

# Canada Gazette

## Part I



# Gazette du Canada

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JANUARY 4, 2020

OTTAWA, LE SAMEDI 4 JANVIER 2020

### Notice to Readers

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 8, 2020, 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 two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the [Canada Gazette website](#). The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the [Parliament of Canada website](#).

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Services and Procurement 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 requested Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at [TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

### Avis au lecteur

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 8 janvier 2020 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

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le [site Web de la Gazette du Canada](#). La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le [site Web du Parlement du Canada](#).

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Services publics et Approvisionnement Canada, 350, rue Albert, 5<sup>e</sup> 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 obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Services publics et Approvisionnement Canada par courriel à l'adresse [TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

**TABLE OF CONTENTS**

<b>Government House</b> .....	2
(orders, decorations and medals)	
<b>Government notices</b> .....	5
Appointment opportunities .....	5
<b>Parliament</b>	
House of Commons .....	7
<b>Commissions</b> .....	8
(agencies, boards and commissions)	
<b>Miscellaneous notices</b> .....	13
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
<b>Proposed regulations</b> .....	14
(including amendments to existing regulations)	
<b>Index</b> .....	28

**TABLE DES MATIÈRES**

<b>Résidence du gouverneur général</b> .....	2
(ordres, décorations et médailles)	
<b>Avis du gouvernement</b> .....	5
Possibilités de nominations .....	5
<b>Parlement</b>	
Chambre des communes .....	7
<b>Commissions</b> .....	8
(organismes, conseils et commissions)	
<b>Avis divers</b> .....	13
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
<b>Règlements projetés</b> .....	14
(y compris les modifications aux règlements existants)	
<b>Index</b> .....	29

**GOVERNMENT HOUSE****CANADIAN BRAVERY DECORATIONS**

On behalf of THE QUEEN, the Governor General, on the recommendation of the Canadian Decorations Advisory Committee (Bravery), has awarded Bravery Decorations as follows:

**Star of Courage**

Aaron Grant Gibbons (posthumous)

**Medal of Bravery**

Constable Marc-André Arpin  
 Constable Annie Arseneau  
 Constable Kyle Aucoin  
 Irene Margaret Bell  
 Commander Patrice Bigras  
 Kyle Busquine  
 Julio Cabrera  
 Julie Callaghan  
 Constable Jeffrey Czarnecki  
 Sandra Desnomie  
 Jehangir Faisal  
 Constable Jimmy Hébert  
 Yvonne Kanis  
 Christopher Ellis Lawless  
 Adam Matson  
 Daniel Joseph McKinney  
 Max Milan  
 Constable Paul Morin  
 Constable Marco Pagliericci  
 Constable Danny Paquette  
 Edward Reese  
 Stephen Ross  
 Bradley Schroeder  
 Jonathan Stein-Palmiere (posthumous)  
 Emilie Stevens  
 Sergeant Hughes Thibault  
 Keiren J. Tompkins  
 Mark Oscar Tuura  
 Dwayne Voth

**Peter Mills**

Director of Honours

**RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL****DÉCORATIONS CANADIENNES POUR ACTES DE BRAVOURE**

Au nom de LA REINE, la gouverneure générale, selon les recommandations du Conseil des décorations canadiennes (bravoure), a décerné les Décorations pour actes de bravoure suivantes :

**Étoile du courage**

Aaron Grant Gibbons (à titre posthume)

**Médaille de la bravoure**

L'agent Marc-André Arpin  
 L'agente Annie Arseneau  
 Le gendarme Kyle Aucoin  
 Irene Margaret Bell  
 Le commandant Patrice Bigras  
 Kyle Busquine  
 Julio Cabrera  
 Julie Callaghan  
 Le gendarme Jeffrey Czarnecki  
 Sandra Desnomie  
 Jehangir Faisal  
 L'agent Jimmy Hébert  
 Yvonne Kanis  
 Christopher Ellis Lawless  
 Adam Matson  
 Daniel Joseph McKinney  
 Max Milan  
 L'agent Paul Morin  
 L'agent Marco Pagliericci  
 L'agent Danny Paquette  
 Edward Reese  
 Stephen Ross  
 Bradley Schroeder  
 Jonathan Stein-Palmiere (à titre posthume)  
 Emilie Stevens  
 Le sergent Hughes Thibault  
 Keiren J. Tompkins  
 Mark Oscar Tuura  
 Dwayne Voth

Le directeur des distinctions honorifiques

**Peter Mills**

**MERITORIOUS SERVICE DECORATIONS**

On behalf of THE QUEEN, the Governor General, on the recommendation of the Chief of the Defence Staff, has awarded Meritorious Service Decorations (Military Division) as follows:

**Meritorious Service Cross (Military Division)**

Brigadier-General Joseph Raymond Marc Gagné, O.M.M., M.S.M., C.D.  
 Colonel Robert Brian Irwin, C.D.  
 Lieutenant-Colonel Steven Kelly MacBeth, M.S.M., C.D.  
 Colonel Christopher Alan McKenna, O.M.M., M.S.M., C.D.  
 Lieutenant-Colonel Christopher Wayne Morrison, C.D.

**Meritorious Service Medal (Military Division)**

Major Mathieu Liam Chêne Arseneault, C.D.  
 Sergeant Marc-André Joseph Jacques Bastille  
 Warrant Officer Marcel Yan Boursier, M.M.M., C.D.  
 Master Seaman Rebecca Michal Charlesworth, C.D.  
 Chief Warrant Officer John Castel Copeland, M.M.M., C.D.  
 Commander Nathan George Decicco, C.D.  
 Major Cullen Patrick Downey, C.D.  
 Warrant Officer Marc Joseph Claude Gérard Dumont, C.D.  
 Major Alexander Stewart Duncan, C.D.  
 Petty Officer 2nd Class Justin Robert Dale Furman, C.D.  
 Chief Warrant Officer Vincent Ronald Gagnon, M.M.M., C.D.  
 Major Joseph Marie Marc Yan Gauthier, C.D.  
 Major Patrick Clancy Gilbride  
 Lieutenant-Colonel Marie Aimée Julie Grand'Maison, C.D.  
 Lieutenant(N) Frederick Raymond Joseph, C.D.  
 Lieutenant-Colonel Kieran Keith Kennedy, C.D.  
 Lieutenant-Colonel James Timothy Kenney, C.D.  
 Lieutenant-Colonel Joshua Andrew Klemen, C.D.  
 Ordinary Seaman Frédéric Lapointe  
 Lieutenant-Colonel Pierre Alexandre Leroux, C.D.  
 Honorary Captain(N) Mark Roderick McQueen  
 Colonel Joseph Laurier Serge Ménard, C.D.  
 Chief Warrant Officer Steven Vincent Merry, M.M.M., C.D.  
 Chief Warrant Officer Justin Francis Morneau, M.M.M., C.D.  
 Master Warrant Officer Joseph André Robert Nadeau, C.D.  
 Colonel Cayle Ian Oberwarth, C.D.  
 Master Seaman Francisco Joaquim Grilo Peredo  
 Master Corporal Sébastien Lionel Renaud  
 Captain Paul Schouten (Kingdom of the Netherlands)  
 Leading Seaman Collin François Damien Maël Johan Teasdale, C.D.

**DÉCORATIONS POUR SERVICE MÉRITOIRE**

Au nom de LA REINE, la gouverneure générale, selon la recommandation du chef d'état-major de la défense, a décerné les Décorations pour service méritoire (division militaire) suivantes :

**La Croix du service méritoire (division militaire)**

Le brigadier-général Joseph Raymond Marc Gagné, O.M.M., M.S.M., C.D.  
 Le colonel Robert Brian Irwin, C.D.  
 Le lieutenant-colonel Steven Kelly MacBeth, M.S.M., C.D.  
 Le colonel Christopher Alan McKenna, O.M.M., M.S.M., C.D.  
 Le lieutenant-colonel Christopher Wayne Morrison, C.D.

