administrer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes et limitrophes des provinces de l'Atlantique. L'Administration fixe des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables qui lui permettent d'obtenir des revenus suffisants pour assurer le financement autonome de ses activités. Conformément aux recommandations de l'Office des transports du Canada et de ses clients, l'Administration s'efforce de maintenir son autonomie et celle des ports qui en relèvent. L'Administration apporte, à cette fin, des modifications aux tarifs des droits de pilotage pour 2008 dans 11 zones de pilotage obligatoire : Saint John et Restigouche (Nouveau-Brunswick), Halifax, le détroit de Canso, Bras d'Or et Sydney (Nouvelle-Écosse) et St. John's, la baie Placentia, Humber Arm, Stephenville et la baie des Exploits (Terre-Neuve-et-Labrador). De plus, l'Administration augmente les tarifs des droits de pilotage dans les zones de pilotage non obligatoire de Pictou (Nouvelle-Écosse) et de Summerside (Île-du-Prince-Édouard) pour la première fois depuis 1998. Pour l'instant, les tarifs de droit des autres zones de pilotage obligatoire et non obligatoire ne changeront pas.

De fortes baisses d'activités et de revenus survenues dans certains ports, en particulier à St. John's, à Halifax, à la baie des Exploits, à Humber Arm et à Stephenville, ont eu une incidence sur la situation de l'Administration. Pendant ce temps, le coût de la prestation du service de pilotage par affectation a augmenté, en particulier les coûts du salaire des pilotes et du maintien des services des bateaux-pilotes. Le 27 décembre 2006, dans sa décision relativement à la convention collective des pilotes, l'arbitre a accordé une augmentation de salaire de 3 % en moyenne par année, et une augmentation de 4 % la dernière année du contrat, à compter du 1^{er} février 2008.

En raison de l'augmentation des coûts, l'Administration anticipe un profit minimum de près de 1 % de ses revenus pour l'exercice 2007. Sans augmentation de ses tarifs, des pertes importantes surviendraient en 2008. L'Administration fonctionne au moyen de trois bateaux-pilotes qui entament leur quatrième décennie de service; elle doit les remplacer afin de continuer de fournir un service de pilotage fiable. Par ailleurs, les coûts des entrepreneurs pour des bateaux-pilotes ont augmenté, particulièrement à Restigouche, à Canso, à Sydney et à St. John's. Les augmentations de tarif permettraient à l'Administration de préserver son autonomie financière. Elles viseraient également à

in pilot resources in some ports, will allow for the improvement of pilot boat services in some ports, and will alleviate cross-subsidization amongst ports.

The Authority continues to consult widely with our customers in various ports and address concerns expressed by the customers. During 2007, the Authority sponsored 15 meetings with users in various locations and has attended many meetings sponsored by other parties. In some areas, including the major ports of Saint John, Canso, and Placentia Bay, we have reached an agreement with our customers regarding rate increases. In other ports, customers have not been in agreement.

The proposed amendments constitute an increase in charges for 11 compulsory pilotage areas effective January 1, 2008. The tariff increases are applied to those areas that are operating at a loss or have a marginal profit margin. The increase in the two non-compulsory areas is intended to provide an increase in remuneration to entrepreneur pilots in those ports that is approximately equivalent to the inflation since the last tariff amendment.

Alternatives

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

The Authority could have maintained tariffs at the status quo in all ports. This alternative would have resulted in the Authority operating in a loss position for the third time in four years and would not have been conducive to the goal of self-sufficiency. Most port users would have been paying less than the cost of the pilotage service being provided. The Authority would have to borrow money to maintain its day-to-day operations—a situation that is not sustainable over time. Ports that remained profitable would have been cross-subsidizing other ports. The Authority rejected this alternative because an increase in tariff charges is necessary to reflect the actual costs for pilotage services being performed, to ensure that the Authority maintains its financial self-sufficiency, and to avoid cross-subsidization among ports.

The Authority could have attempted to make incremental tariff increases in certain ports in order to lessen the impact of the proposal. This alternative would have resulted in continuing cross-subsidization among ports and would have made the Authority more vulnerable to downturns in business. The Authority rejected this alternative because it would have exacerbated the negative aspects listed in the first alternative and would have led to increased cross-subsidization among ports. The Authority is also concerned that the result of this approach would have been that ports were not being treated fairly, with those ports that have a history of poor performance receiving preferential treatment over those ports that have been performing well and have been contributing to the Authority's success.

The Authority has attempted to keep costs at a minimum. Approximately 50% of the Authority's expenses are allocated to pilot salaries, 30% to pilot boat expenses, 10% to direct operating expenses, and 10% to administrative overhead.

The Authority could have attempted to reduce costs by decreasing the number of pilots employed in those areas affected by the proposed increase. The effect of this approach would very likely be delays to ships as the number of pilots was decreased. This reduction in service would not be acceptable to our customers. The Authority's clients have requested increased personnel resources to reduce delays in service and the Authority has worked diligently to meet this request. The current contingent of pilots in

compenser les pressions inflationnistes, à engendrer des fonds en vue d'accroître son effectif de pilotes dans certains ports, à permettre l'amélioration des services de bateau-pilote dans certains ports et à éviter l'interfinancement entre les ports.

L'Administration continue de consulter largement les clients dans divers ports et à s'occuper de leurs préoccupations. Au cours de 2007, elle a organisé 15 réunions avec des utilisateurs de diverses localités et assisté à de nombreuses réunions organisées par d'autres. À certains endroits, notamment dans les principaux ports de Saint John, de Canso, et de la baie Placentia, nous nous sommes entendus avec nos clients sur les augmentations. Dans d'autres ports, les clients n'ont pas conclu d'entente.

Les modifications proposées annoncent l'entrée en vigueur d'une augmentation des droits dans 11 zones de pilotage obligatoire dès le 1^{er} janvier 2008. Les hausses tarifaires s'appliquent aux zones dans lesquelles l'Administration connaît des pertes, sinon un profit marginal. L'augmentation dans les deux zones de pilotage non obligatoire vise à accorder une augmentation aux pilotes entrepreneurs dans ces ports à un taux équivalent à l'inflation depuis la dernière modification des tarifs.

Solutions envisagées

Plusieurs solutions de rechange ont été envisagées pour établir le tarif des droits requis par l'Administration.

L'Administration aurait pu maintenir le statu quo en s'abstenant de changer les tarifs de droits dans tous les ports. Toutefois, cette solution aurait maintenu l'Administration dans une situation déficitaire pour la troisième fois en quatre ans, ce qui aurait été contraire à l'objectif de l'autonomie financière. La plupart des utilisateurs des ports auraient payé moins que ce que coûte le service de pilote. L'Administration aurait été tenue d'emprunter de l'argent pour ses opérations quotidiennes, situation qui n'est pas durable en bout de ligne. Les ports rentables seraient alors contraints de soutenir les ports déficitaires. Elle a rejeté cette solution parce qu'il est nécessaire d'augmenter les tarifs de droits dans ces zones pour tenir compte des coûts réels de la prestation des services de pilotage, pour s'assurer que l'Administration conserve son autonomie financière et éviter l'interfinancement entre les ports.

L'Administration pourrait apporter des augmentations graduelles dans certains ports afin de réduire l'incidence de la proposition. Cependant, de cette façon, l'interfinancement entre les ports aurait continué, rendant du coup l'Administration plus vulnérable en cas de ralentissement des activités. Elle a rejeté cette solution, car les aspects négatifs énumérés dans la première solution auraient été exacerbés et il y aurait eu davantage d'interfinancement entre les ports. L'Administration estime que cette approche entraînerait un traitement inéquitable des ports, où ceux qui ont toujours eu un faible rendement bénéficieraient d'un traitement de faveur comparativement à ceux qui ont eu un bon rendement et qui ont contribué au succès de l'Administration.

