

# Canada Gazette

## Part I



# Gazette du Canada

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, JANUARY 11, 2020

OTTAWA, LE SAMEDI 11 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 notices</b> .....	31
Appointment opportunities .....	39
<b>Parliament</b>	
House of Commons .....	40
<b>Commissions</b> .....	41
(agencies, boards and commissions)	
<b>Miscellaneous notices</b> .....	49
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
<b>Proposed regulations</b> .....	50
(including amendments to existing regulations)	
<b>Index</b> .....	68

**TABLE DES MATIÈRES**

<b>Avis du gouvernement</b> .....	31
Possibilités de nominations .....	39
<b>Parlement</b>	
Chambre des communes .....	40
<b>Commissions</b> .....	41
(organismes, conseils et commissions)	
<b>Avis divers</b> .....	49
(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> .....	50
(y compris les modifications aux règlements existants)	
<b>Index</b> .....	69

## GOVERNMENT NOTICES

### DEPARTMENT OF CITIZENSHIP AND IMMIGRATION

#### IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT

*Ministerial Instructions with respect to the processing of applications for a permanent resident visa made by parents or grandparents of a sponsor as members of the family class and the processing of sponsorship applications made in relation to those applications*

These Instructions are published in the *Canada Gazette* in accordance with subsection 87.3(6) of the *Immigration and Refugee Protection Act* (Act).

These Instructions are given, pursuant to section 87.3 and subsections 92(1.1) and (2) of the Act, by the Minister of Citizenship and Immigration as, in the opinion of the Minister, these Instructions will best support the attainment of the immigration goals established by the Government of Canada.

These temporary Instructions are intended to ensure that as of January 1, 2020, no permanent resident visa applications made by parents or grandparents of a sponsor and no sponsorship applications made in relation to those applications are accepted for processing until further Instructions are issued.

These Instructions will allow the Department sufficient time to complete the development of a new application intake management process for the parents and grandparents sponsorship program, to be implemented in 2020. The Minister intends to issue further Instructions relating to the intake management process for the parents and grandparents program by April 1, 2020, at the latest.

Until the new intake management process is implemented, the Department will not accept any new applications. This will ensure that all interested sponsors have the same opportunity to submit an interest to sponsor form, and a fair chance to be invited to apply.

#### Scope

These Instructions apply to applications for a permanent resident visa of sponsors' parents or grandparents made under the family class, referred to in paragraphs 117(1)(c) and (d) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (Regulations), respectively, as well as to sponsorship applications made in relation to those applications.

## AVIS DU GOUVERNEMENT

### MINISTÈRE DE LA CITOYENNETÉ ET DE L'IMMIGRATION

#### LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

*Instructions ministérielles sur le traitement des demandes de visa de résident permanent présentées par les parents ou les grands-parents d'un répondant au titre de la catégorie du regroupement familial et sur le traitement des demandes de parrainage liées à ces demandes de visa*

Les présentes instructions sont publiées dans la *Gazette du Canada* en application du paragraphe 87.3(6) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (la Loi).

Elles sont données au titre de l'article 87.3 et des paragraphes 92(1.1) et (2) de la Loi par le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, qui estime qu'elles favoriseront l'atteinte des objectifs en matière d'immigration établis par le gouvernement du Canada.

Ces instructions temporaires visent à faire en sorte que, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2020, aucune demande de visa de résident permanent présentée par les parents ou les grands-parents d'un répondant ni aucune demande de parrainage liée à de telles demandes de visa ne soient acceptées aux fins de traitement jusqu'à la publication de nouvelles instructions.

Grâce aux présentes instructions, le Ministère disposera de suffisamment de temps pour établir un nouveau processus de gestion de la réception des demandes pour le programme de parrainage des parents et des grands-parents, lequel programme doit être mis en œuvre en 2020. Le ministre prévoit publier d'ici le 1<sup>er</sup> avril 2020 au plus tard d'autres instructions relatives au processus de gestion de la réception des demandes pour le programme des parents et des grands-parents.

D'ici la mise en œuvre du nouveau processus de gestion de la réception des demandes, le Ministère n'acceptera aucune nouvelle demande. Ainsi, tous les répondants intéressés profiteront des mêmes possibilités de présenter un formulaire de parrainage et une chance égale d'être invités à présenter une demande.

#### Portée

Les présentes instructions s'appliquent aux demandes de visa de résident permanent présentées par les parents ou les grands-parents d'un répondant au titre de la catégorie du regroupement familial, visés aux alinéas 117(1)c) et d) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (le Règlement) respectivement, ainsi qu'aux demandes de parrainage liées à ces demandes de visa.