**Médaille du service méritoire (division militaire)**

Le major Mathieu Liam Chêne Arseneault, C.D.  
 Le sergent Marc-André Joseph Jacques Bastille  
 L'adjutant Marcel Yan Boursier, M.M.M., C.D.  
 Le matelot-chef Rebecca Michal Charlesworth, C.D.  
 L'adjutant-chef John Castel Copeland, M.M.M., C.D.  
 Le capitaine de frégate Nathan George Decicco, C.D.  
 Le major Cullen Patrick Downey, C.D.  
 L'adjutant Marc Joseph Claude Gérard Dumont, C.D.  
 Le major Alexander Stewart Duncan, C.D.  
 Le maître de 2<sup>e</sup> classe Justin Robert Dale Furman, C.D.  
 L'adjutant-chef Vincent Ronald Gagnon, M.M.M., C.D.  
 Le major Joseph Marie Marc Yan Gauthier, C.D.  
 Le major Patrick Clancy Gilbride  
 Le lieutenant-colonel Marie Aimée Julie Grand'Maison, C.D.  
 Le lieutenant de vaisseau Frederick Raymond Joseph, C.D.  
 Le lieutenant-colonel Kieran Keith Kennedy, C.D.  
 Le lieutenant-colonel James Timothy Kenney, C.D.  
 Le lieutenant-colonel Joshua Andrew Klemen, C.D.  
 Le matelot de 3<sup>e</sup> classe Frédéric Lapointe  
 Le lieutenant-colonel Pierre Alexandre Leroux, C.D.  
 Le capitaine de vaisseau honoraire Mark Roderick McQueen  
 Le colonel Joseph Laurier Serge Ménard, C.D.  
 L'adjutant-chef Steven Vincent Merry, M.M.M., C.D.  
 L'adjutant-chef Justin Francis Morneau, M.M.M., C.D.  
 L'adjutant-maître Joseph André Robert Nadeau, C.D.  
 Le colonel Cayle Ian Oberwarth, C.D.  
 Le matelot-chef Francisco Joaquim Grilo Peredo  
 Le caporal-chef Sébastien Lionel Renaud  
 Le capitaine Paul Schouten (Royaume des Pays-Bas)  
 Le matelot de 1<sup>re</sup> classe Collin François Damien Maël Johan Teasdale, C.D.

On behalf of THE QUEEN, the Governor General, on the recommendation of the Chief of the Defence Staff, has awarded a Meritorious Service Medal to a member of the Canadian Armed Forces for military activities of high standard that have brought great honour to the Canadian Armed Forces and to Canada. For security and operational reasons, the recipient's name and citation have not been released.

**Peter Mills**

Director of Honours

**MENTION IN DISPATCHES**

On behalf of THE QUEEN, the Governor General, on the recommendation of the Chief of the Defence Staff, has given orders for the publication of the name of the following person as having been Mentioned in Dispatches in recognition of gallant and distinguished service:

Master Corporal Shawn Douglas Orme, C.D.

**Peter Mills**

Director of Honours

Au nom de LA REINE, la gouverneure générale, selon la recommandation du chef d'état-major de la défense, a décerné une Médaille du service méritoire à un membre des Forces armées canadiennes pour reconnaître des actions militaires accomplies selon des règles très rigoureuses et qui ont fait grand honneur aux Forces armées canadiennes et au Canada. Pour des raisons opérationnelles et de sécurité, le nom et la citation du récipiendaire ne sont pas publiés.

Le directeur des distinctions honorifiques

**Peter Mills****CITATION À L'ORDRE DU JOUR**

Au nom de LA REINE, la gouverneure générale, selon la recommandation du chef d'état-major de la défense, a ordonné la publication du nom de la personne suivante comme ayant été citée à l'ordre du jour en reconnaissance de son acte de bravoure et de son service distingué :

Le caporal-chef Shawn Douglas Orme, C.D.

Le directeur des distinctions honorifiques

**Peter Mills**

## GOVERNMENT NOTICES

### OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

#### BANK ACT

*Stifel Financial Corp. — Approval to have a financial establishment in Canada*

Notice is hereby given that, pursuant to subsection 522.211(1) of the *Bank Act*, the Minister of Finance approved, on November 21, 2019, Stifel Financial Corp. to have a financial establishment in Canada.

December 17, 2019

**Jeremy Rudin**

Superintendent of Financial Institutions

### PRIVY COUNCIL OFFICE

#### *Appointment opportunities*

*We know that our country is stronger — and our government more effective — when decision-makers reflect Canada's diversity. The Government of Canada has implemented an appointment process that is transparent and merit-based, strives for gender parity, and ensures that Indigenous peoples and minority groups are properly represented in positions of leadership. We continue to search for Canadians who reflect the values that we all embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.*

*We are equally committed to providing a healthy workplace that supports one's dignity, self-esteem and the ability to work to one's full potential. With this in mind, all appointees will be expected to take steps to promote and maintain a healthy, respectful and harassment-free work environment.*

*The Government of Canada is currently seeking applications from diverse and talented Canadians from across the country who are interested in the following positions.*

#### **Current opportunities**

The following opportunities for appointments to Governor in Council positions are currently open for

## AVIS DU GOUVERNEMENT

### BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

#### LOI SUR LES BANQUES

*Stifel Financial Corp. — Agrément relatif aux établissements financiers au Canada*

Avis est par les présentes donné qu'en vertu du paragraphe 522.211(1) de la *Loi sur les banques* le ministre des Finances a consenti, le 21 novembre 2019, à ce que Stifel Financial Corp. ait un établissement financier au Canada.

Le 17 décembre 2019

Le surintendant des institutions financières

**Jeremy Rudin**

### BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

#### *Possibilités de nominations*

*Nous savons que notre pays est plus fort et notre gouvernement plus efficace lorsque les décideurs reflètent la diversité du Canada. Le gouvernement du Canada a mis en œuvre un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui reflète son engagement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuons de rechercher des Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l'inclusion, l'honnêteté, la prudence financière et la générosité d'esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.*

*Nous nous engageons également à offrir un milieu de travail sain qui favorise la dignité et l'estime de soi des personnes et leur capacité à réaliser leur plein potentiel au travail. Dans cette optique, toutes les personnes nommées devront prendre des mesures pour promouvoir et maintenir un environnement de travail sain, respectueux et exempt de harcèlement.*

*Le gouvernement du Canada sollicite actuellement des candidatures auprès de divers Canadiens talentueux provenant de partout au pays qui manifestent un intérêt pour les postes suivants.*

#### **Possibilités d'emploi actuelles**

Les possibilités de nominations des postes pourvus par décret suivantes sont actuellement ouvertes aux

applications. Every opportunity is open for a minimum of two weeks from the date of posting on the [Governor in Council Appointments website](#).

<b>Position</b>	<b>Organization</b>	<b>Closing date</b>
Auditor General of Canada	Office of the Auditor General of Canada	

demandes. Chaque possibilité est ouverte aux demandes pour un minimum de deux semaines à compter de la date de la publication sur le [site Web des nominations par le gouverneur en conseil](#).

<b>Poste</b>	<b>Organisation</b>	<b>Date de clôture</b>
Vérificateur général du Canada	Bureau du vérificateur général du Canada	

## PARLIAMENT

### HOUSE OF COMMONS

First Session, 43rd Parliament

#### PRIVATE BILLS

[Standing Order 130](#) respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 30, 2019.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, West Block, Room 314-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-9511.

**Charles Robert**

Clerk of the House of Commons

## PARLEMENT

### CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, 43<sup>e</sup> 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 30 novembre 2019.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés à l'adresse suivante : Chambre des communes, Édifice de l'Ouest, pièce 314-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-9511.

Le greffier de la Chambre des communes

**Charles Robert**



**COMMISSIONS****CANADA ENERGY REGULATOR****APPLICATION TO BUILD AND OPERATE AN INTERNATIONAL POWER LINE***Hydro-Québec TransÉnergie*

By an application dated September 30, 2019, Hydro-Québec TransÉnergie (the “Applicant”) has applied to the Commission of the Canada Energy Regulator (the “Commission”), under section 248 of the *Canadian Energy Regulator Act* (the “Act”), for authorization to build and operate a 320-kV direct current international power line linking the Appalaches substation to the New England Clean Energy Connect project in the United States. The selected line route cited in this application covers a distance of approximately 103 km, from the Appalaches substation in the Municipality of Saint-Adrien-d’Irlande to a point located in the Municipality of Frontenac, at the border between Quebec and the State of Maine (United States).

The Commission wishes to inform all interested parties that it is now initiating a preliminary technical analysis of the application. Upon completion of said analysis, a second notice will be published, inviting all interested parties to submit their comments to the Commission before any decision is rendered concerning the permit application. To the extent possible, the Commission wishes to minimize duplications with the provincial regulatory process, namely, the environmental assessment process conducted by the Ministère de l’Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques [Quebec department of the environment and the fight against climate change], including all public hearings consultation sessions held by the Bureau d’audiences publiques sur l’environnement (BAPE) [Quebec office for public hearings on the environment].

In the meantime, the Commission encourages all interested parties to submit any comments or concerns they may have to the Applicant and to participate in the review being carried out as part of the provincial regulatory process.

All relevant documents may also be viewed as follows:

1. During regular business hours, at the Applicant’s offices at 75 René-Lévesque Boulevard (Centre de documentation), 2nd Floor, Montréal, Quebec H2Z 1A4.
2. During regular business hours, at the Canadian Energy Regulator’s library, 517 Tenth Avenue SW, 2nd Floor,

**COMMISSIONS****RÉGIE DE L’ÉNERGIE DU CANADA****DEMANDE VISANT LA CONSTRUCTION ET L’EXPLOITATION D’UNE LIGNE INTERNATIONALE***Hydro-Québec TransÉnergie*

Hydro-Québec TransÉnergie (le « demandeur ») a déposé auprès de la Commission de la Régie de l’énergie du Canada (la « Commission »), aux termes de l’article 248 de la *Loi sur la Régie canadienne de l’énergie* (la « Loi »), une demande datée du 30 septembre 2019 en vue d’obtenir l’autorisation de construire et d’exploiter une ligne internationale de transport d’électricité à courant continu à 320 kV reliant le poste des Appalaches et le projet New England Clean Energy Connect aux États-Unis. Le tracé retenu pour la ligne faisant l’objet de cette demande s’étendrait sur une distance d’environ 103 km du poste des Appalaches, situé dans la Municipalité de Saint-Adrien-d’Irlande, jusqu’à un point situé dans la Municipalité de Frontenac, à la frontière entre le Québec et l’État du Maine (États-Unis).