L'Administration a tenté de garder les coûts au minimum. Environ 50 % des dépenses de l'Administration sont attribuables aux salaires des pilotes, 30 % aux bateaux-pilotes, 10 % au fonctionnement et 10 % aux frais généraux d'administration.

L'Administration aurait pu réduire les coûts en diminuant le nombre de pilotes qu'elle emploie dans les zones visées par la hausse tarifaire. Il en résulterait fort probablement des retards pour les navires par manque de pilote. Cette réduction du service ne serait pas acceptable pour nos clients. Les clients de l'Administration ont demandé que l'effectif soit augmenté afin de réduire les retards dans le service, et elle travaille diligemment en ce sens. Le contingent actuel de pilotes à ces ports est le minimum nécessaire

these ports is the minimum necessary to provide the service considering the physical size of the territory covered, the level of traffic in the ports, and the necessity to have coverage for illnesses and vacations.

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

The Authority's administration costs are kept at the lowest possible level. There are a total of ten employees in our head office, including executive officers. This staff administers a pilotage service that covers four provinces and approximately 33 000 km of coastline in Atlantic Canada. Reductions in personnel would not be feasible in maintaining an effective administration. In order to take advantage of a fixed rate at a reasonable cost, the Authority has recently signed a ten-year lease in a Class C building in Halifax. The Authority rejected any further reduction in administration costs.

Benefits and costs

The proposed tariff rate increases are intended to alleviate cross-subsidization among ports and to provide funding for an increased pilot work force in some ports. Customers in all areas will find comfort in the reduction and eventual elimination of cross-subsidization. The increase in tariffs in some areas are intended to fund beneficial developments within the ports, such as increased pilot strength or improved pilot boat service. Each port will be dealt with individually below.

Placentia Bay

The Authority is increasing manpower in the Placentia Bay district. The customers in Placentia Bay have clearly indicated that any delay in providing pilotage service is not acceptable. The pilot boat service in Placentia Bay is also being upgraded with the construction of two new pilot boats at a total cost of \$6.5 million. One of these boats was delivered in June, 2007, with a second boat scheduled for late 2007. The proposed amendments are intended to provide the required revenue to support these improvements in service. There have been two tariff decreases in Placentia Bay since 1996, and a reduction on the rate for movages between the Whiffen Head and Come-by-Chance terminals. There was a tariff increase in 2007 in anticipation of the new pilot boats. The increase requested in Placentia Bay is 5%.

St. John's

The amendments to the *Atlantic Pilotage Authority Regulations* of May 17, 2006, SOR/2006-73, has had a major impact on the port of St. John's. These amendments meant that offshore supply vessels of 5 000 gross tons or less operating out of the port no

pour assurer le service, compte tenu de la grandeur du territoire desservi, du niveau de trafic dans les ports et de la nécessité de prévoir des remplaçants en cas de maladie ou de congé.

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

Les coûts administratifs de l'Administration sont gardés au plus bas niveau possible. Notre siège social compte en tout dix employés, directeurs compris. Ce personnel administre un service de pilotage desservant quatre provinces et environ 33 000 km de côte dans le Canada atlantique. Pour préserver l'efficacité de l'administration, il serait impossible de réduire le personnel. Afin de tirer parti d'un taux fixe à un coût raisonnable, l'Administration a récemment signé un bail de dix ans dans un édifice de catégorie C à Halifax. L'Administration a rejeté toute autre réduction aux coûts administratifs.

Avantages et coûts

Les hausses tarifaires visent à éliminer l'interfinancement entre les ports et à assurer le financement d'un effectif de pilote accru dans certains ports. Les clients dans toutes les zones trouveront consolation dans la réduction et l'élimination éventuelle de l'interfinancement. La hausse tarifaire prévue pour certaines zones permettra de financer des améliorations bénéfiques dans les ports, par exemple, l'accroissement de l'effectif des pilotes ou l'amélioration du service des bateaux-pilotes. La situation de chaque port est décrite distinctement ci-dessous.

Baie Placentia

L'Administration augmente l'effectif dans le district de la baie Placentia. Les clients ont clairement indiqué que tout retard dans la fourniture des services de pilotage était inacceptable. Le service des bateaux-pilotes de la région de la baie Placentia est amélioré par la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes à un coût total de 6,5 millions de dollars. Un de ces bateaux a été livré en juin 2007, et le deuxième devrait l'être vers la fin de la même année. Les modifications proposées au Règlement visent à procurer les revenus nécessaires pour financer ces améliorations au service. Deux baisses de tarif ont eu lieu dans la baie Placentia depuis 1996, de même qu'une baisse des taux applicables aux déplacements des navires entre les terminaux de Whiffen Head et Come-by-Chance. Il y a eu une augmentation en 2007 en vue de nouveaux bateaux-pilotes. L'augmentation demandée à la baie Placentia est de 5 %.

St. John's

Les modifications apportées au *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* le 17 mai 2006, DORS/2006-73, ont eu une incidence majeure sur le port de St. John's. En effet, les navires ravitailleurs extracôtiers d'une jauge brute de 5 000 tonneaux ou

longer required a pilot. Assignments in the port in 2007 are less than one-third what they were in 2005. In addition, our pilot boat cost on a per-assignment basis has increased by 50%. We discussed this situation with our customers in the port, and they advised that they wanted the same number of pilots available for the remaining traffic. As a result of the reduction in assignments, and the increased price of the contracted pilot boat on a per-assignment basis, it is projected that, even with the proposed increase, St. John's will remain in a loss position. The increase requested in St. John's is 25%.

Humber Arm/Bay of Exploits/Stephenville

The central and western coast of Newfoundland has had a dramatic decrease in assignments due to the decline of the paper industry. The three compulsory ports in this district are served by a group of four pilots, soon to be reduced to three. In Stephenville, the 2007 assignment level is only 11% of the 2005 numbers. Both Humber Arm and Bay of Exploits are down 22% from 2005. In 2008, the pilot manning for the district will be reduced to three pilots, all cross-licensed to serve each port. Due to the large geographic area covered by the pilots (more than 400 km from one extremity to the other), it is impossible to reduce the numbers below the current level. The proposed increase is necessary to provide the current level of service to our customers in these ports. The increase requested is 15% in the Humber Arm, 30% in the Bay of Exploits, and 25% in Stephenville.

Halifax

The vessel traffic in the port of Halifax has declined to the point that, in 2007, it may reach its lowest level since the Authority was established 35 years ago. The port has been in a loss position continuously for seven years, and has been operating with a pilot boat that was built in the mid-1970s. In order to continue to provide a reliable service, the port requires a new vessel in the near future. The Authority is reducing the number of pilots for 2008 in an effort to reduce costs. The proposed tariff is intended to allow Halifax to have in 2008 a positive return for the first time in eight years. For many years, the port of Halifax has enjoyed by far the lowest overall tariff rate in the Authority because of the economy of scale. With the decline in assignments in recent years, much of this advantage has been reduced, but Halifax will continue to have the lowest tariff rates in the Authority in 2008, with a unit charge that will be less than 25% of that in some other ports. The customers of the port have expressed their opinion in opposition of cross-subsidization many times, and the proposed increases will assist in redressing the recent situation of Halifax being subsidized by other ports. The increase requested in Halifax is 8%. There will also be a separate pilot boat replacement surcharge of \$100 in Halifax on each assignment for which a pilot boat is used, with a commitment by the Authority that the surcharge will only be in place for a maximum of two years.