**Number of applications to be accepted for processing**

No new sponsorship applications and no related applications for a permanent resident visa made by sponsors' parents or grandparents under the family class are accepted for processing until further Instructions are issued.

**Humanitarian and compassionate requests**

A request made under subsection 25(1) of the Act from outside Canada and that accompanies an application that was not accepted for processing under these Instructions will not be processed.

**Disposition of applications**

Any sponsorship application or related application for a permanent resident visa made by a sponsor's parents or grandparents under the family class that is not accepted for processing under these Instructions will be returned.

**Coming into effect**

These Instructions take effect on January 1, 2020.

Ottawa, December 20, 2019

**Marco Mendicino, P.C., M.P.**

Minister of Citizenship and Immigration

**DEPARTMENT OF HEALTH**

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

*Proposed guideline for Canadian drinking water quality for boron*

Pursuant to subsection 55(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the Minister of Health hereby gives notice of a proposed guideline for Canadian drinking water quality for boron. The proposed technical document for this guideline is available for public comment from January 10, 2020, to March 13, 2020, on the [Water Quality website](#). Any person may, within 60 days after publication of this notice, file with the Minister of Health written comments on the proposed document. Comments can be submitted by email at [HC.water-eau.SC@canada.ca](mailto:HC.water-eau.SC@canada.ca), or by regular mail to the Water and Air Quality Bureau, Health

**Nombre de demandes acceptées aux fins de traitement**

Aucune nouvelle demande de parrainage ni aucune demande connexe de visa de résident permanent présentées par les parents ou les grands-parents d'un répondant au titre de la catégorie du regroupement familial ne seront acceptées aux fins de traitement d'ici la publication de nouvelles instructions.

**Demandes pour motifs d'ordre humanitaire**

Ne seront pas traitées les demandes présentées au titre du paragraphe 25(1) de la Loi par un étranger se trouvant hors du Canada qui accompagnent une demande n'ayant pas été acceptée aux fins de traitement suivant les présentes instructions.

**Disposition des demandes**

Les demandes de parrainage ou les demandes de visa de résident permanent connexes présentées par les parents ou les grands-parents d'un répondant au titre de la catégorie du regroupement familial qui ne sont pas acceptées aux fins de traitement suivant les présentes instructions seront renvoyées.

**Entrée en vigueur**

Les présentes instructions prennent effet le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Ottawa, le 20 décembre 2019

Le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration

**Marco Mendicino, C.P., député**

**MINISTÈRE DE LA SANTÉ**

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

*Projet de recommandation pour la qualité de l'eau potable au Canada pour le bore*

En vertu du paragraphe 55(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, la ministre de la Santé donne avis, par la présente, d'un projet de recommandation pour la qualité de l'eau potable au Canada pour le bore. L'ébauche du document technique de la recommandation est disponible à des fins de commentaires du 10 janvier 2020 au 13 mars 2020 sur le [site Web sur la qualité de l'eau](#). Toute personne peut, dans les 60 jours suivant la publication du présent avis, faire part par écrit de ses commentaires sur le projet de cette recommandation à la ministre de la Santé. Les commentaires

Canada, 269 Laurier Avenue West, A.L. 4903D, Ottawa, Ontario K1A 0K9.

January 10, 2020

**David Morin**

Director General  
Safe Environments Directorate  
On behalf of the Minister of Health

**ANNEX**

**Proposed guideline**

A maximum acceptable concentration (MAC) of 2 mg/L (2 000 µg/L) is proposed for total boron in drinking water based on treatment achievability.

**Executive summary**

This guideline technical document was prepared in collaboration with the Federal-Provincial-Territorial Committee on Drinking Water and assesses all available information on boron.

**Exposure**

Boron enters the environment from both natural sources such as weathering of rocks and soils and seawater spray, as well as human activities such as fossil fuel combustion and municipal and industrial wastewater discharge. Boron is also found in pesticides, cosmetics, pharmaceuticals and natural health products and is found in many consumer products such as swimming pool and spa products and cleaning products. In water, boron exists primarily as boric acid and borate.

The main source for Canadians' exposure to boron is through food, although consumer products can also contribute significantly to exposure. Exposure through drinking water can contribute up to 16% of total dietary boron exposure. In most Canadian drinking water supplies, boron is below 0.1 mg/L. Higher concentrations of boron (1–5 mg/L) can be found in certain areas of Canada, particularly in groundwater supplies in areas with naturally occurring boron. Intake of boron from drinking water through skin contact or inhalation during showering or bathing is expected to be negligible.

peuvent être envoyés par courriel à [HC.water-eau.SC@canada.ca](mailto:HC.water-eau.SC@canada.ca), ou par la poste au Bureau de la qualité de l'eau et de l'air, Santé Canada, 269, avenue Laurier Ouest, I.A. 4903D, Ottawa (Ontario) K1A 0K9.