La Commission souhaite informer les parties intéressées qu’elle débute maintenant son analyse technique préliminaire de la demande. Une fois qu’elle aura complété cette analyse préliminaire, un deuxième avis sera publié afin d’inviter les parties intéressées à faire part à la Commission de leurs points de vue avant qu’une décision soit prise relativement à la demande de permis. La Commission précise qu’elle souhaite éviter le plus possible les doublons avec le processus réglementaire provincial, notamment la procédure d’évaluation et d’examen des impacts sur l’environnement menée par le ministère de l’Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques, y compris toute séance tenue par le Bureau d’audiences publiques sur l’environnement (BAPE).

Entre-temps, la Commission invite les parties intéressées à faire part de leurs préoccupations au demandeur, le cas échéant, ainsi qu’à participer à l’examen en cours dans le cadre du processus réglementaire provincial.

Les documents relatifs à la demande peuvent également être consultés entre-temps aux endroits suivants :

1. Pendant les heures normales d’ouverture, aux bureaux du demandeur situés au 75, boulevard René-Lévesque Ouest (Centre de documentation), 2<sup>e</sup> étage, Montréal (Québec) H2Z 1A4.
2. Pendant les heures normales d’ouverture, à la bibliothèque de la Régie de l’énergie du Canada, 517 Tenth

Calgary, Alberta T2R 0A8. The application is also available on the [Canada Energy Regulator website](#).

For more information on the process or the assessment by the Commission, please contact a CER process advisor by telephone at 1-800-899-1265 (toll-free).

**Louise George**

Secretary of the Commission of the  
Canada Energy Regulator

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND  
TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

**NOTICE TO INTERESTED PARTIES**

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

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

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

Avenue SW, 2<sup>e</sup> étage, Calgary (Alberta) T2R 0A8. La demande est aussi disponible sur le [site Web de la Régie de l'énergie du Canada](#).

Pour de plus amples renseignements sur le processus régissant l'examen mené par la Commission, prière de communiquer avec un conseiller ou une conseillère en processus par téléphone au 1-800-899-1265 (sans frais).

La secrétaire de la Commission de la  
Régie de l'énergie du Canada

**Louise George**

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

**AVIS AUX INTÉRESSÉS**

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1<sup>er</sup> avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, certaines demandes de radiodiffusion seront affichées directement sur le [site Web du Conseil](#) sous la rubrique « [Demandes de la Partie 1](#) ».

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

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

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION****CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

## DECISIONS

## DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2019-425	December 19, 2019 / 19 décembre 2019	Fairchild Television Ltd.	Fairchild TV	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2019-426	December 19, 2019 / 19 décembre 2019	Hope FM Ministries Limited	CINU-FM	Truro	Nova Scotia / Nouvelle-Écosse
2019-427	December 19, 2019 / 19 décembre 2019	Quebecor Media Inc. / Québecor Média inc.	TVA Sports	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2019-429	December 19, 2019 / 19 décembre 2019	Bell Media Inc. / Bell Média inc.	Super Écran	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2019-430	December 19, 2019 / 19 décembre 2019	Stingray Group Inc. / Groupe Stingray inc.	PalmarèsADISQ	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2019-431	December 20, 2019 / 20 décembre 2019	Sirius XM Canada Inc.	Sirius Canada and / et XM Canada	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2019-435	December 20, 2019 / 20 décembre 2019	Rogers Media Inc.	CITY-DT and / et CFMT-DT	Toronto	Ontario

**INTERNATIONAL JOINT COMMISSION****COMMISSION MIXTE INTERNATIONALE**

## BOUNDARY WATERS TREATY OF 1909

## TRAITÉ DES EAUX LIMITOPHES DE 1909

*Public hearings on proposed nutrient concentration objectives and nutrient load targets for the Red River*

*Audiences publiques concernant les objectifs proposés en matière de concentration et de charge de nutriments à atteindre dans la rivière Rouge*

The International Joint Commission (IJC) has announced that it is inviting [public comment](#) on recommendations made by the International Red River Board (IRRB) in a report describing proposed nutrient concentration objectives and nutrient load targets for the Red River at the boundary between the United States and Canada. Comments will be accepted at a public hearing to be held on January 16, 2020, in Fargo, North Dakota. Comments can also be sent by email ([Commission@ottawa.ijc.org](mailto:Commission@ottawa.ijc.org) or [Commission@washington.ijc.org](mailto:Commission@washington.ijc.org)) and [online](#) until February 28, 2020.

La Commission mixte internationale (CMI) annonce qu'elle [invite le public à commenter](#) les recommandations formulées par le Conseil international de la rivière Rouge (CIRR) dans un rapport décrivant les objectifs de concentration et de charge de nutriments à atteindre dans la rivière Rouge, à la frontière canado-américaine. Les commentaires seront recueillis lors d'une audience publique qui aura lieu le 16 janvier 2020 à Fargo (Dakota du Nord). Les commentaires seront également recueillis par courriel ([Commission@ottawa.ijc.org](mailto:Commission@ottawa.ijc.org) ou [Commission@washington.ijc.org](mailto:Commission@washington.ijc.org)) et [en ligne](#) jusqu'au 28 février 2020.

The IRRB's full report can be found on the [IJC website](#).

Le rapport complet du CIRR (en anglais) se trouve sur le [site Web de la CMI](#).

**Public hearing on the IRRB report on proposed nutrient water quality objectives****Audience publique sur le rapport de la CIRR proposant des objectifs en matière de teneur en nutriments pour une eau de qualité**

**Date:** January 16, 2020

**Date :** Le 16 janvier 2020

**Time:** 7–9 p.m.

**Heure :** De 19 h à 21 h

**Location:** Delta Marriott Fargo, 1635 42nd Street SW, Fargo, ND 58103

**Lieu :** Delta Marriott Fargo, 1635 42nd Street SW, Fargo, ND 58103

The Commission reports on water quality of the Red River as it crosses the boundary pursuant to a reference under Article IX of the *Boundary Waters Treaty of 1909* (the Treaty) between the United States and Canada. Commission recommendations to the two federal governments under Article IX references of the Treaty are not binding and not to be considered decisions of the two federal governments.

The International Red River Board was established by the Commission in part to assist in reporting on the water quality of the Red River as it crosses the boundary and to recommend amendments or additions to the water quality objectives approved by the U.S. and Canadian governments in 1968 when considered warranted by the Commission.

In the 2000s, the IRRB identified nutrients as an issue of concern. The Board established a water quality committee to develop recommendations for potential nutrient load allocations and/or targets. At the IRRB's September 2019 meeting, the Board agreed to recommend the following nutrient concentration objectives and nutrient load targets for the Red River at the boundary between the United States and Canada:

#### **Nutrient concentration objective**

- Total phosphorus 0.15 mg/L
- Total nitrogen 1.15 mg/L

#### **Application**

- Seasonal average (April 1–October 30)

#### **Nutrient load target**

- Total phosphorus 1 400 tonnes/year
- Total nitrogen 9 525 tonnes/year

#### **Application**

- Five-year running average

Commissioners will be present to hear comments at the above-referenced public hearing in Fargo, North Dakota, on January 16, 2020, from 7 to 9 p.m. A public comment period on the IRRB report will also be open through February 28, 2020. Public input is essential to the Commission's consideration of a recommendation to the governments of the United States and Canada.

The International Joint Commission was established under the *Boundary Waters Treaty of 1909* to help the United States and Canada prevent and resolve disputes over the use of the waters the two countries share. Its responsibilities include investigating and reporting on

La Commission rend compte de la qualité de l'eau de la rivière Rouge à son point de franchissement de la frontière, conformément à l'article IX du *Traité des eaux limitrophes de 1909* (le Traité) entre les États-Unis et le Canada. Les recommandations de la Commission aux deux gouvernements fédéraux, faites en vertu des dispositions en question, ne sont pas contraignantes et ne doivent pas être considérées comme des décisions des deux gouvernements fédéraux.

Le Conseil international de la rivière Rouge a été créé par la Commission en partie pour contribuer à la production de rapports sur la qualité de l'eau de la rivière Rouge à hauteur de la frontière et pour recommander des modifications ou des ajouts aux objectifs de qualité de l'eau approuvés par les gouvernements des États-Unis et du Canada en 1968, si la Commission le juge justifié.