Strait of Canso

In the Strait of Canso, the Authority is increasing the number of pilots to improve service. By 2008, the Cape Breton district will have increased to 10 pilots, an increase from 7 pilots at the beginning of 2006. While these pilots will work throughout Cape Breton, the Canso area has by far the largest share of the workload. It is also expected that a new contract pilot boat will be utilized in the Strait area, which will increase productivity, but at a higher cost to the Authority. These issues have been discussed

moins ne sont plus tenus d'être dirigés par un pilote à l'extérieur du port. Les affectations dans le port en 2007 représentent moins d'un tiers de ce qu'elles étaient en 2005. Par ailleurs, les coûts de notre bateau-pilote par affectation ont augmenté de 50%. L'Administration a examiné la situation avec ses clients du port et ceux-ci veulent que le même nombre de pilotes soient affectés au reste du trafic. On prévoit que, même avec les augmentations proposées, la réduction des affectations et la hausse du prix du bateau-pilote contractuel, par affectation, feront que St. John's restera en position déficitaire. La hausse demandée à St. John's s'élève à 25%.

Humber Arm/baie des Exploits/Stephenville

Les affectations le long des côtes centrale et ouest de Terre-Neuve ont subi une forte baisse en raison du ralentissement dans l'industrie du papier. Les trois ports où le pilotage est obligatoire dans ce district sont desservis par un groupe de quatre pilotes, qui ne seront bientôt que trois. À Stephenville, le niveau d'affectation en 2007 ne représente que 11% des chiffres de 2005. Les ports de Humber Arm et de la baie des Exploits ont connu une baisse de 22% par rapport à 2005. En 2008, l'effectif de pilotes pour le district sera porté à trois pilotes, qui détiennent des brevets leur permettant de desservir chaque port. En raison de la vaste étendue géographique qu'ils couvrent (plus de 400 km d'une extrémité à l'autre), il est impossible de réduire davantage leur nombre. L'augmentation proposée est nécessaire pour fournir le niveau actuel de service à nos clients dans ces ports. La hausse demandée est de 15% à Humber Arm, de 30% dans la baie des Exploits, et de 25% à Stephenville.

Halifax

Le trafic dans le port de Halifax a baissé à un point tel qu'en 2007, il risque d'atteindre son plus bas niveau depuis que l'Administration a été établie il y a 35 ans. Le port est en situation déficitaire depuis sept ans et a recours à un bateau-pilote qui a été construit au milieu des années 70. Afin de préserver l'efficacité du service, le port demande un nouveau bâtiment dans un avenir rapproché. L'Administration réduit le nombre de pilotes pour 2008 afin de réduire les coûts. Le tarif proposé permettrait à Halifax de connaître en 2008 des retombées positives pour la première fois en huit ans. Pendant bien des années, le port de Halifax offrait le tarif de loin le plus bas de toute l'Administration en raison de l'économie d'échelle. Comme le nombre d'affectations a baissé au cours des dernières années, une grande partie de cet avantage a été réduite, mais Halifax continuera d'afficher les plus bas droits tarifaires en 2008, avec un droit unitaire qui sera plus bas de 25% que dans certains autres ports. Les clients du port se sont opposés de nombreuses fois à l'interfinancement, et les hausses tarifaires aideront à corriger la situation d'interfinancement qui a commencé à soutenir le port de Halifax récemment. Une hausse de 8% est demandée pour le port de Halifax. Il y aura également un supplément distinct de 100 \$ pour le remplacement du bateau-pilote, pour chaque affectation où un bateau-pilote est utilisé. L'Administration s'engage à retirer ce supplément au bout de deux ans.

Détroit de Canso

Dans le détroit de Canso, l'Administration augmente le nombre de pilotes pour améliorer le service. D'ici 2008, le district de Cap Breton aura 10 pilotes, par rapport à 7 au début de 2006. Ces pilotes travailleront d'un bout à l'autre de Cap Breton, mais la région de Canso a de loin la charge de travail la plus importante. On prévoit également avoir recours à un nouveau bateau-pilote contractuel dans la région du détroit (de Canso), entraînant une hausse de la productivité, mais aussi des coûts de l'Administration.

with the customers in the area, and they support these initiatives. The increase requested in the Strait of Canso is 8%.

Bras d'Or

Traffic in the Bras d'Or Lake has been in decline, with only approximately 60 assignments expected in 2007 and subsequent years. The Sydney pilot boat is used for this area, and the per-trip cost for this service has increased significantly. This area benefits from being part of the larger Cape Breton district. If pilots and pilot boats had to be provided exclusively for the area, the tariff rates required would be much greater than they are at present. The area has been in a loss position for several years now, and requires increases in tariffs to eliminate the deficit. The increase requested is 20%.

Sydney

Traffic has also been in decline in Sydney, with assignments in 2007 being 25% lower than they were in 2005. This area underwent a change from a contractor-owned and -operated pilot boat to one in which the Authority owns the boat and a contractor provides crew. It is anticipated that, on a per-trip basis, the cost of the pilot boat in this area will increase by approximately 50%. The tariff increase requested for Sydney is 25%.

Saint John

Prospects in Saint John look better than they have in several years. A new Liquefied Natural Gas (LNG) Terminal plant is nearing completion, with other projects a few years down the road. However, the increased activity means that manpower must be added, both in the number of pilots and the pilot boat crews. It will also be necessary to upgrade the pilot boat service in the port in the near future by providing a new boat. The proposed amendments are intended to provide the required revenue to support these improvements in service, and to retain the port's financial health. The customers have supported these initiatives, and have agreed with the proposed increases. The increase requested is 7%. There will also be a separate pilot boat replacement surcharge of \$100 in Saint John on each assignment for which a pilot boat is used, with a commitment by the Authority that the surcharge will only be in place for a maximum of three years.

Restigouche

The port of Restigouche has approximately 100 assignments per year, and the Authority has the bare minimum of two pilots available for the port. In 2007, the pilot boat contractor informed the Authority that they were losing a considerable amount of money in fulfilling the contract. The rate being received had not changed in many years. After several months of discussion involving both the customers and the pilot boat contractor, a new agreement was reached. However, the new rate agreed was 2.5 times as much as the previous rate. The customers have expressed their understanding of the situation, and are fully aware that the Authority is requesting an increase of 40% for the area in order to reach a break-even financial position.

Non-compulsory ports of Summerside and Pictou

Pilots in these ports have requested an increase to approximate the inflationary pressures incurred since the last amendment in these rates. By the end of 2007, according to Statistics Canada, it appears that the increase would be slightly greater than 23%. The Authority is requesting an increase of 25% for these ports.

Ces questions ont été débattues avec les clients de la région et ils appuient ces initiatives. Une hausse de 8 % est demandée pour le détroit de Canso.

Bras d'Or

Le trafic dans le lac Bras d'Or connaît une baisse avec seulement quelque 60 affectations prévues en 2007 et les années subséquentes. Le bateau-pilote de Sydney sert pour cette zone, et le coût par voyage pour ce service a beaucoup augmenté. Cette zone profite de son appartenance au district du Cap Breton. Si des pilotes et des bateaux-pilotes devaient être fournis uniquement pour cette zone, les tarifs devraient être beaucoup plus élevés que leur niveau actuel. La zone est déficitaire depuis plusieurs années et il faudrait que les tarifs augmentent pour éliminer le déficit. La hausse demandée est de 20 %.

Sydney

Le trafic a également baissé à Sydney, et les affectations en 2007 ont été 25 % moins élevées qu'en 2005. La formule du service a changé dans cette zone : auparavant, un entrepreneur était propriétaire exploitant du bateau-pilote, et maintenant, l'Administration est propriétaire du bateau et un entrepreneur fournit l'équipage. On prévoit que le coût par voyage dans cette zone augmente d'environ 50 %. Une augmentation tarifaire de 25 % est demandée pour Sydney.