Le 10 janvier 2020

Le directeur général

Direction de la sécurité des milieux

**David Morin**

Au nom de la ministre de la Santé

**ANNEXE**

**Recommandation proposée**

Une concentration maximale acceptable (CMA) de 2 mg/L (2 000 µg/L) a été proposée pour le bore total présent dans l'eau potable, fondée sur la réalisabilité par les techniques de traitement.

**Sommaire**

Ce document technique a été élaboré en collaboration avec le Comité fédéral-provincial-territorial sur l'eau potable et tient compte de tous les renseignements disponibles sur le bore.

**Exposition**

Le bore présent dans l'environnement provient à la fois de sources naturelles, comme l'altération des roches et des sols et les embruns marins, et de l'activité humaine, comme la combustion de combustibles fossiles et le rejet d'eaux usées municipales et industrielles. On trouve également du bore dans les pesticides, les cosmétiques et les produits pharmaceutiques et produits de santé naturels ainsi que dans de nombreux produits de consommation, notamment les produits pour piscines et spas et les produits de nettoyage. Dans l'eau, le bore est surtout présent sous forme d'acide borique et de borates.

Au Canada, les aliments constituent la principale source d'exposition au bore, bien que certains produits de consommation puissent aussi contribuer notablement à l'exposition. L'exposition par l'eau potable peut représenter jusqu'à 16 % de l'exposition totale au bore par voie alimentaire. Dans la plupart des sources d'approvisionnement en eau potable, les concentrations de bore sont inférieures à 0,1 mg/L. Des concentrations plus élevées (1 à 5 mg/L) peuvent être mesurées dans certaines régions du Canada, en particulier dans les eaux souterraines contenant du bore d'origine naturelle. L'absorption du bore présent dans l'eau potable par contact cutané ou inhalation pendant le bain ou la douche devrait être négligeable.

## Health effects

Boron is not an essential element, but some studies indicate it may be beneficial to human health. Studies in humans have found possible associations between boron and effects to reproduction and development. However, these studies have a number of design limitations and cannot be used for risk assessment. Studies in animals have consistently observed adverse effects to the male reproductive system following ingestion of high levels of boron, which supports effects seen in human studies. Testicular effects observed in dogs were the most sensitive endpoint and are used to establish the proposed health-based value (HBV) of 0.1 mg/L. The HBV is derived using a conservative approach, intended to be protective against potential reproductive effects.

## Treatment and analytical considerations

The guideline development process considers the ability to both measure (quantify) and remove (treat) a contaminant in drinking water. There are several methods that are available for the analysis of total boron in drinking water at concentrations well below the proposed HBV; therefore, measurement is not a limitation in the establishment of a MAC. Measurement should be for total boron, which includes both the dissolved and particulate forms of boron in a water sample.

Treatment technologies are available to remove boron from drinking water supplies. However, data from municipal-scale treatment plants indicate that a treated water concentration of 0.1 mg/L is not achievable for most systems. Assessment of the data indicates that a treated water concentration of less than 2 mg/L is achievable using a variety of treatment technologies with common design and operating conditions. This provides drinking water treatment providers flexibility in the selection of a treatment technology to achieve the proposed MAC, including systems with higher boron concentrations ( $\geq 5$  mg/L) in their source water. A concentration of 2 mg/L in treated water is also achievable for small drinking water systems using less complex technologies (single reverse osmosis system) that may be more practical where resources are limited.

Although residential-scale treatment technologies that are effective for the removal of boron are limited, reverse osmosis and distillation treatment units are expected to

## Effets sur la santé

Le bore n'est pas un élément essentiel, mais certaines études indiquent qu'il pourrait être bénéfique pour la santé humaine. Des études réalisées chez l'humain ont établi des corrélations possibles entre le bore et des effets sur la reproduction et le développement. Ces études présentent toutefois un certain nombre de limites sur le plan de la conception et ne peuvent être utilisées aux fins de l'évaluation des risques. Dans les études menées sur des animaux, on a systématiquement observé des effets néfastes sur le système reproducteur des mâles après ingestion de fortes doses de bore, ce qui vient étayer les effets observés dans les études chez l'humain. Les effets testiculaires observés chez le chien constituaient l'effet le plus sensible et ont été utilisés pour établir la valeur basée sur la santé (VBS) proposée de 0,1 mg/L. Pour le calcul de la VBS, on a adopté une démarche prudente afin d'assurer une protection contre les effets potentiels sur la reproduction.