Dans les années 2000, le CIRR a conclu que la teneur de nutriments dans l'eau était préoccupante. Le Conseil a mis sur pied un comité de la qualité de l'eau à qui il a demandé de recommander des objectifs de concentration de nutriments et des cibles de charge. Lors de sa réunion de septembre 2019, le Conseil a convenu de recommander les objectifs suivants de concentration et de charge de nutriments dans la rivière Rouge, à la frontière entre les États-Unis et le Canada :

#### **Objectif de concentration de nutriments**

- Phosphore total 0,15 mg/L
- Azote total 1,15 mg/L

#### **Application**

- Moyenne saisonnière (du 1<sup>er</sup> avril au 30 octobre)

#### **Charge de nutriments ciblée**

- Phosphore total 1 400 tonnes/an
- Azote total 9 525 tonnes/an

#### **Application**

- Moyenne mobile sur cinq ans

Les commissaires seront présents pour recueillir les commentaires de l'auditoire lors de la séance publique de Fargo (Dakota du Nord), le 16 janvier 2020, de 19 h à 21 h. Par ailleurs, le public pourra continuer de faire part de ses commentaires en ligne sur le rapport du CIRR jusqu'au 28 février 2020. La Commission a besoin d'entendre les réactions du public pour être en mesure de formuler une recommandation aux gouvernements des États-Unis et du Canada.

La Commission mixte internationale a été créée en vertu du *Traité des eaux limitrophes de 1909* afin d'aider les États-Unis et le Canada à prévenir ou à résoudre tout différend relatif à l'utilisation des eaux que se partagent les deux pays. Elle a notamment pour responsabilité de faire

issues of concern when asked by the governments of the two countries. For more information, visit the [Commission's website](#).

**Contacts**

Sarah Lobrichon  
Ottawa, Ontario  
Telephone: 613-992-5368  
Email: [lobrichons@ottawa.ijc.org](mailto:lobrichons@ottawa.ijc.org)

Frank Bevacqua  
Washington, DC  
Telephone: 202-736-9024  
Email: [bevacquaf@washington.ijc.org](mailto:bevacquaf@washington.ijc.org)

December 20, 2019

**Camille Mageau**  
Secretary, Canadian Section

enquête sur toute question préoccupante à la demande des gouvernements des deux pays, et de leur faire rapport par la suite. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le [site Web de la CMI](#).

**Personnes-ressources**

Sarah Lobrichon  
Ottawa (Ontario)  
Téléphone : 613-992-5368  
Courriel : [lobrichons@ottawa.ijc.org](mailto:lobrichons@ottawa.ijc.org)

Frank Bevacqua  
Washington, DC  
Téléphone : 202-736-9024  
Courriel : [bevacquaf@washington.ijc.org](mailto:bevacquaf@washington.ijc.org)

Le 20 décembre 2019

La secrétaire, Section canadienne  
**Camille Mageau**

---

**MISCELLANEOUS NOTICES****CANADA GUARANTY FINANCIAL CORPORATION****APPLICATION TO ESTABLISH AN INSURANCE COMPANY**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 25(2) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that Canada Guaranty Financial Corporation intends to apply to the Minister of Finance for letters patent to incorporate a mortgage insurance company. The proposed mortgage insurance company will carry on business in Canada under the name “CG Plus Mortgage Insurance Company” in English and “Société d’assurance hypothécaire CG Plus” in French. Its head office will be located in Toronto, Ontario.

The proposed mortgage insurance company intends to engage in residential mortgage default insurance and related activities.

Any person who objects to the issuance of these letters patent 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 February 17, 2020.

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued to incorporate the mortgage insurance company. The granting of the letters patent will be dependent upon the normal *Insurance Companies Act* (Canada) application review process and the discretion of the Minister of Finance.

December 28, 2019

**Canada Guaranty Financial Corporation**

**AVIS DIVERS****CANADA GUARANTY FINANCIAL CORPORATION****DEMANDE DE CONSTITUTION D’UNE SOCIÉTÉ D’ASSURANCES**

Avis est par la présente donné, conformément au paragraphe 25(2) de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada), que Canada Guaranty Financial Corporation entend présenter une demande au ministre des Finances pour la délivrance de lettres patentes afin de constituer une société d’assurance hypothécaire. La société d’assurance hypothécaire proposée fera affaire au Canada sous le nom français « Société d’assurance hypothécaire CG Plus » et le nom anglais « CG Plus Mortgage Insurance Company ». Son siège social sera situé à Toronto (Ontario).

La société d’assurance hypothécaire proposée a l’intention d’exercer des activités liées à l’assurance prêt hypothécaire résidentielle.

Toute personne qui s’oppose à la délivrance de ces lettres patentes peut notifier son opposition par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 17 février 2020.

Nota : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une preuve que les lettres patentes seront délivrées pour constituer la compagnie d’assurance hypothécaire. L’octroi des lettres patentes dépendra du processus normal d’examen de la demande en vertu de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada) et du pouvoir discrétionnaire du ministre des Finances.

Le 28 décembre 2019

**Canada Guaranty Financial Corporation**

**PROPOSED REGULATIONS**

Table of contents

**Pacific Pilotage Authority**

Regulations Amending the Pacific Pilotage  
Tariff Regulations ..... 15

**RÈGLEMENTS PROJETÉS**

Table des matières

**Administration de pilotage du Pacifique**

Règlement modifiant le Règlement sur les  
tarifs de l'Administration de pilotage du  
Pacifique ..... 15

## Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations

### Statutory authority

*Pilotage Act*

### Sponsoring agency

Pacific Pilotage Authority

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Executive summary

**Issues:** The Pacific Pilotage Authority (the Authority) requires additional revenues to meet rising expenses associated with the delivery of pilotage services. As well, certain wording in the *Pacific Pilotage Tariff Regulations* (the Regulations) is unclear and requires clarification.

**Description:** The following changes are proposed to come into force April 1, 2020:

1. Increase the base tariff by 2.25%;
2. Introduce a *Pilotage Act* administration charge to cover expenses anticipated under the new section 37.1 of the *Pilotage Act* (the Act);
3. Increase the launch replacement fee from \$60 per assignment to \$100 per assignment (new launch build);
4. Decrease the fuel surcharge at Pine Island by 50%; and
5. Clarify the wording pertaining to delay charges.

**Rationale:** The proposed amendments to the *Pacific Pilotage Tariff Regulations* will ensure the Authority can set pilotage charges at levels that are fair and reasonable, while also allowing it to remain financially self-sufficient. The Authority has consulted with its stakeholders prior to the creation and submission of this document.

## Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique

### Fondement législatif

*Loi sur le pilotage*

### Organisme responsable

Administration de pilotage du Pacifique

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

(Le présent résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Résumé

**Enjeux :** L'Administration de pilotage du Pacifique (l'Administration) a besoin de revenus additionnels pour répondre aux dépenses croissantes associées à la prestation de services de pilotage. De plus, certaines formulations dans le *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique* (le Règlement) sont ambiguës et nécessitent des clarifications.

**Description :** Les modifications suivantes sont proposées en vue d'une entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2020 :

1. Augmenter le tarif de base de 2,25 %;
2. Instaurer un droit d'administration de la *Loi sur le pilotage* (la Loi) pour couvrir les dépenses anticipées en vertu du nouvel article 37.1 de la Loi;
3. Augmenter le droit de remplacement des bateaux-pilotes de 60 \$ par affectation à 100 \$ par affectation (construction d'un nouveau bateau-pilote);
4. Réduire le droit supplémentaire pour le carburant à l'île Pine de 50 %;
5. Clarifier la formulation concernant les droits pour retard.

**Justification :** Les modifications proposées au *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique* permettront à l'Administration de fixer les droits de pilotage à des niveaux justes et raisonnables, tout en lui permettant de maintenir son autonomie financière. L'Administration a consulté ses intervenants avant la création et la soumission du présent document.



## Issues

The current tariff rates imposed by the Authority are not sufficient to cover rising pilotage expenses. As well, current wording related to delay charges is not clear and could give rise to misinterpretation.

## Background

The Authority is a financially autonomous Crown corporation, listed in Schedule III of the *Financial Administration Act*, whose role is to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient and economical pilotage service within all coastal waters of the west coast of Canada, including the Fraser River.

Section 33 of the *Pilotage Act* allows the Authority to make regulations prescribing tariffs that are fair and reasonable to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. The regulatory process ensures stakeholder consultation and transparency in tariff setting. Therefore, the process is initiated many months before tariffs can come into force.

The Authority has developed a sophisticated forecasting and modelling tool that is used by the Authority and its stakeholders to determine future tariffs. The tool allows stakeholders to apply business scenarios to the Authority (e.g. if the Trans Mountain Expansion [TMX] project was to move ahead in fiscal year 2023, what would the pilot hiring requirement need to be in fiscal year 2020 to minimize callbacks in 2024, and what would the resulting tariff need to be to pay for the training and apprenticeship costs of the pilots). This process is extensive and allows the Authority to work collaboratively with stakeholders to determine minimum tariff needs in order to continue to operate on a financially self-sufficient basis.