Saint John

Les perspectives à Saint John sont meilleures que par les années passées. La construction d'une nouvelle usine de gaz naturel liquéfié (GNL) est presque achevée, et d'autres projets sont prévus pour les années à venir. Toutefois, l'accroissement des activités signifie une augmentation du nombre de pilotes et de membres d'équipage pour le bateau-pilote. Il faudra également rehausser le service dans le port dans un proche avenir par l'ajout d'un nouveau bateau-pilote. Les modifications proposées visent à fournir les revenus demandés pour soutenir les améliorations au service et préserver la santé financière du port. Les clients ont appuyé ces initiatives et accepté les augmentations proposées. La hausse demandée est de 7 %. Il y aura également un supplément distinct de 100 \$ pour le remplacement du bateau-pilote à Saint John, sur chaque affectation où un bateau-pilote est utilisé. L'Administration s'engage à retirer ce supplément au bout de trois ans.

Restigouche

Le port de Restigouche compte environ 100 affectations par année, et l'Administration compte le strict minimum de deux pilotes pour le port. En 2007, l'entrepreneur du bateau-pilote a informé l'Administration qu'il perdait beaucoup d'argent pour honorer le contrat. Le taux perçu est le même depuis de nombreuses années. Après plusieurs mois de discussion avec des clients et l'entrepreneur du bateau-pilote, une nouvelle entente a été conclue. Toutefois, le nouveau taux accepté est 2,5 fois plus élevé que le taux précédent. Les clients ont dit comprendre la situation et sont très conscients que l'Administration demande une augmentation de 40 % pour la zone afin qu'elle atteigne son seuil de rentabilité.

Ports de Summerside et de Pictou — pilotage non obligatoire

Les pilotes dans ces ports ont demandé une augmentation qui équivaldrait aux pressions inflationnistes subies depuis la dernière modification des taux. D'ici à la fin de 2007, selon Statistique Canada, il semble que l'augmentation sera d'un peu plus de 23 %. L'Administration demande une augmentation de 25 % pour ces ports.

The proposed tariff rates will increase the cost of a pilotage assignment for an average-sized vessel in each port that has a tariff increase by the following amounts and percentages (average-sized vessel based on activity in each port for the period of January 1 to August 31, 2007):

AREA	PERCENTAGE INCREASE	DOLLAR INCREASE	PILOT BOAT SURCHARGE
<i>Compulsory Pilotage</i>			
Placentia Bay, N.L.	5 %	\$190	
St. John's, N.L.	25 %	\$232	
Humber Arm, N.L.	15 %	\$203	
Bay of Exploits, N.L.	30 %	\$453	
Stephenville, N.L.	25 %	\$307	
Halifax, N.S.	8 %	\$101	\$100
Strait of Canso, N.S.	8 %	\$144	
Bras d'Or Lake, N.S.	25 %	\$452	
Sydney, N.S.	25 %	\$385	
Saint John, N.B.	7 %	\$99	\$100
Restigouche, N.B.	40 %	\$936	
<i>Non-Compulsory Pilotage</i>			
Summerside, P.E.I.	25 %	\$66	
Pictou, N.S.	25 %	\$95	

In St. John's, the proposal is for the minimum charge in the port to increase, but for the basic and unit charges to remain status quo. This will aid the port and its customers in attracting cruise ships, which will have no increase in tariff if above the minimum charge. In Halifax and Saint John, it is proposed that the pilot boat replacement surcharge will have a fixed life of two years in Halifax and three years in Saint John, after which the charge will be withdrawn. This charge will create a fund that will be used to design the new pilot boats for the two ports, and contribute to the early construction payment advances.

It is projected that the proposed increases in tariff will result in an overall increase of 8.1 % in pilotage revenues for the Authority. Without the increases, it is projected that the Authority would have a loss of \$447,000 in 2008, while with the increases there would be a return of \$951,000, or 5.1 % of revenue.

Environmental impact

In accordance with *The Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a Strategic Environmental Assessment (SEA) of this proposal was conducted in the form of a preliminary scan. The SEA concluded that the proposal does not have any impact on the environment.

Consultation

Consultation in various forms has taken place with the parties affected by these proposed amendments. The parties consulted include the Shipping Federation of Canada, the Canadian Shipowners

Le taux des tarifs proposés fera augmenter les coûts d'une affectation de pilotage pour un bâtiment de taille moyenne dans chaque port dont l'augmentation tarifaire est présentée comme suit, selon les montants et pourcentages ci-après (bâtiment de taille moyenne fondé sur les activités dans chaque port pour la période du 1^{er} janvier au 31 août 2007) :

ZONE	POURCENTAGE DE L'AUGMENTATION	AUGMENTATION EN DOLLARS	SUPPLÉMENT BATEAU-PILOTE
<i>Pilotage obligatoire</i>			
Baie Placentia (T.-N.-L.)	5 %	190 \$	
St. John's (T.-N.-L.)	25 %	232 \$	
Humber Arm (T.-N.-L.)	15 %	203 \$	
Baie des Exploits (T.-N.-L.)	30 %	453 \$	
Stephenville (T.-N.-L.)	25 %	307 \$	
Halifax (N.-É.)	8 %	101 \$	100 \$
Détroit de Canso (N.-É.)	8 %	144 \$	
Lac Bras d'Or (N.-É.)	25 %	452 \$	
Sydney (N.-É.)	25 %	385 \$	
Saint John (N.-B.)	7 %	99 \$	100 \$
Restigouche (N.-B.)	40 %	936 \$	
<i>Pilotage non obligatoire</i>			
Summerside (Î.-P.-É.)	25 %	66 \$	
Pictou (N.-É.)	25 %	95 \$	

À St. John's, on propose d'augmenter le droit minimum, mais de conserver le statu quo concernant les droits forfaitaires et les droits unitaires. Cette mesure aidera le port et ses clients à attirer la clientèle des paquebots de croisière, qui ne connaîtront aucune augmentation tarifaire si le droit minimum est excédé. À Halifax et à Saint John, on propose que le supplément pour remplacer le bateau-pilote soit appliqué pendant deux ans à Halifax et trois ans à Saint John, après quoi il sera retiré. Ces frais permettront la création d'un fonds qui servira à concevoir les nouveaux bateaux-pilotes pour les deux ports, et à payer la somme requise pour amorcer la construction.

On prévoit que les augmentations tarifaires entraînent une augmentation globale de 8,1 % pour les revenus de pilotage pour l'Administration. Sans ces augmentations, on prévoit des pertes de 447 000 \$ en 2008, tandis qu'avec les augmentations, on prévoit des retombées de 951 000 \$, ou 5,1 % de revenu.

Incidence sur l'environnement

Selon *La directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politique, de plans et de programmes*, une évaluation environnementale stratégique (ÉES) de cette proposition a été menée sous forme d'un rapport d'examen préliminaire. L'ÉES a conclu que la proposition n'est pas susceptible d'avoir des effets importants sur l'environnement.

Consultations

Des consultations prenant diverses formes ont été menées auprès des parties touchées par les modifications proposées, notamment la Fédération maritime du Canada, l'Association des

Association, the Halifax Pilotage Committee, the Saint John Pilotage Committee, the Strait of Canso Pilotage Committee, the St. John's Pilotage Committee, the Restigouche Pilotage Committee, shipping lines, port authorities, and local port agents and users. The consultation took the form of numerous meetings, as well as written, personal, and telephone communications with individuals. Alternatives to tariff increases were presented, where applicable, and participation from the attendees was encouraged. When meeting with customers, the Authority provided an analysis of the situation and solicited responses.