## Considérations relatives aux méthodes analytiques et aux techniques de traitement

Le processus d'élaboration de la recommandation tient compte de la capacité à mesurer (quantifier) et à éliminer (traiter) un contaminant présent dans l'eau potable. Plusieurs méthodes peuvent servir au dosage du bore total présent dans l'eau à des concentrations bien en deçà de la VBS proposée; la mesure de la substance ne constitue donc pas une limite à l'établissement d'une CMA. Il faudrait mesurer le bore total, qui comprend les formes dissoutes et particulaires dans un échantillon d'eau.

Il existe des techniques de traitement qui permettent d'éliminer le bore des approvisionnements en eau potable. Cependant, les données des installations de traitement municipales indiquent que la plupart des systèmes ne permettraient pas d'atteindre une concentration de 0,1 mg/L dans l'eau traitée. L'évaluation des données montre qu'une concentration de moins de 2 mg/L dans l'eau traitée peut être obtenue à l'aide de diverses techniques de traitement présentant une même configuration et les mêmes conditions de fonctionnement. Les services de traitement de l'eau potable bénéficient donc d'une certaine latitude dans le choix des techniques qui leur permettront d'atteindre la CMA proposée, même lorsque la source d'approvisionnement contient des concentrations élevées de bore ( $\geq 5$  mg/L). Une concentration de 2 mg/L dans l'eau traitée peut aussi être atteinte par les petits systèmes de traitement de l'eau potable qui utilisent des procédés moins complexes (système d'osmose inverse à passage unique) pouvant être plus pratiques lorsque les ressources sont limitées.

Bien que les techniques de traitement résidentielles efficaces pour éliminer le bore soient limitées, les appareils de traitement par osmose inverse et distillation devraient

be capable of removing boron to 2 mg/L or less in treated water.

Since treatment technology achievability is a limiting factor in establishing a guideline for boron in drinking water, Health Canada and the Federal-Provincial-Territorial Committee on Drinking Water will continue to monitor new developments in treatment technologies to revise and update the guideline and the guideline technical document as required.

### **Distribution system**

Since boron adsorbs onto aluminum and iron oxides in the environment, it is possible that boron may also accumulate within distribution systems where these types of deposits are present. Where boron is present in source water, utilities should determine if boron needs to be included in their distribution system management plan.

### **Application of guideline**

Note: Specific guidance related to the implementation of drinking water guidelines should be obtained from the appropriate drinking water authority in the affected jurisdiction.

The HBV is derived using a conservative approach, intended to be protective against potential reproductive effects. Efforts should be made to reduce boron in drinking water to levels lower than 2 mg/L where possible. Lower concentrations can be achieved by some drinking water treatment systems, depending on the source water quality, the type of treatment technology in place and the operational conditions of the treatment plant.

An exceedance of the proposed MAC should be investigated. For exceedances in source water where there is no treatment in place, additional monitoring to confirm the exceedance should be conducted. If it is confirmed that boron concentrations in the source water are above the proposed MAC, then an investigation to determine the most appropriate way to reduce exposure to boron should be conducted. This may include the use of an alternate water supply or the installation of a treatment system. Where treatment is already in place and an exceedance occurs, an investigation should be conducted to verify treatment and determine if adjustments are needed to lower the treated water concentration below the proposed MAC.

être en mesure de ramener les concentrations de bore dans l'eau traitée à 2 mg/L ou moins.

Étant donné que la capacité des techniques de traitement est un facteur limitatif aux fins de l'établissement d'une recommandation pour le bore dans l'eau potable, Santé Canada et le Comité fédéral-provincial-territorial sur l'eau potable continueront de suivre les nouvelles recherches sur les techniques de traitement afin de réviser et de mettre à jour la recommandation et le document technique s'il y a lieu.

### **Réseau de distribution**

Étant donné que le bore est adsorbé sur les oxydes d'aluminium et de fer dans l'environnement, il est possible qu'il s'accumule aussi dans les réseaux de distribution où ces types de dépôts sont présents. Lorsque l'eau non traitée contient du bore, les services publics devraient déterminer si le bore doit être inclus dans leur plan de gestion des réseaux de distribution.

### **Application de la recommandation**

Remarque : Il est conseillé de demander des indications précises concernant la mise en œuvre des recommandations pour l'eau potable auprès des autorités compétentes du territoire visé.