In 2019, following a review of the Act, amendments were tabled in Bill C-97 (*Budget Implementation Act, 2019, No. 1*) and received royal assent in June 2019. The coming into force of the amendments will occur over four Orders in Council, on dates set by the Governor in Council. In August 2019, the first of the amendments came into force, including section 37.1: “For the purpose of defraying the costs of the administration of this Act, including the development of regulations, and the enforcement of this Act, an Authority shall, on request, pay to the Minister an amount specified by the Minister in a time and manner specified by the Minister”.

The proposed tariff amendments include provisions to address anticipated costs associated with the implementation of section 37.1 of the Act. The Authority has received

## Enjeux

Les tarifs actuels imposés par l'Administration ne sont pas suffisants pour couvrir les dépenses de pilotage croissantes. De plus, la formulation actuelle concernant les droits pour retard est ambiguë et pourrait être mal interprétée.

## Contexte

L'Administration est une société d'État financièrement autonome, inscrite à l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, dont le rôle consiste à établir, exploiter, maintenir et administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace et économique dans l'ensemble des eaux côtières de la côte ouest du Canada, y compris le fleuve Fraser.

L'article 33 de la *Loi sur le pilotage* permet à l'Administration d'adopter des règlements pour fixer des tarifs qui sont justes et raisonnables afin de lui permettre d'assurer le financement autonome de ses opérations. Le processus réglementaire garantit la consultation des intervenants et la transparence de l'établissement des tarifs. Par conséquent, le processus commence plusieurs mois avant l'entrée en vigueur des tarifs.

L'Administration a développé un outil sophistiqué de prévision et de modélisation qui est utilisé par l'Administration et ses intervenants pour fixer les tarifs futurs. L'outil permet aux intervenants d'appliquer des scénarios opérationnels à l'Administration (par exemple si le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain [TMX] allait de l'avant au cours de l'exercice financier 2023, quelle serait l'exigence d'embauche de pilotes au cours de l'exercice financier 2020 pour minimiser les rappels en 2024, et quel devrait être le tarif pour payer les coûts de formation et d'apprentissage des pilotes). Il s'agit d'un processus approfondi qui permet à l'Administration de collaborer avec les intervenants afin de déterminer les tarifs minimaux nécessaires pour maintenir son autonomie financière.

En 2019, à la suite d'un examen de la Loi, des modifications ont été déposées dans le projet de loi C-97 (*Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019*). Ces modifications ont reçu la sanction royale en juin 2019. L'entrée en vigueur des modifications se fera par quatre décrets, aux dates fixées par la gouverneure en conseil. En août 2019, la première des modifications est entrée en vigueur, y compris l'article 37.1 : « Pour couvrir les coûts associés à l'exécution de la présente loi, notamment l'élaboration de règlements, et au contrôle d'application de celle-ci, une Administration doit payer au ministre, sur requête de celui-ci, la somme qu'il précise, selon les modalités qu'il détermine. »

Les modifications de tarifs proposées comprennent des dispositions pour faire face aux coûts anticipés associés à l'entrée en vigueur de l'article 37.1 de la Loi.

an estimate of the amounts anticipated to be charged under this provision for 2020. However, the timing and manner of payment has not been finalized. Furthermore, it remains to be determined if the payment will be requested as scheduled. In light of the process required to adjust tariff rates, it is necessary to implement the surcharge by April 1, 2020, in order to have sufficient revenue to pay the costs within the first quarter of 2021, as anticipated.

### Objective

The Authority's objective is to ensure that it continues to deliver pilotage and related services that are safe, efficient, and reliable, all while operating on a self-sustaining basis. The proposed amendments would allow the Authority to

1. Maintain tariffs that are fair and reasonable that permit the Authority to operate on a financially self-sustaining basis;
2. Ensure adequate revenue to pay for a new pilot launch as part of the Authority's launch replacement program. The new launch is expected to be completed in 2020 and will replace an older launch currently in service. The Authority does not maintain a contingency for launches, and normally bills users when launches are built. Therefore, the costs of this vessel will need to be recovered through an increase in the launch replacement fee; and
3. Clarify in the Regulations when a delay charge applies so that the wording aligns with the Authority's intent, as well as with the industry's current practices.

### Description

The Authority is proposing to implement the following changes effective April 1, 2020:

1. Increase tariffs by 2.25% (excluding fuel charges) effective April 1, 2020;
2. Introduce a *Pilotage Act* administration charge of \$57 per assignment. The Authority estimates that this surcharge will allow it to recuperate enough revenue to cover the charges anticipated in accordance with section 37.1 of the Act, and expected to be paid within the first quarter of 2021;
3. Increase the launch replacement fee from \$60 per assignment to \$100 per assignment to account for a new launch build;
4. Decrease the fuel surcharge at Pine Island by 50%; and
5. Clarify the language around when a delay charge applies so that it is clearer to the reader.

L'Administration a reçu une estimation des montants qui devraient être exigés en vertu de cette disposition pour 2020. Toutefois, le calendrier et le mode de paiement n'ont pas encore été fixés. De plus, il reste à déterminer si le paiement sera demandé comme prévu. Compte tenu du processus requis pour ajuster les tarifs, il est nécessaire de proposer le droit supplémentaire d'ici le 1<sup>er</sup> avril 2020 afin de disposer de revenus suffisants pour payer les coûts anticipés au cours du premier trimestre de 2021.

### Objectif

L'objectif de l'Administration est de s'assurer qu'elle continue à fournir des services de pilotage et des services connexes qui sont sécuritaires, efficaces et fiables, tout en maintenant son autonomie financière. Les modifications proposées permettraient à l'Administration :

1. De maintenir des tarifs justes et raisonnables permettant à l'Administration d'assurer son autonomie financière;
2. D'assurer des revenus adéquats pour payer un nouveau bateau-pilote dans le cadre du programme de remplacement des bateaux-pilotes de l'Administration. Le nouveau bateau-pilote devrait être terminé en 2020 et il remplacera un bateau-pilote plus ancien actuellement en service. L'Administration ne maintient pas de réserve pour les bateaux-pilotes et transmet normalement les coûts aux utilisateurs quand de nouveaux bateaux-pilotes sont construits. Ainsi, les coûts de ce navire devront être récupérés par le biais d'une augmentation des droits de remplacement des bateaux-pilotes;
3. De clarifier dans le Règlement le moment où un droit pour retard s'applique, pour que la formulation corresponde à l'intention de l'Administration, ainsi qu'aux pratiques actuelles de l'industrie.

### Description

L'Administration propose de mettre en œuvre les modifications suivantes à compter du 1<sup>er</sup> avril 2020 :

1. Augmenter les tarifs de 2,25 % (excluant les droits pour le carburant) à compter du 1<sup>er</sup> avril 2020;
2. Instaurer un droit d'administration de la *Loi sur le pilotage* de 57 \$ par affectation. L'Administration estime que ce droit supplémentaire lui permettra de récupérer assez de revenus pour couvrir les coûts anticipés en vertu de l'article 37.1 de la Loi au cours du premier trimestre de 2021;
3. Augmenter le droit de remplacement des bateaux-pilotes de 60 \$ par affectation à 100 \$ par affectation pour tenir compte de la construction d'un nouveau bateau-pilote;
4. Réduire le droit supplémentaire pour le carburant à l'île Pine de 50 %;

## Regulatory development

### Consultation

The key stakeholders impacted by these amendments comprise four large organizations and represent multiple customers:

- The Chamber of Shipping
- The Shipping Federation of Canada
- The International Shipowners' Association
- The Cruise Lines International Association

In 2019, the Authority undertook consultations with its stakeholders on August 12 and again on August 19 and emerged with a proposed tariff for fiscal year 2020 based on a collaborative effort through the Authority's modeling tool. Following these meetings, the Authority sent out summaries of the suggested outcomes asking for feedback from the industry associations once they had had a chance to discuss with their respective memberships. Feedback was received by all affected associations and, with one exception, the Authority believes that there is a low likelihood of an objection to the proposed tariff rates for 2020.

Stakeholders voiced strong concerns with respect to the introduction of a *Pilotage Act* administration charge in 2020, in the amount of \$57 per assignment. While the Authority acknowledges the concerns of the industry, section 37.1 of the Act obliges the Authority to pay the charges determined necessary by the Minister for the purpose of administering the changes to the Act. In light of the time it takes to adjust tariff rates through the regulatory process, the Authority has no choice but to move forward with the proposed surcharge based on current estimates, in order to secure the revenue necessary to be able to pay the charges by the first quarter of 2021 as anticipated.

### Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, analysis was undertaken to determine whether the proposed Regulations are likely to give rise to modern treaty obligations. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposal in relation to modern treaties in effect and after examination, no implications or impacts on modern treaties were identified.