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

Compliance and enforcement

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

Contact

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

armateurs canadiens, les comités de pilotage de Halifax, de Saint John, du détroit de Canso, de St. John's et de Restigouche, des compagnies de navigation, des administrations portuaires ainsi que des agents portuaires et utilisateurs locaux. Le processus de consultation a été mis en œuvre par de nombreuses réunions, de communications téléphoniques ou écrites et de rencontres individuelles. Des solutions de rechange aux augmentations tarifaires ont été présentées, le cas échéant, et l'on a invité les participants à exprimer leur avis. Lors de ces réunions avec des utilisateurs, l'Administration leur a exposé l'analyse de la situation en les invitant à faire part de leur réaction.

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

Respect et exécution

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

Personne-ressource

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

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

Interested persons who have reason to believe that any charge in the proposed Regulations is prejudicial to the public interest, including, without limiting the generality thereof, the public interest that is consistent with the national transportation policy set out in section 5 of the *Canada Transportation Act*^b, may file a notice of objection setting out the grounds therefor with the Canadian Transportation Agency within 30 days after the date of publication of this notice. The notice of objection should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9.

Halifax, October 12, 2007

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

PROJET DE RÉGLEMENTATION

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

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

Halifax, le 12 octobre 2007

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

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

^b S.C. 1996, c. 10

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

^b L.C. 1996, ch. 10

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

AMENDMENTS

1. Schedules 2 to 5 to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*¹ are replaced by the Schedules 2 to 5 set out in the schedule to these Regulations.

2. The portion of item 5 of Schedule 6 to the Regulations in columns 2 to 4 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Minimum Charge, One-way Trip (\$)	Unit Charge, One-way Trip (\$)	Movage Charge (\$)
5.	359.00	3.60	291.00

3. The portion of item 7 of Schedule 6 to the Regulations in columns 2 to 4 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Minimum Charge, One-way Trip (\$)	Unit Charge, One-way Trip (\$)	Movage Charge (\$)
7.	359.00	3.60	291.00

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force on January 1, 2008.

**SCHEDULE
(Section 1)**

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

COMPULSORY PILOTAGE AREAS — ONE-WAY TRIPS

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Compulsory Pilotage Area	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$)	Basic Charge (\$)
1.	Miramichi, N.B.	n/a	6.06	543.00
2.	Restigouche (Zone A, Dalhousie and Zone B, Campbellton), N.B.	n/a	8.47	1,022.00
3.	Bay of Exploits (Botwood and Lewisporte), Nfld. & Lab.	n/a	8.85	673.00
4.	Holyrood, Nfld. & Lab.	813.00	4.38	446.00
5.	Humber Arm, Nfld. & Lab.	n/a	7.33	541.00
6.	Placentia Bay, Nfld. & Lab.	n/a	4.67	650.00
7.	St. John's, Nfld. & Lab.	1,081.00	4.38	446.00
8.	Stephenville, Nfld. & Lab.	n/a	5.73	756.00
9.	Cape Breton (Zone A, Sydney), N.S.	n/a	4.01	673.00
10.	Cape Breton (Zone B-1, Bras d'Or Lake), N.S.	n/a	3.06	517.00
11.	Cape Breton (Zone B-2, Bras d'Or Lake), N.S.	n/a	3.06	517.00
12.	Cape Breton (Zones C and D, Strait of Canso), N.S.	802.00	2.66	648.00
13.	Halifax, N.S.	725.00	2.05	482.00
14.	Pugwash, N.S.	n/a	5.17	438.00
15.	Charlottetown, P.E.I.	n/a	3.49	355.00

¹ SOR/95-586

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

MODIFICATIONS

1. Les annexes 2 à 5 du *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*¹ sont remplacées par les annexes 2 à 5 figurant à l'annexe du présent règlement.

2. Le passage de l'article 5 de l'annexe 6 du même règlement figurant aux colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Droit minimum, voyage simple (\$)	Droit unitaire, voyage simple (\$)	Droit pour un déplacement (\$)
5.	359,00	3,60	291,00

3. Le passage de l'article 7 de l'annexe 6 du même règlement figurant aux colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Droit minimum, voyage simple (\$)	Droit unitaire, voyage simple (\$)	Droit pour un déplacement (\$)
7.	359,00	3,60	291,00

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 2008.

**ANNEXE
(article 1)**

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

**ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE —
VOYAGES SIMPLES**

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Zone de pilotage obligatoire	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$)	Droit forfaitaire (\$)
1.	Miramichi (N.-B.)	S/O	6,06	543,00
2.	Restigouche (N.-B.) (Zone A Dalhousie et Zone B Campbellton)	S/O	8,47	1 022,00
3.	Baie des Exploits (T.-N.-L.) (Botwood et Lewisporte)	S/O	8,85	673,00
4.	Holyrood (T.-N.-L.)	813,00	4,38	446,00
5.	Humber Arm (T.-N.-L.)	S/O	7,33	541,00
6.	Baie Placentia (T.-N.-L.)	S/O	4,67	650,00
7.	St. John's (T.-N.-L.)	1 081,00	4,38	446,00
8.	Stephenville (T.-N.-L.)	S/O	5,73	756,00
9.	Cap Breton (N.-É.) (Zone A, Sydney)	S/O	4,01	673,00
10.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B-1, lac Bras d'Or)	S/O	3,06	517,00
11.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B-2, lac Bras d'Or)	S/O	3,06	517,00
12.	Cap Breton (N.-É.) (Zones C et D, détroit de Canso)	802,00	2,66	648,00
13.	Halifax (N.-É.)	725,00	2,05	482,00
14.	Pugwash (N.-É.)	S/O	5,17	438,00
15.	Charlottetown (Î.-P.-É.)	S/O	3,49	355,00

¹ DORS/95-586

SCHEDULE 3
(Section 6)

ANNEXE 3
(article 6)

COMPULSORY PILOTAGE AREAS — TRIPS THROUGH

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

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Flat Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Column 3 Flat Charge, Pilot Boat Used (\$)	Column 4 Unit Charge (\$)	Column 5 Basic Charge (\$)	Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit fixe sans bateau-pilote (\$)	Colonne 3 Droit fixe avec bateau-pilote (\$)	Colonne 4 Droit unitaire (\$)	Colonne 5 Droit forfaitaire (\$)
1.	Cape Breton (Zone B-1, Bras d'Or Lake), N.S.	n/a	n/a	6.12	1,033.00	1.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B-1, lac Bras d'Or)	S/O	S/O	6,12	1 033,00
2.	Cape Breton (Zone C, Strait of Canso), N.S.	n/a	1,265.00	n/a	n/a	2.	Cap Breton (N.-É.) (Zone C, détroit de Canso)	S/O	1 265,00	S/O	S/O
3.	Confederation Bridge, P.E.I.	450.00	1,050.00	n/a	n/a	3.	Pont de la Confédération (Î.-P.-É.)	450,00	1 050,00	S/O	S/O

SCHEDULE 4
(Section 7)

COMPULSORY PILOTAGE AREAS — MOVAGES

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Flat Charge (\$)	Column 3 Minimum Charge (\$)	Column 4 Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Column 5 Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Column 6 Unit Charge, Pilot Boat Used (\$)	Column 7 Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
1.	Miramichi, N.B.	598.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
2.	Restigouche (Zone A, Dalhousie and Zone B, Campbellton), N.B.	843.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
3.	Bay of Exploits (Botwood and Lewisporte), Nfld. & Lab.	835.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
4.	Holyrood, Nfld. & Lab.	n/a	731.00	3.50	356.00	3.94	401.00
5.	Humber Arm, Nfld. & Lab.	738.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
6.	Placentia Bay, Nfld. & Lab. (a) between Whiffen Head and Come-by-Chance terminals (b) any other area	n/a	650.00	2.34	324.00	n/a	n/a
7.	St. John's, Nfld. & Lab.	n/a	1,081.00	3.50	356.00	3.94	401.00
8.	Stephenville, Nfld. & Lab.	803.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
9.	Cape Breton (Zone A, Sydney), N.S.	n/a	673.00	3.21	538.00	3.60	605.00
10.	Cape Breton (Zone B-1, Bras d'Or Lake), N.S.	n/a	557.00	2.29	388.00	2.60	439.00
11.	Cape Breton (Zone B-2, Bras d'Or Lake), N.S.	n/a	557.00	2.29	388.00	2.60	439.00
12.	Cape Breton (Zones C and D, Strait of Canso), N.S.	n/a	723.00	0.80	194.00	1.07	259.00
13.	Halifax, N.S.	n/a	652.00	1.64	386.00	1.85	433.00
14.	Pugwash, N.S.	472.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
15.	Charlottetown, P.E.I.	384.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