Pour le calcul de la VBS, on a adopté une démarche prudente afin d'assurer une protection contre les effets potentiels sur la reproduction. Il faudrait s'efforcer, dans toute la mesure possible, de ramener les concentrations de bore dans l'eau potable à moins de 2 mg/L. Des concentrations plus faibles peuvent être obtenues à l'aide de certains systèmes de traitement de l'eau potable, selon la qualité de l'eau de la source d'approvisionnement, le type de technique de traitement utilisé et les conditions de fonctionnement de l'installation de traitement.

Il faudrait rechercher la cause de tout dépassement de la CMA proposée. Lorsqu'il y a un dépassement dans une source d'approvisionnement en l'absence de système de traitement, une surveillance supplémentaire devrait être exercée afin de confirmer ce dépassement. S'il est confirmé que les concentrations de bore dans l'eau non traitée sont supérieures à la CMA proposée, il faudrait mener une étude afin de déterminer la meilleure façon de réduire l'exposition au bore. On pourrait ainsi utiliser une autre source d'approvisionnement ou installer un système de traitement. Lorsqu'un système de traitement est déjà installé et qu'un dépassement est observé, il faudrait procéder à un examen afin de vérifier l'efficacité du traitement et de déterminer si des ajustements sont nécessaires pour ramener les concentrations dans l'eau traitée sous la CMA proposée.

**International considerations**

Drinking water quality guidelines, standards and guidance established by foreign governments or international agencies may vary due to the science available at the time of assessment, as well as the utilization of different policies and approaches, such as the choice of key study, and the use of different consumption rates, body weights and allocation factors.

Other international organizations have set drinking water guidelines and guidance values pertaining to the concentration of boron in drinking water. The World Health Organization (WHO), Australia's National Health and Medical Research Council and the European Union have established health-based regulatory limits for boron in drinking water of 2.4 mg/L, of 4 mg/L and of 1 mg/L, respectively.

The United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA) does not have a regulatory limit for boron in drinking water, but has set a lifetime health advisory at 5 mg/L.

**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND EMERGENCY PREPAREDNESS****CRIMINAL CODE***Designation as fingerprint examiner*

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby designate the following persons of the Royal Newfoundland Constabulary as fingerprint examiners:

Patricia F. Barnes  
Andrea Crane  
Sherry Ann Legge  
Stacy Sweetland  
Pamela White

Ottawa, December 10, 2019

**Ellen Burack**

Assistant Deputy Minister  
Community Safety and Countering Crime Branch

**Considérations internationales**

Les recommandations et les normes ou directives pour la qualité de l'eau potable établies par les pays étrangers ou les organismes internationaux peuvent varier en raison des données scientifiques connues au moment de l'étude ainsi que des règles et méthodes choisies, par exemple, la sélection des études et les différences dans les taux de consommation, les poids corporels et les facteurs de répartition.

D'autres organismes internationaux ont adopté des recommandations et des valeurs de référence pour ce qui est des concentrations de bore dans l'eau potable. L'Organisation mondiale de la Santé (OMS), le National Health and Medical Research Council d'Australie et l'Union européenne ont fixé des limites réglementaires fondées sur la santé de 2,4, de 4 et de 1 mg/L, respectivement, pour le bore présent dans l'eau potable.

L'Environmental Protection Agency des États-Unis (EPA des États-Unis) n'a pas établi de limite réglementaire pour le bore dans l'eau potable, mais a fixé un seuil d'avis sanitaire à vie de 5 mg/L.

**MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA PROTECTION CIVILE****CODE CRIMINEL***Désignation à titre de préposé aux empreintes digitales*

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je nomme par la présente les personnes suivantes de la Force constabulaire royale de Terre-Neuve à titre de préposé aux empreintes digitales :

Patricia F. Barnes  
Andrea Crane  
Sherry Ann Legge  
Stacy Sweetland  
Pamela White

Ottawa, le 10 décembre 2019

La sous-ministre adjointe  
Secteur de la sécurité communautaire et  
de la lutte contre le crime

**Ellen Burack**



**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND  
EMERGENCY PREPAREDNESS**

## CRIMINAL CODE

*Designation as fingerprint examiner*

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby designate the following person of the Timmins Police Service as a fingerprint examiner:

Cameron Charles Page

Ottawa, December 10, 2019

**Ellen Burack**

Assistant Deputy Minister  
Community Safety and Countering Crime Branch

**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND  
EMERGENCY PREPAREDNESS**

## CRIMINAL CODE

*Designation as fingerprint examiner*

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

Allister D'Silva

Carrie Weber

Ottawa, December 10, 2019

**Ellen Burack**

Assistant Deputy Minister  
Community Safety and Countering Crime Branch

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

## CODE CRIMINEL

*Désignation à titre de préposé aux empreintes  
digitales*

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je nomme par la présente la personne suivante du service de police de Timmins à titre de préposé aux empreintes digitales :