5. Clarifier la formulation concernant le moment où un droit pour retard s'applique afin qu'elle soit plus claire pour le lecteur.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

Les intervenants clés touchés par ces modifications comprennent quatre grandes organisations et représentent de multiples clients :

- La Chamber of Shipping
- La Fédération maritime du Canada
- L'International Shipowners' Association
- La Cruise Lines International Association

En 2019, l'Administration a entrepris des consultations avec ses intervenants le 12 août et de nouveau le 19 août. Elle a ainsi déterminé un tarif proposé pour l'exercice financier 2020 basé sur un effort collaboratif à l'aide de son outil de modélisation. À la suite de ces rencontres, l'Administration a envoyé des résumés des résultats suggérés en demandant aux associations de l'industrie de fournir leur rétroaction une fois qu'elles auraient eu l'occasion d'en discuter avec leurs membres respectifs. La rétroaction a été reçue par toutes les associations touchées et, à une exception près, l'Administration croit qu'il existe une faible probabilité d'objection aux tarifs proposés pour 2020.

Les intervenants ont exprimé de vives préoccupations concernant l'instauration d'un droit d'administration de la *Loi sur le pilotage* en 2020, d'un montant de 57 \$ par affectation. Bien que l'Administration reconnaisse les préoccupations de l'industrie, l'article 37.1 de la Loi oblige l'Administration à payer les coûts déterminés par le ministre afin d'administrer les modifications à la Loi. Compte tenu du temps nécessaire pour ajuster les tarifs par le biais du processus réglementaire, l'Administration n'a d'autre choix que d'aller de l'avant avec le droit supplémentaire proposé basé sur des dépenses estimées, afin de s'assurer qu'elle dispose des revenus nécessaires pour pouvoir payer les droits anticipés d'ici le premier trimestre de 2021.

### Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Conformément à la *Directive du cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été entreprise pour déterminer si le règlement proposé est susceptible de donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. Cette évaluation a examiné la portée géographique et le sujet de la proposition par rapport aux traités modernes en vigueur et après l'évaluation, aucune implication ou incidence concernant des traités modernes n'a été cernée.

**Instrument choice**

The Authority considered a number of regulatory and non-regulatory options before proposing the present tariff amendments. A priority for the Authority is to remain financially self-sufficient through a combination of cost management and pilotage charges that are fair and reasonable. However, the Authority does not have a means of fixing pilotage charges through non-regulatory instruments, nor does it receive appropriations from Parliament that would allow it to cover its expenses. Therefore, the proposed amendments to the Regulations were deemed to be the most appropriate instrument choice to recover the revenues necessary to deliver pilotage services on a financially self-sufficient basis.

**Regulatory analysis***Benefits and costs***Cost-benefit statement****A. Quantified impacts (in Canadian dollars, 2019 price level / constant dollars)**

Discount rate: 7%		Base Year 2020	2021	2022	Final Year 2029	Total (PV)	Average
Costs	Shipping industry	\$2,658,104	\$3,115,485	\$3,119,927	\$3,487,228	\$23,093,428	\$3,330,411
Net benefits						—	—

**B. Qualitative impacts**

Increase in the launch replacement fee	Improved reliability: The new vessel will reduce the likelihood of launch delays due to equipment issues.
--	---

**Énoncé des coûts-avantages****A. Incidences chiffrées (en dollars canadiens, niveau de prix de 2019/dollars constants)**

Taux d'actualisation : 7 %		Année de base 2020	2021	2022	Année finale 2029	Total (valeur actualisée)	Moyenne
Coûts	Industrie du transport maritime	2 658 104 \$	3 115 485 \$	3 119 927 \$	3 487 228 \$	23 093 428 \$	3 330 411 \$
Avantages nets						—	—

**B. Incidences qualitatives**

Augmentation du droit de remplacement des bateaux-pilotes	Fiabilité améliorée : Le nouveau navire réduira la probabilité de retards des bateaux-pilotes causés par des problèmes d'équipement.
---	--

The discount rate used is 7% and the time period used is 10 years.

**Choix de l'instrument**

L'Administration a examiné diverses options réglementaires et non réglementaires avant de proposer les présentes modifications aux tarifs. Un des principaux objectifs de l'Administration est de maintenir son autonomie financière grâce à une combinaison de gestion des coûts et de droits de pilotage justes et raisonnables. Cependant, l'Administration ne dispose pas de moyen de fixer les droits de pilotage par le biais d'instruments non réglementaires, et elle ne reçoit pas non plus d'affectations de fonds du Parlement qui lui permettraient de couvrir ses dépenses. Ainsi, les modifications proposées au Règlement ont été jugées l'instrument le plus approprié pour récupérer les revenus nécessaires afin de fournir des services de pilotage tout en maintenant son autonomie financière.

**Analyse réglementaire***Avantages et coûts*

Le taux d'actualisation utilisé est de 7 % et la période utilisée est de 10 ans.

As can be seen below, the Authority has broken out the effects of each of the cost changes so that the magnitude of each can be seen.

Comme il est indiqué ci-dessous, l'Administration a ventilé les effets de chacune des modifications de coûts pour démontrer leur importance.

#### Detailed breakdown of the adjustments

Year	Total Revenue Base (\$)	Effect of Tariff (\$)	Pilotage Act Administration Charge (\$)	Launch (\$)	Fuel Decrease (\$)	Effect of all Adjustments (\$)
2020	98,730,804	1,864,305	593,054	363,385	(162,640)	2,658,104
2021	98,515,444	2,141,083	773,660	363,382	(162,640)	3,115,485
2022	98,493,680	2,145,525	773,660	363,382	(162,640)	3,119,927
2023	109,815,674	2,393,868	859,160	396,840	(162,640)	3,487,228
2024	109,810,226	2,393,868	859,160	396,840	(162,640)	3,487,228
2025	109,807,505	2,393,868	859,160	396,840	(162,640)	3,487,228
2026	109,806,145	2,393,868	859,160	396,840	(162,640)	3,487,228
2027	109,805,465	2,393,868	859,160	396,840	(162,640)	3,487,228
2028	109,805,125	2,393,868	859,160	396,840	(162,640)	3,487,228
2029	109,804,955	2,393,868	859,160	396,840	(162,640)	3,487,228

#### Ventilation détaillée des ajustements

Année	Revenus totaux de référence (\$)	Effet du tarif (\$)	Droit d'administration de la Loi sur le pilotage (\$)	Bateau-pilote (\$)	Réduction pour le carburant (\$)	Effet de tous les ajustements (\$)
2020	98 730 804	1 864 305	593 054	363 385	(162 640)	2 658 104
2021	98 515 444	2 141 083	773 660	363 382	(162 640)	3 115 485
2022	98 493 680	2 145 525	773 660	363 382	(162 640)	3 119 927
2023	109 815 674	2 393 868	859 160	396 840	(162 640)	3 487 228
2024	109 810 226	2 393 868	859 160	396 840	(162 640)	3 487 228
2025	109 807 505	2 393 868	859 160	396 840	(162 640)	3 487 228
2026	109 806 145	2 393 868	859 160	396 840	(162 640)	3 487 228
2027	109 805 465	2 393 868	859 160	396 840	(162 640)	3 487 228
2028	109 805 125	2 393 868	859 160	396 840	(162 640)	3 487 228
2029	109 804 955	2 393 868	859 160	396 840	(162 640)	3 487 228

The data source used for the purposes of calculating the effects of this set of amendments is the Authority's forecasting tool. The Authority's tool allows the user to see the impacts of each change to the Authority's revenues, expenses and cash flows (looking forward 15 years) from changes to assumptions. Assumptions that can be manipulated include

- Unit, hourly and travel rates
- Years in which the rates apply
- Launch rates by station
- Launch replacement fees
- Administration fees
- Union increases
- CPI assumptions

La source de données utilisée aux fins du calcul des effets de cet ensemble de modifications est l'outil de prévision de l'Administration. L'outil de l'Administration permet à l'utilisateur de voir les incidences de chaque modification sur les revenus, les dépenses et l'encaisse de l'Administration (pour les 15 années à venir), en modifiant les hypothèses. Les hypothèses pouvant être manipulées sont les suivantes :

- Tarifs unitaires, horaires et de déplacement
- Années auxquelles les tarifs s'appliquent
- Tarifs des bateaux-pilotes par station
- Droits de remplacement des bateaux-pilotes
- Frais d'administration
- Augmentations des syndicats

- Project expenses
- Interest rates
- Fuel rates at the pump
- Investment account draws/withdrawals
- Technology fees
- Pilot hires, attrition for full-time, seasonal and half-time pilots

A cost-benefit analysis is done in real time with stakeholders, using the Authority's model, in order to work out what tariff changes are acceptable by keeping cash within reasonable limits (maintaining the self-sufficiency mandate).

#### *Small business lens*

The small business lens does not apply, as there are no associated impacts on small businesses. The majority of commercial vessels are owned by large companies (\$100 million plus). Smaller pleasure vessels are generally owned by high net worth individuals and typically apply for a waiver from compulsory pilotage, which would exempt them from pilotage charges.

#### *One-for-one rule*

The proposal seeks to increase tariffs and adjust charges for pilotage services. All administrative systems are already in place to execute these changes; thus, no incremental administrative burden would be borne on industry, and the one-for-one rule would not apply.

#### *Regulatory cooperation and alignment*

The proposal is not part of a formal regulatory cooperation initiative.

#### *Strategic environmental assessment*

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required.