ANNEXE 4
(article 7)

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — DÉPLACEMENTS

Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit fixe (\$)	Colonne 3 Droit minimum (\$)	Colonne 4 Droit unitaire sans bateau-pilote (\$)	Colonne 5 Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Colonne 6 Droit unitaire avec bateau-pilote (\$)	Colonne 7 Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)
1.	Miramichi (N.-B.)	598,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
2.	Restigouche (N.-B.) (Zone A, Dalhousie et Zone B, Campbellton)	843,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

ANNEXE 4 (suite)

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — DÉPLACEMENTS (suite)

Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit fixe (\$)	Colonne 3 Droit minimum (\$)	Colonne 4 Droit unitaire sans bateau-pilote (\$)	Colonne 5 Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Colonne 6 Droit unitaire avec bateau-pilote (\$)	Colonne 7 Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)
3.	Baie des Exploits (T.-N.-L.) (Botwood et Lewisporte)	835,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
4.	Holyrood (T.-N.-L.)	S/O	731,00	3,50	356,00	3,94	401,00
5.	Humber Arm (T.-N.-L.)	738,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
6.	Baie Placentia (T.-N.-L.)						
	a) entre les terminaux de Whiffen Head et de Come-by-Chance	S/O	650,00	2,34	324,00	S/O	S/O
	b) tout autre endroit	S/O	650,00	3,75	520,00	4,20	585,00
7.	St. John's (T.-N.-L.)	S/O	1 081,00	3,50	356,00	3,94	401,00
8.	Stephenville (T.-N.-L.)	803,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
9.	Cap Breton (N.-É.) (Zone A, Sydney)	S/O	673,00	3,21	538,00	3,60	605,00
10.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B-1, lac Bras d'Or)	S/O	557,00	2,29	388,00	2,60	439,00
11.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B-2, lac Bras d'Or)	S/O	557,00	2,29	388,00	2,60	439,00
12.	Cap Breton (N.-É.) (Zones C et D, détroit de Canso)	S/O	723,00	0,80	194,00	1,07	259,00
13.	Halifax (N.-É.)	S/O	652,00	1,64	386,00	1,85	433,00
14.	Pugwash (N.-É.)	472,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
15.	Charlottetown (Î.-P.-É.)	384,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

SCHEDULE 5
(Section 8)

SAINT JOHN COMPULSORY PILOTAGE AREA — TRIPS AND MOVAGES

Item	Column 1 Trip or Movage	Column 2 Flat Charge (\$)	Column 3 Supplementary Charge (\$)	Column 4 Minimum Charge (\$)	Column 5 Unit Charge (\$)	Column 6 Basic Charge (\$)
1.	subject to item 2, a one-way trip, including a trip to or from the Monobuoy	n/a	0.00	743.00	2.90	418.00
2.	one-way trip to or from an anchorage area	n/a	0.00	743.00	0.88	125.00
3.	trip through	845.00	0.00	n/a	n/a	n/a
4.	movage from an anchorage area to the Monobuoy	n/a	0.00	669.00	2.18	315.00
5.	movage from an anchorage area to a wharf or from a wharf to an anchorage area	n/a	0.00	669.00	2.32	335.00
6.	movage from a wharf to another wharf within Saint John Harbour	n/a	0.00	669.00	1.74	251.00
7.	movage from one anchorage area to another anchorage area	n/a	0.00	669.00	1.16	168.00

ANNEXE 5
(article 8)

ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE DE SAINT JOHN — VOYAGES ET DÉPLACEMENTS

Article	Colonne 1 Voyage de déplacement	Colonne 2 Droit fixe (\$)	Colonne 3 Droit supplémentaire (\$)	Colonne 4 Droit minimum (\$)	Colonne 5 Droit unitaire (\$)	Colonne 6 Droit forfaitaire (\$)
1.	Sous réserve de l'article 2 de la présente annexe, voyage simple, y compris un voyage simple à destination ou en partance de la bouée Monobuoy	S/O	0,00	743,00	2,90	418,00
2.	Voyage simple à destination ou en partance d'une zone de mouillage	S/O	0,00	743,00	0,88	125,00
3.	Voyage via la zone de pilotage obligatoire	845,00	0,00	S/O	S/O	S/O
4.	Déplacement à partir d'une zone de mouillage jusqu'à la bouée Monobuoy	S/O	0,00	669,00	2,18	315,00
5.	Déplacement à partir d'une zone de mouillage jusqu'à un quai ou à partir d'un quai jusqu'à une zone de mouillage	S/O	0,00	669,00	2,32	335,00
6.	Déplacement d'un quai à un autre dans les limites du port de Saint John	S/O	0,00	669,00	1,74	251,00
7.	Déplacement d'une zone de mouillage à une autre	S/O	0,00	669,00	1,16	168,00

Regulations Amending the Canadian Nuclear Safety Commission Cost Recovery Fees Regulations (Miscellaneous Program)

Statutory authority

Nuclear Safety and Control Act

Sponsoring agency

Canadian Nuclear Safety Commission

Règlement correctif visant le Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts de la Commission canadienne de sûreté nucléaire

Fondement législatif

Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires

Organisme responsable

Commission canadienne de sûreté nucléaire

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

These amendments to the *Canadian Nuclear Safety Commission Cost Recovery Fees Regulations* address comments and recommendations received from the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (the Committee) with respect to the Regulations as published in 2003. The proposed modifications are intended to clarify certain sections of the Regulations and to address the concerns of the Committee with respect to these Regulations.

The Committee questioned the authority of the Canadian Nuclear Safety Commission (CNSC) to retain fee overpayments and apply these to other amounts payable by the applicant or licensee to the CNSC. The CNSC undertook to the Committee to modify the following provisions to clarify them by removing text purporting to allow set-off of any overpayment against any other amount payable to the Commission: 6(2)(a), 16(5), 16(6), 19(2)(b) and 27(3) accordingly. In addition, sections 8, 20, 24 and 29 addressing transition provisions are repealed, as they are no longer applicable.

The amendments do not fix, increase, expand in application nor increase in duration a fee as considered under the *User Fees Act* or the *Policy on Service Standards for External Fees*. Therefore, the *User Fees Act* would not apply under the circumstances, and consultation with the stakeholders was not necessary.

Alternatives

Since these amendments are intended to ensure clarity of interpretation, there are no other alternatives to amending the Regulations.

Benefits and costs

These amendments to the *Canadian Nuclear Safety Commission Cost Recovery Fees Regulations* will ensure clarity with respect to the Regulations.

There will be no costs to the Canadian public or to the industry arising from these amendments. The only costs to be incurred by the CNSC are the administrative costs associated with processing the amendments.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Les modifications apportées au *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts de la Commission canadienne de sûreté nucléaire* tiennent compte des commentaires et des recommandations du Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation (le Comité) concernant le règlement qui a été publié en 2003. Elles ont pour but de clarifier certains articles du Règlement et de donner suite aux préoccupations du Comité à l'égard du Règlement.