Cameron Charles Page

Ottawa, le 10 décembre 2019

La sous-ministre adjointe  
Secteur de la sécurité communautaire et  
de la lutte contre le crime

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

## CODE CRIMINEL

*Désignation à titre de préposé aux empreintes  
digitales*

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

Allister D'Silva

Carrie Weber

Ottawa, le 10 décembre 2019

La sous-ministre adjointe  
Secteur de la sécurité communautaire et  
de la lutte contre le crime

**Ellen Burack**

**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND  
EMERGENCY PREPAREDNESS**

## CRIMINAL CODE

*Revocation of designation as fingerprint examiner*

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

Beverley Broniek  
Eileen Monks  
Gord Myers  
Clive Richards  
Meryl Zavitz

Ottawa, December 10, 2019

**Ellen Burack**

Assistant Deputy Minister  
Community Safety and Countering Crime Branch

**OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL  
INSTITUTIONS**

## INSURANCE COMPANIES ACT

*The Canada Life Assurance Company – Letters patent of amalgamation and order to commence and carry on business*

Notice is hereby given of the issuance,

- pursuant to subsection 251(1) of the *Insurance Companies Act*, of letters patent amalgamating and continuing The Great-West Life Assurance Company, The Canada Life Assurance Company, London Life Insurance Company, Canada Life Financial Corporation and London Insurance Group Inc. as one company under the name, in English, The Canada Life Assurance Company and, in French, La Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie, effective January 1, 2020; and
- pursuant to subsection 52(4) of the *Insurance Companies Act*, of an order authorizing The Canada Life Assurance Company to commence and carry on business, and to insure risks falling within the classes of accident and sickness insurance, credit protection insurance (limited to the insurance against involuntary loss of employment by a person, the limit of which

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

## CODE CRIMINEL

*Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales*

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

Beverley Broniek  
Eileen Monks  
Gord Myers  
Clive Richards  
Meryl Zavitz

Ottawa, le 10 décembre 2019

La sous-ministre adjointe  
Secteur de la sécurité communautaire et  
de la lutte contre le crime

**Ellen Burack****BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS  
FINANCIÈRES**

## LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

*La Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie – Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement*

Avis est par les présentes donné de la délivrance,

- conformément au paragraphe 251(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, de lettres patentes fusionnant et prorogeant La Great-West, compagnie d'assurance-vie; La Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie; London Life, Compagnie d'Assurance-Vie; Corporation Financière Canada-Vie et Groupe d'assurance London Inc. en une seule société sous la dénomination sociale, en français, La Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie et, en anglais, The Canada Life Assurance Company, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020;
- conformément au paragraphe 52(4) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, d'une autorisation de fonctionnement autorisant La Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie à commencer à fonctionner et à effectuer des opérations d'assurance dans les branches d'accidents et maladie, de protection de crédit (limitée à

insurance is all or part of the debt of the person), and life insurance, effective January 1, 2020.

November 29, 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 applications. Every opportunity is open for a minimum of two weeks from the date of posting on the [Governor in Council Appointments website](#).

Position	Organization	Closing date
Chairperson	Marine Atlantic Inc.	
Auditor General of Canada	Office of the Auditor General of Canada	

l'assurance contre la perte involontaire d'un emploi aux termes de laquelle l'indemnisation se limite au règlement de la totalité ou d'une partie des dettes de la personne qui perd son emploi) et d'assurance-vie, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Le 29 novembre 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 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](#).

Poste	Organisation	Date de clôture
Président du conseil	Marine Atlantique S.C.C.	
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 BORDER SERVICES AGENCY

#### SPECIAL IMPORT MEASURES ACT

##### *Certain sucker rods — Decision*

On December 30, 2019, pursuant to subsection 38(1) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), the Canada Border Services Agency (CBSA) made a preliminary determination of dumping concerning certain sucker rods from Argentina, Brazil, and Mexico.

The goods in question are usually classified under the following tariff classification number:

8413.91.00.10

The Canadian International Trade Tribunal (CITT) will conduct a full inquiry into the question of injury to the Canadian industry and will make an order or finding not later than 120 days after its receipt of the notice of the preliminary determination of dumping.

Pursuant to section 8 of SIMA, provisional duties are payable on subject goods that are released from the CBSA during the period commencing December 30, 2019, and ending on the earlier of the day the investigation is terminated, the day on which the CITT makes an order or finding, or the day an undertaking is accepted.