#### *Gender-based analysis plus*

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for this proposal. The proposed amendments put forward tariffs that are considered to be fair and reasonable for the purpose of delivering safe and efficient pilotage services.

- Hypothèses concernant l'IPC
- Dépenses de projet
- Taux d'intérêt
- Prix du carburant à la pompe
- Retraits du compte de placement
- Frais technologiques
- Embauche de pilotes, attrition des pilotes à temps plein, saisonniers et à mi-temps

Une analyse des coûts et avantages est effectuée en temps réel avec les intervenants, à l'aide du modèle de l'Administration, afin de déterminer les modifications de tarif qui sont acceptables en maintenant l'encaisse dans des limites raisonnables (pour maintenir l'autonomie financière).

#### *Lentille des petites entreprises*

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car il n'y a pas d'incidence associée aux petites entreprises. La majorité des navires commerciaux sont détenus par de grandes entreprises (100 millions de dollars et plus). Les petits navires de plaisance sont généralement détenus par des particuliers fortunés qui demandent habituellement une exemption du pilotage obligatoire, ce qui les exempte des droits de pilotage.

#### *Règle du « un pour un »*

La proposition vise à augmenter les tarifs et à ajuster les droits pour les services de pilotage. Tous les systèmes administratifs sont déjà en place pour effectuer ces modifications. Ainsi, aucun fardeau administratif supplémentaire ne serait assumé par l'industrie, et la règle du « un pour un » ne s'appliquerait pas.

#### *Coopération et harmonisation en matière de réglementation*

La proposition ne fait pas partie d'une initiative officielle de coopération en matière de réglementation.

#### *Évaluation environnementale stratégique*

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une évaluation préliminaire a conclu qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

#### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucune incidence concernant l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été cernée pour la présente proposition. Les modifications proposées mettent de l'avant des tarifs qui sont considérés comme justes et raisonnables aux fins de la prestation de services de pilotage sécuritaires et efficaces.

## Implementation, compliance and enforcement

### Implementation

The proposed tariffs, if approved, would be published in the *Pacific Pilotage Tariff Regulations*, and on the Authority's website. The new Regulations would come into force on April 1, 2020.

### Compliance and enforcement

The *Pilotage Act* provides an enforcement mechanism for all regulations made by pilotage authorities. Pilotage authorities can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid. Any 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. This proposal is expected to produce no changes to these compliance and enforcement mechanisms.

### Contact

Stefan Woloszyn  
Chief Financial Officer  
Pacific Pilotage Authority  
1000–1130 West Pender Street  
Vancouver, British Columbia  
V6E 4A4  
Telephone: 604-666-6988  
Fax: 604-666-1647  
Email: [swoloszyn@ppa.gc.ca](mailto:swoloszyn@ppa.gc.ca)  
Website: [www.ppa.gc.ca](http://www.ppa.gc.ca)

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 34(1)<sup>a</sup> of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, that the Pacific Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*.

Interested persons who have reason to believe that any charge in the proposed Regulations is prejudicial to the public interest, including the public interest that is consistent with the national transportation policy set out in section 5<sup>c</sup> of the *Canada Transportation Act*<sup>d</sup>, may file a notice of objection setting out the grounds

<sup>a</sup> S.C. 1998, c. 10, s. 150

<sup>b</sup> R.S., c. P-14

<sup>c</sup> S.C. 2019, c. 10, s. 166

<sup>d</sup> S.C. 1996, c. 10

## Mise en œuvre, conformité et application

### Mise en œuvre

Les tarifs proposés, s'ils sont approuvés, seront publiés dans le *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique* et sur le site Web de l'Administration. Le nouveau règlement entrerait en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2020.

### Conformité et application

La *Loi sur le pilotage* fournit un mécanisme d'application pour tous les règlements pris par les administrations de pilotage. Les administrations de pilotage peuvent aviser un agent des douanes de tout port au Canada de refuser de donner congé à tout navire pour lequel des droits de pilotage sont exigibles et impayés. Toute personne qui ne se conforme pas à la Loi ou au Règlement est coupable d'un délit et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende ne dépassant pas 5 000 \$. La présente proposition ne devrait entraîner aucune modification à ces mécanismes de conformité et d'application.

### Personne-ressource

Stefan Woloszyn  
Dirigeant principal des finances  
Administration de pilotage du Pacifique  
1130, rue West Pender, bureau 1000  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6E 4A4  
Téléphone : 604-666-6988  
Télécopieur : 604-666-1647  
Courriel : [swoloszyn@ppa.gc.ca](mailto:swoloszyn@ppa.gc.ca)  
Site Web : [www.ppa.gc.ca](http://www.ppa.gc.ca)

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 34(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, que l'Administration de pilotage du Pacifique, en vertu du paragraphe 33(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, 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<sup>c</sup> de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>d</sup>, peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès

<sup>a</sup> L.C. 1998, ch. 10, art. 150

<sup>b</sup> L.R., ch. P-14

<sup>c</sup> L.C. 2019, ch. 10, art. 166

<sup>d</sup> L.C. 1996, ch. 10

for the objection with the Canadian Transportation Agency within 30 days after the date of publication of this notice. The notice of objection must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9. The notice of objection must also be filed with the Minister of Transport and the Pacific Pilotage Authority in accordance with subsection 34(3)<sup>e</sup> of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>.

Vancouver, December 18, 2019

Kevin Obermeyer  
Chief Executive Officer  
Pacific Pilotage Authority

## Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations

### Amendments

**1** The long title of the *Pacific Pilotage Tariff Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

#### Pacific Pilotage Tariff Regulations

**2** Section 1 of the Regulations and the heading before it are repealed.

**3 (1)** Paragraphs 6(2)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

- (a) \$4.0822 multiplied by the pilotage unit; and
- (b) \$0.01192 multiplied by the gross tonnage of the ship.

**(2)** Subsection 6(3) of the Regulations is replaced by the following:

**(3)** Subject to subsection (4), for an assignment to a tethered tanker ship with a deadweight tonnage (summer) that exceeds 39 999 metric tons, in any waters, the pilotage charge payable is \$7.0176 multiplied by the pilotage unit.

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 Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9. L'avis d'opposition doit également être fourni au ministre des Transports et à l'Administration de pilotage du Pacifique, conformément au paragraphe 34(3)<sup>e</sup> de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>.

Vancouver, le 18 décembre 2019

Le premier dirigeant de l'Administration de pilotage  
du Pacifique  
Kevin Obermeyer

## Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique

### Modifications

**1** Le titre intégral du *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

#### Règlement sur les tarifs de pilotage du Pacifique

**2** L'article 1 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

**3 (1)** Les alinéas 6(2)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- a) 4,0822 \$ multipliés par l'unité de pilotage;
- b) 0,01192 \$ multiplié par la jauge brute du navire.

**(2)** Le paragraphe 6(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

**(3)** Sous réserve du paragraphe (4), pour toute affectation à un navire-citerne d'un port en lourd (été) de plus de 39 999 tonnes métriques, assisté d'un remorqueur, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage à payer correspond au produit de 7,0176 \$ par l'unité de pilotage.

<sup>e</sup> S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)  
<sup>1</sup> SOR/85-583

<sup>e</sup> L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)  
<sup>1</sup> DORS/85-583



**(3) Paragraphs 6(4)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) \$6.1235 multiplied by the pilotage unit; and
- (b) \$0.0179 multiplied by the gross tonnage of the ship.

**(4) Subsection 6(5) of the Regulations is replaced by the following:**

(5) For an assignment that begins or ends on December 25, a charge of double the pilotage charge under subsections (1) to (4) is payable.

(6) A surcharge of \$57 is payable on each pilotage charge payable under this section for the administration of the *Pilotage Act*.

**4 Section 8 of the Regulations is replaced by the following:**

8 Despite sections 6 and 7, the total charges payable under those sections in respect of a ship shall not be less than \$1,087.33.

**5 Subsections 10(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:**

(2) If a pilot embarks on or disembarks from a ship at Anacortes, Bellingham, Cherry Point or Ferndale, in the State of Washington, a charge of \$2,097.95 per pilot is payable in addition to any other charges.

(3) If a pilot embarks on or disembarks from a ship at an out-of-Region location that is not listed in subsection (2), a charge of \$2,797.63 per pilot is payable in addition to any other charges.

**6 Section 14 of the Regulations is replaced by the following:**

14 If a pilot reports to a ship for an assignment and, for reasons unrelated to any act or omission of the owner, master or agent of the ship, does not commence the assignment at the time for which the pilot was ordered, a charge of double the time charge set out in item 1, column 2, of Schedule 3 is payable for each hour or part of an hour for the period that begins at the later of the time for which the pilot was ordered and the time the pilot reports and ends when the ship sails. No delay charge is payable if the delay period is less than 40 minutes.

**7 Section 15 of the Regulations is replaced by the following:**

15 (1) On each occasion that a pilotage order is initiated during the period that begins at 06:00 and ends at 17:59 with less than 10 hours' notice for local assignments and

**(3) Les alinéas 6(4)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- a) 6,1235 \$ multipliés par l'unité de pilotage;
- b) 0,0179 \$ multiplié par la jauge brute du navire.