Le Comité s'est interrogé sur l'autorité qu'a la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN) de retenir les droits perçus en trop et de les appliquer aux sommes que le demandeur ou le titulaire de permis doit payer à la CCSN. En réponse, la CCSN a entrepris de clarifier les dispositions suivantes en supprimant les passages précisant qu'elle peut appliquer le trop-perçu aux sommes qui lui sont dues : 6(2)a), 16(5), 16(6), 19(2)b) et 27(3). En outre, les articles 8, 20, 24 et 29 du Règlement sont abrogés puisque les dispositions transitoires ne sont plus en vigueur.

Il ne s'agit pas, aux termes de ces modifications, d'établir ou d'augmenter les frais d'utilisation, d'en élargir l'application ou d'en prolonger la durée, comme le prévoit la *Loi sur les frais d'utilisation* et la *Politique sur les normes de service pour les frais d'utilisation*. Par conséquent, la *Loi sur les frais d'utilisation* ne s'applique pas dans ces circonstances, et les parties intéressées n'ont pas à être consultées.

Solutions envisagées

Puisque ces modifications ont pour but d'assurer une interprétation claire, il n'existe aucune autre solution de rechange.

Avantages et coûts

Les modifications apportées au *Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts de la Commission canadienne de sûreté nucléaire* assureront sa clarté.

Ces modifications n'occasionneront aucun coût pour la population canadienne ou pour l'industrie. Les frais administratifs associés à leur traitement sont les seuls coûts que la CCSN aura à assumer.

Compliance and enforcement

The proposed amendments will have no effect on compliance or enforcement activities and will not require the introduction of any new compliance or enforcement mechanisms.

Contact

Ms. Ivy Taudien
Canadian Nuclear Safety Commission
P.O. Box 1046, Station B
Ottawa, Ontario
K1P 5S9
Telephone: 613-995-5276, 1-800-668-5284
Fax: 613-995-5086
Email: ivy.taudien@cnsccsn.gc.ca

Respect et exécution

Les modifications proposées n'auront aucune incidence sur les activités de conformité ou d'application et ne nécessiteront pas l'adoption de nouveaux mécanismes de conformité ou d'application.

Personne-ressource

Madame Ivy Taudien
Commission canadienne de sûreté nucléaire
C.P. 1046, Succursale B
Ottawa (Ontario)
K1P 5S9
Téléphone : 613-995-5276, 1-800-668-5284
Télécopieur : 613-995-5086
Courriel : ivy.taudien@cnsccsn.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 44(12) of the *Nuclear Safety and Control Act*^a, that the Canadian Nuclear Safety Commission, pursuant to section 44^b of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Nuclear Safety Commission Cost Recovery Fees Regulations (Miscellaneous Program)*.

Interested persons may make representations to the Canadian Nuclear Safety Commission with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Ivy Taudien, Canadian Nuclear Safety Commission, 280 Slater Street, P.O. Box 1046, Station B, Ottawa, Ontario K1P 5S9 (tel. 613-995-5276 or 1-800-668-5284; fax 613-995-5086; e-mail: ivy.taudien@cnsccsn.gc.ca).

Ottawa, October 5, 2007

L. J. KEEN
President
Canadian Nuclear Safety Commission

**REGULATIONS AMENDING THE
CANADIAN NUCLEAR SAFETY COMMISSION
COST RECOVERY FEES REGULATIONS
(MISCELLANEOUS PROGRAM)**

AMENDMENTS

1. Paragraph 6(2)(a) of the *Canadian Nuclear Safety Commission Cost Recovery Fees Regulations*¹ is replaced by the following:

(a) less than the estimated annual fee, the Commission shall refund the difference to the applicant or licensee; or

2. Section 8 of the Regulations and the heading before it are repealed.

^a S.C. 1997, c. 9

^b S.C. 2001, c. 34, s. 61

¹ SOR/2003-212

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 44(12) de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*^a, que la Commission canadienne de sûreté nucléaire, en vertu de l'article 44^b de cette loi, se propose de prendre le *Règlement correctif visant le Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts de la Commission canadienne de sûreté nucléaire*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter à la Commission canadienne de sûreté nucléaire leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Ivy Taudien, Commission canadienne de sûreté nucléaire, 280, rue Slater, C.P. 1046, succursale B, Ottawa (Ontario) K1P 5S9 (tél. : 613-995-5276 ou 1-800-668-5284; téléc. : 613-995-5086; courriel : ivy.taudien@cnsccsn.gc.ca).

Ottawa, le 5 octobre 2007

*La présidente de la
Commission canadienne de sûreté nucléaire*
L. J. KEEN

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT LE RÈGLEMENT
SUR LES DROITS POUR LE RECOUVREMENT DES
COÛTS DE LA COMMISSION CANADIENNE
DE SÛRETÉ NUCLÉAIRE**

MODIFICATIONS

1. L'alinéa 6(2)a) du Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts de la Commission canadienne de sûreté nucléaire¹ est remplacé par ce qui suit :

a) est inférieur au montant des droits annuels estimatifs, la Commission rembourse la différence au demandeur ou au titulaire de permis;

2. L'article 8 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

^a L.C. 1997, ch. 9

^b L.C. 2001, ch. 34, art. 61

¹ DORS/2003-212

3. Subsections 16(5) and (6) of the Regulations are replaced by the following:

(5) If an initial application is withdrawn by the applicant before the assessment of the application by the Commission has begun, the assessment fee and annual fee paid shall be refunded to the applicant.

(6) If an initial application is withdrawn by the applicant or rejected by the Commission after the assessment of the application by the Commission has begun, the assessment fee paid shall not be refunded and the annual fee paid shall be refunded to the applicant.

4. Paragraph 19(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the Commission shall refund that amount to the former licensee.

5. Section 20 of the Regulations and the heading before it are repealed.

6. Section 24 of the Regulations and the heading before it are repealed.

7. Subsection 27(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) On completion of a special project, any remaining balance of the deposit paid shall be refunded to the applicant.

8. Section 29 of the Regulations and the heading before it are repealed.

COMING INTO FORCE

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

[42-1-o]

3. Les paragraphes 16(5) et (6) du même règlement sont remplacés par ce qui suit:

(5) Si le demandeur retire sa demande initiale avant que la Commission en ait commencé l'évaluation, les droits d'évaluation et les droits annuels versés lui sont remboursés.

(6) Si le demandeur retire sa demande initiale ou si la Commission la rejette après en avoir commencé l'évaluation, les droits d'évaluation acquittés ne sont pas remboursés au demandeur, mais les droits annuels versés lui sont remboursés.

4. L'alinéa 19(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) la Commission rembourse cette somme à l'ancien titulaire de permis.

5. L'article 20 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

6. L'article 24 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

7. Le paragraphe 27(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Au terme d'un projet spécial, le solde du dépôt est remboursé au demandeur.