The amount of provisional duties payable is not greater than the estimated margin of dumping. The *Customs Act* applies with respect to the accounting and payment of provisional duties. Therefore, failure to pay duties within the prescribed time will result in the application of the interest provisions of the *Customs Act*.

#### Information

The *Statement of Reasons* regarding this decision will be issued within 15 days following the decision and will be available on the [CBSA's website](#) or by contacting either Mr. Andrew Manera by telephone at 613-946-2052 or Mr. Aaron Maidment by telephone at 613-948-4415.

Ottawa, December 30, 2019

#### **Doug Band**

Director General  
Trade and Antidumping Programs Directorate

## COMMISSIONS

### AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA

#### LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION

##### *Certaines tiges de pompage — Décision*

Le 30 décembre 2019, conformément au paragraphe 38(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a rendu une décision provisoire de dumping à l'égard de certaines tiges de pompage d'Argentine, du Brésil et du Mexique.

Les marchandises en cause sont habituellement classées sous le numéro de classification tarifaire suivant :

8413.91.00.10

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) mènera une enquête complète sur la question du dommage causé à l'industrie canadienne et rendra une ordonnance ou des conclusions dans les 120 jours suivant la date de réception de l'avis de décision provisoire de dumping.

Conformément à l'article 8 de la LMSI, des droits provisoires sont exigibles sur les marchandises en cause dédouanées au cours de la période commençant le 30 décembre 2019 et se terminant à la première des dates suivantes : le jour où l'on met fin à l'enquête, le jour où le TCCE rend une ordonnance ou ses conclusions ou le jour où un engagement est accepté.

Le montant des droits provisoires exigibles n'est pas supérieur à la marge estimative de dumping. La *Loi sur les douanes* s'applique en ce qui a trait à la déclaration en détail et au paiement des droits provisoires. À ce titre, le non-paiement des droits exigibles dans le délai prescrit donnera lieu à l'application des dispositions de la *Loi sur les douanes* concernant les intérêts.

#### Renseignements

L'*Énoncé des motifs* portant sur cette décision sera émis dans les 15 jours suivant la décision et il sera affiché sur le [site Web de l'ASFC](#). On peut aussi en obtenir une copie en communiquant avec Jonathan Thiffault par téléphone au 613-948-7809.

Ottawa, le 30 décembre 2019

#### Le directeur général

Direction des programmes commerciaux et antidumping  
**Doug Band**

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

The following notice of intention to revoke was sent to each of the charities listed below because they have not met the filing requirements of the *Income Tax Act*:

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

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

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à chacun des organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'ont pas présenté leur déclaration tel qu'il est requis aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
107998684RR0001	SPARWOOD FELLOWSHIP BAPTIST CHURCH, FORT LANGLEY, B.C.
108138553RR0001	LE TRIBUNAL ECCLÉSIASTIQUE D'OTTAWA, OTTAWA (ONT.)
118831296RR0001	CANADIAN FORCES CHAPEL FUND (PROTESTANT), OTTAWA, ONT.
119109833RR0001	ST. MARY'S BASILICA, HALIFAX, N.S.
119246635RR0016	THE NAVY LEAGUE OF CANADA CHILCOTIN BRANCH, WILLIAMS LAKE, B.C.
119306447RR0001	YORK PIONEER AND HISTORICAL SOCIETY, TORONTO, ONT.
131474553RR0001	BARRINGTON 7-E VOLUNTEER FIRE DEPARTMENT, BARRINGTON, N.S.
131476814RR0001	LIFE LINE - TELECARE LINDSAY INC., LINDSAY, ONT.
135597854RR0001	FRIENDS OF FORT ST. JAMES NATIONAL HISTORIC PARK SOCIETY, FORT ST. JAMES, B.C.
806434742RR0001	CANADIAN MUSEUM OF INUIT ART, TORONTO, ONT.
806473807RR0001	THE ROAD HOME RESCUE AND SAFEKEEPING SOCIETY, VERNON, B.C.
812777357RR0001	MOUNTAIN LAKE SENIORS SOCIETY, NELSON, B.C.
817167042RR0001	D.G.L. CHARITY FOUNDATION, THUNDER BAY, ONT.
823189634RR0001	GURU HARGOBIND SIKH TEMPLE AND CULTURAL SOCIETY OF KEREMEOS/CAWSTON B.C., PENTICTON, B.C.
835723131RR0001	THE LIGHTHOUSE PENTICTON LOW BARRIER SHELTER SOCIETY, PENTICTON, B.C.
838990919RR0001	SENIOR'S DREAM INC. (PETERBOROUGH), PETERBOROUGH, ONT.
848155172RR0001	ESPANOLA YOUTH CENTRE (BOARD), ESPANOLA, ONT.
870673415RR0001	YORKTON CHRISTIAN FELLOWSHIP INC., YORKTON, SASK.
871425633RR0001	THE HUGO NOORT FAMILY FOUNDATION, NEW WESTMINSTER, B.C.
873805329RR0001	SOUTH SHUSWAP RECREATION TRAIL SOCIETY, SORRENTO, B.C.
884567918RR0001	THE SUN HAVEN EDUCATIONAL SOCIETY, ROBERTS CREEK, B.C.
885844969RR0001	TURTLE GARDENS SPAY NEUTER SOCIETY, TOPLEY, B.C.
888129624RR0001	SHUSWAP ESTATES COMMUNITY ASSOCIATION, BLIND BAY, B.C.
890840945RR0001	RANCHERO-DEEP CREEK FIRST RESPONDER UNIT SOCIETY, ENDERBY, B.C.