**(4) Le paragraphe 6(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(5) Pour toute affectation qui commence ou se termine le 25 décembre, le droit de pilotage à payer en application des paragraphes (1) à (4) est double.

(6) Un droit supplémentaire de 57 \$ est à payer à l'égard de chaque droit de pilotage prévu au présent article, afin de couvrir les frais d'exécution de la *Loi sur le pilotage*.

**4 L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

8 Malgré les articles 6 et 7, le total des droits à payer à l'égard d'un navire en application de ces articles ne peut être inférieur à 1 087,33 \$.

**5 Les paragraphes 10(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(2) Un droit de 2 097,95 \$ est à payer, en plus de tout autre droit, pour chaque pilote qui embarque à bord d'un navire ou en débarque à Anacortes, à Bellingham, à Cherry Point ou à Ferndale, dans l'État de Washington.

(3) Un droit de 2 797,63 \$ est à payer, en plus de tout autre droit, pour chaque pilote qui embarque à bord d'un navire ou en débarque à un endroit qui se trouve à l'extérieur de la région et qui n'est pas visé au paragraphe (2).

**6 L'article 14 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

14 Si le pilote se présente à un navire pour une affectation et, pour des raisons étrangères à tout acte ou omission du propriétaire, du capitaine ou de l'agent du navire, ne commence pas l'affectation à l'heure pour laquelle ses services ont été demandés, un droit égal au double du droit horaire figurant à l'article 1 de l'annexe 3, dans la colonne 2, est à payer pour chaque heure ou fraction d'heure durant la période commençant à l'heure pour laquelle les services du pilote ont été demandés ou, si elle est plus tardive, à l'heure à laquelle le pilote s'est présenté et se terminant à l'appareillage du navire. Ce droit n'est pas à payer si le retard est inférieur à quarante minutes.

**7 L'article 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

15 (1) Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné durant la période commençant à 6 h et se terminant à 17 h 59 et que l'avis donné est plus court que dix heures

less than 12 hours' notice for all other assignments, a charge of \$939.30 is payable in addition to any other charges.

**(2)** On each occasion that a pilotage order is initiated during the period that begins at 18:00 and ends at 05:59 with less than 10 hours' notice for local assignments and less than 12 hours' notice for all other assignments, a charge of \$1,878.59 is payable in addition to any other charges.

**8 The portion of section 16 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**16** A charge of \$1,765.60 is payable in addition to any other charges on each occasion that

**9 Section 17 of the Regulations is replaced by the following:**

**17** On each occasion that a pilotage order is initiated for any place other than a pilot boarding station, a charge of \$5,662.76 per pilot is payable in addition to any other charges.

**10 The portion of items 1 to 3 of Schedule 2 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:**

Column 3	
Item	Amount (\$)
1	4,6781
2	9,3563
3	4,6781

**11 The portion of item 1 of Schedule 3 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Time Charge (\$)
1	234.82

**12 The portion of items 1 and 2 of Schedule 4 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Cancellation Charge (\$)
1	939.30
2	234.82

pour les affectations locales ou douze heures pour les autres affectations, un droit de 939,30 \$ est à payer, en plus de tout autre droit.

**(2)** Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné durant la période commençant à 18 h et se terminant à 5 h 59 et que l'avis donné est plus court que dix heures pour les affectations locales ou douze heures pour les autres affectations, un droit de 1 878,59 \$ est à payer, en plus de tout autre droit.

**8 Le passage de l'article 16 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**16** Un droit de 1 765,60 \$ est à payer, en plus de tout autre droit, chaque fois que les conditions suivantes sont réunies :

**9 L'article 17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**17** Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné pour un endroit autre qu'une station d'embarquement de pilotes, un droit de 5 662,76 \$ est à payer pour chaque pilote, en plus de tout autre droit.

**10 Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 3	
Article	Montant (\$)
1	4,6781
2	9,3563
3	4,6781

**11 Le passage de l'article 1 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit horaire (\$)
1	234,82

**12 Le passage des articles 1 et 2 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit d'annulation (\$)
1	939,30
2	234,82

**13 The portion of items 1 to 3 of Schedule 5 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Charge (\$) (per hour or part of an hour)
1	234.82
2	234.82
3	234.82

**14 The portion of items 1 to 7 of Schedule 6 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Transportation Charges (\$)
1	179.98
2	173.24
3	1,785.21
4	564.71
5	564.71
6	179.98
7	5,643.64

**15 The portion of items 1 to 8 of Schedule 7 to the Regulations in columns 2 and 3 is replaced by the following:**

Item	Column 2	Column 3
	Charge (\$)	Pilot Boat Charge (\$)
1	455.02	100
2	1,821.26	100
3	2,362.84	100
4	7,121.27	100
5	4,382.64	100
6	917.06	100
7	636.33	100
8	1,078.48	100

**16 The portion of items 1 to 18 of Schedule 8 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:**

Column 5	
Item	Pine Island Charge (\$)
1	248
2	281

**13 Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit (\$) (par heure ou fraction d'heure)
1	234,82
2	234,82
3	234,82

**14 Le passage des articles 1 à 7 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit de déplacement (\$)
1	179,98
2	173,24
3	1 785,21
4	564,71
5	564,71
6	179,98
7	5 643,64

**15 Le passage des articles 1 à 8 de l'annexe 7 du même règlement figurant dans les colonnes 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :**

Article	Colonne 2	Colonne 3
	Droit (\$)	Droit pour bateau-pilote (\$)
1	455,02	100
2	1 821,26	100
3	2 362,84	100
4	7 121,27	100
5	4 382,64	100
6	917,06	100
7	636,33	100
8	1 078,48	100

**16 Le passage des articles 1 à 18 de l'annexe 8 du même règlement figurant dans la colonne 5 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 5	
Article	Droit pour l'île Pine (\$)
1	248
2	281

Column 5	
Item	Pine Island Charge (\$)
3	315
4	348
5	381
6	415
7	448
8	482
9	515
10	549
11	582
12	616
13	649
14	682
15	716
16	749
17	783
18	816

Colonne 5	
Article	Droit pour l'île Pine (\$)
3	315
4	348
5	381
6	415
7	448
8	482
9	515
10	549
11	582
12	616
13	649
14	682
15	716
16	749
17	783
18	816

## Coming into Force

**17** These Regulations come into force on April 1, 2020, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

## Entrée en vigueur

**17** Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2020 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

## INDEX

### COMMISSIONS

#### Canada Energy Regulator

Application to build and operate an international power line Hydro-Québec TransÉnergie .....	8
---	---

#### Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Decisions .....	10
* Notice to interested parties.....	9

#### International Joint Commission

Boundary Waters Treaty of 1909 Public hearings on proposed nutrient concentration objectives and nutrient load targets for the Red River .....	10
---	----

### GOVERNMENT HOUSE

Canadian Bravery Decorations.....	2
Mention in Dispatches .....	4
Meritorious Service Decorations .....	3

### GOVERNMENT NOTICES

#### Privy Council Office

Appointment opportunities.....	5
--------------------------------	---

### GOVERNMENT NOTICES — *Continued*

#### Superintendent of Financial Institutions, Office of the

Bank Act Stifel Financial Corp. — Approval to have a financial establishment in Canada .....	5
---	---

### MISCELLANEOUS NOTICES

* Canada Guaranty Financial Corporation Application to establish an insurance company.....	13
---	----

### PARLIAMENT

#### House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, 43rd Parliament) .....	7
--	---

### PROPOSED REGULATIONS

#### Pacific Pilotage Authority

Pilotage Act Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations .....	15
---	----

\* This notice was previously published.

## INDEX

### AVIS DIVERS

* Canada Guaranty Financial Corporation Demande de constitution d'une société d'assurances .....	13
--	----

### AVIS DU GOUVERNEMENT

<b>Conseil privé, Bureau du</b> Possibilités de nominations .....	5
<b>Surintendant des institutions financières, Bureau du</b> Loi sur les banques Stifel Financial Corp. — Agrément relatif aux établissements financiers au Canada .....	5

### COMMISSIONS

<b>Commission mixte internationale</b> Traité des eaux limitrophes de 1909 Audiences publiques concernant les objectifs proposés en matière de concentration et de charge de nutriments à atteindre dans la rivière Rouge .....	10
<b>Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes</b> * Avis aux intéressés.....	9
Décisions .....	10

### COMMISSIONS (suite)

<b>Régie de l'énergie du Canada</b> Demande visant la construction et l'exploitation d'une ligne internationale Hydro-Québec TransÉnergie.....	8
---	---

### PARLEMENT

<b>Chambre des communes</b> * Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, 43 <sup>e</sup> législature) .....	7
--	---

### RÈGLEMENTS PROJETÉS

<b>Administration de pilotage du Pacifique</b> Loi sur le pilotage Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique.....	15
--	----

### RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Citation à l'ordre du jour.....	4
Décorations canadiennes pour actes de bravoure .....	2
Décorations pour service méritoire .....	3

\* Cet avis a déjà été publié.