8. L'article 29 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[42-1-o]

INDEX

Vol. 141, No. 42 — October 20, 2007

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canadian Environmental Assessment Agency**

Canadian Environmental Assessment Act

- Replacement Class Screening Report for Harbour
Maintenance Re-dredging and Land-based Disposal
of Re-dredged Sediments in Prince Edward Island —
Public notice 2971

Canadian International Trade Tribunal

- Seamless carbon or alloy steel oil and gas well casing —
Preliminary determination of injury 2972

**Canadian Radio-television and Telecommunications
Commission**

- *Addresses of CRTC offices — Interventions 2972
Decisions
2007-263-1, 2007-264-1 and 2007-363 to 2007-368 2973
Public hearing
2007-14 2974
Public notices
2007-111 — Elimination of the winback rules 2978
2007-112 2978
2007-113 2978
2007-114 — Call for comments on a proposed practice
direction on the provision of confidential access to
confidential information 2979

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

- Canadian Environmental Protection Act, 1999
Permit No. 4543-2-03423 2964

Foreign Affairs and International Trade, Dept. of

- Consultations on possible free trade agreement
negotiations with the Hashemite Kingdom of
Jordan 2965

Industry, Dept. of

- Radiocommunication Act
SMBR-001-07 — Experimental authorizations for
hybrid digital radio (IBOC) in the FM band 2967

Transport, Dept. of

- Canada Marine Act
Nanaimo Port Authority — Supplementary letters
patent 2968

MISCELLANEOUS NOTICES

- *Bank of Montreal, notice of intention to incorporate a
loan company 2980
Bank of Montreal Mortgage Corporation, reduction of
stated capital 2980
C3.ca Association Inc., surrender of charter 2981
Domtar Inc., silt barriers in the Trent River, Ont. 2981
Gagetown Marina Inc., marina in Gagetown Creek
(Saint John River), N.B. 2982

MISCELLANEOUS NOTICES — Continued

- Glitnir banki hf., application to establish a foreign bank
branch 2983
*IBT Trust Company (Canada) and State Street Trust
Company Canada, letters patent of amalgamation 2983
Klahoose First Nation, aquaculture facilities in Squirrel
Cove, B.C. 2983
Moore, Wilfred, Marjorie Cleveland, Keith Fox and
Derek M. Wells, wharf in Chester Front Harbour,
N.S. 2989
*National Bank of Greece (Canada), certificate of
continuance 2984
*Nederlandse Reassurantie Groep nv, release of assets 2985
Norfolk County, replacement of a bridge over Young
Creek, Ont. 2985
Nova Scotia, Department of Transportation and Public
Works of, College Bridge over Bog Island Lake Brook,
N.S. 2981
Ontario, Ministry of Natural Resources of, Wasdell Falls
Dam in the township of Severn, Ont. 2984
PartnerRe S.A. and Partner Reinsurance Company Ltd.,
assumption reinsurance transaction 2986
PartnerRe S.A. and Partner Reinsurance Europe Limited,
assumption reinsurance transaction 2986
Pictou, Town of, sewage treatment plant outfall in Pictou
Harbour, N.S. 2988
Quatsino First Nation, deepwater shellfish aquaculture
facility in Atkins Cove, B.C. 2987
QUEBEC SOCIETY OF INTERNATIONAL
BACCALAUREATE SCHOOLS (QSIBS) INC.,
surrender of charter 2988
Redfern Resources Ltd., bridge over Shazah Creek and
causeway at the edge of the floodplain of the Tulsequah
River, B.C. 2987
Triton Insurance Company, application for an order 2989
*Valiant Trust Company, letters patent of continuance 2989

PARLIAMENT**House of Commons**

- *Filing applications for private bills (Second Session,
Thirty-Ninth Parliament) 2970

PROPOSED REGULATIONS**Atlantic Pilotage Authority**

- Pilotage Act
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority
Regulations 2992
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff
Regulations, 1996 [Voisey's Bay] 2997
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff
Regulations, 1996 2999

Canadian Nuclear Safety Commission

Nuclear Safety and Control Act

- Regulations Amending the Canadian Nuclear Safety
Commission Cost Recovery Fees Regulations
(Miscellaneous Program) 3009

INDEX

Vol. 141, n° 42 — Le 20 octobre 2007

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Bank of Montreal Mortgage Corporation, réduction du capital déclaré.....	2980
*Banque de Montréal, avis de l'intention de constituer une société de prêt.....	2980
*Banque Nationale de Grèce (Canada), certificat de prorogation.....	2984
C3.ca Association Inc., abandon de charte.....	2981
Compagnie d'assurance Triton, demande d'agrément.....	2989
Domtar Inc., filtres à limon dans la rivière Trent (Ont.).....	2981
Gagetown Marina Inc., marina dans le ruisseau Gagetown (rivière Saint John) [N.-B.].....	2982
Glitnir banki hf., demande d'établissement d'une succursale de banque étrangère.....	2983
*IBT Trust Company (Canada) et State Street Trust Company Canada, lettres patentes de fusion.....	2983
Klahoose First Nation, installations aquacoles à Squirrel Cove (C.-B.).....	2983
Moore, Wilfred, Marjorie Cleveland, Keith Fox et Derek M. Wells, quai dans le port Front de Chester (N.-É.).....	2989
*Nederlandse Reassurantie Groep nv, libération d'actif.....	2985
Norfolk County, remplacement d'un pont au-dessus du ruisseau Young (Ont.).....	2985
Nova Scotia, Department of Transportation and Public Works of, pont College au-dessus du ruisseau Bog Island Lake (N.-É.).....	2981
Ontario, ministère des Richesses naturelles de l', barrage des chutes Wasdell dans le canton de Severn (Ont.).....	2984
PartnerRe S.A. et Partner Reinsurance Company Ltd., transaction de réassurance aux fins de prise en charge.....	2986
PartnerRe S.A. et Partner Reinsurance Europe Limited, transaction de réassurance aux fins de prise en charge.....	2986
Pictou, Town of, émissaire d'une usine d'épuration des eaux usées dans le havre de Pictou (N.-É.).....	2988
Quatsino First Nation, installation conchylicole en eau profonde dans l'anse Atkins (C.-B.).....	2987
Redfern Resources Ltd., pont au-dessus du ruisseau Shazah et chaussée au bord de la plaine d'inondation de la rivière Tulsequah (C.-B.).....	2987
SOCIÉTÉ DES ÉTABLISSEMENTS DU BACCALAUURÉAT INTERNATIONAL DU QUÉBEC (SEBIQ) INC., abandon de charte.....	2988
*Valiant Trust Company, lettres patentes de prorogation.....	2989

AVIS DU GOUVERNEMENT

Affaires étrangères et du Commerce international, min. des	
Consultations sur le projet de négociation d'un accord de libre-échange avec le Royaume hachémite de Jordanie.....	2965

AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)

Environnement, min. de l'	
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Permis n° 4543-2-03423.....	2964
Industrie, min. de l'	
Loi sur la radiocommunication	
SMBR-001-07 — Autorisations expérimentales pour la radio numérique hybride (IBOC) dans la bande FM.....	2967
Transports, min. des	
Loi maritime du Canada	
Administration portuaire de Nanaïmo — Lettres patentes supplémentaires.....	2968
COMMISSIONS	
Agence canadienne d'évaluation environnementale	
Loi canadienne sur l'évaluation environnementale	
Rapport d'examen préalable substitut dans le cadre du redragage d'entretien des ports et dépôt terrestre des sédiments de redragage à l'Île-du-Prince-Édouard — Avis public.....	2971
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	2972
Audience publique	
2007-14.....	2974
Avis publics	
2007-111 — Suppression des règles de reconquête.....	2978
2007-112.....	2978
2007-113.....	2978
2007-114 — Appel aux observations sur un projet de pratiques relatives à l'accès restreint à des informations confidentielles.....	2979
Décisions	
2007-263-1, 2007-264-1 et 2007-363 à 2007-368.....	2973
Tribunal canadien du commerce extérieur	
Caissons sans soudure en acier au carbone ou en acier allié pour puits de pétrole et de gaz — Décision provisoire de dommage.....	2972
PARLEMENT	
Chambre des communes	
*Demandes introductives de projets de loi privés (deuxième session, trente-neuvième législature).....	2970
RÈGLEMENTS PROJETÉS	
Administration de pilotage de l'Atlantique	
Loi sur le pilotage	
Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.....	2992
Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996 [baie Voisey's].....	2997
Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996.....	2999
Commission canadienne de sûreté nucléaire	
Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires	
Règlement correctif visant le Règlement sur les droits pour le recouvrement des coûts de la Commission canadienne de sûreté nucléaire.....	3009



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

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