**Tony Manconi**  
Director General  
Charities Directorate

Le directeur général  
Direction des organismes de bienfaisance  
**Tony Manconi**

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****APPEAL***Notice No. HA-2019-023*

The Canadian International Trade Tribunal will hold a public hearing to consider the appeal referenced hereunder. This hearing will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's Hearing Room No. 2, 18th Floor, 333 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-993-3595 to obtain further information and to confirm that the hearing will be held as scheduled.

*Customs Act*

8447047 Canada Inc. DBA Resource Distribution v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing	February 11, 2020
Appeal No.	AP-2018-011
Goods in Issue	Outdoor furniture made of teak and eucalyptus
Issue	Whether the goods in issue are properly classified under tariff item Nos. 9401.61.10, 9401.69.10, 9401.79.10, 9403.60.10 and 9403.81.19 as seats and other furniture, for domestic purposes, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item Nos. 9401.61.90, 9401.69.90 and 9403.60.90 as seats and other furniture, other than for domestic purposes, as claimed by 8447047 Canada Inc. DBA Resource Distribution.
Tariff Items at Issue	8447047 Canada Inc. DBA Resource Distribution—9401.61.90, 9401.69.90 and 9403.60.90 President of the Canada Border Services Agency—9401.61.10, 9401.69.10, 9401.79.10, 9403.60.10 and 9403.81.19

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****COMMENCEMENT OF INQUIRY***Sucker rods*

Notice was received by the Canadian International Trade Tribunal on December 30, 2019, from the Director General of the Trade and Anti-dumping Programs Directorate at the Canada Border Services Agency (CBSA), stating that a preliminary determination had been made respecting the dumping of sucker rods, including pony rods, with or

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****APPEL***Avis n° HA-2019-023*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience débutera à 9 h 30 et aura lieu dans la salle d'audience n° 2 du Tribunal, 18<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-993-3595 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date de l'audience.

*Loi sur les douanes*

8447047 Canada Inc. s/n Resource Distribution c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience	11 février 2020
Appel n°	AP-2018-011
Marchandises en cause	Mobilier d'extérieur en teck et eucalyptus
Question en litige	Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans les numéros tarifaires 9401.61.10, 9401.69.10, 9401.79.10, 9403.60.10 et 9403.81.19 à titre de sièges et autres meubles, pour usages domestiques, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans les numéros tarifaires 9401.61.90, 9401.69.90 et 9403.60.90 à titre de sièges et autres meubles, autres que pour usages domestiques, comme le soutient 8447047 Canada Inc. s/n Resource Distribution.
Numéros tarifaires en cause	8447047 Canada Inc. s/n Resource Distribution — 9401.61.90, 9401.69.90 et 9403.60.90 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 9401.61.10, 9401.69.10, 9401.79.10, 9403.60.10 et 9403.81.19

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****OUVERTURE D'ENQUÊTE***Tiges de pompage*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a été avisé le 30 décembre 2019, par le directeur général de la Direction des programmes commerciaux et antidumping de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC), qu'une décision provisoire avait été rendue concernant le dumping de tiges de pompage, y compris les tiges de pompage courtes,

without couplings attached and with or without guides attached, manufactured to American Petroleum Institute (API) 11B specifications, equivalent standards or proprietary standards, including in a finished or semi-finished state, made of solid steel, including carbon, alloy and special grades of steel, of 2.5 in. (63.5 mm) or less in diameter of rod body, with stated measurements subject to permissible tolerances, originating in or exported from the Argentine Republic, the Federative Republic of Brazil and the United Mexican States.

Pursuant to section 42 of the *Special Import Measures Act* (SIMA), the Tribunal has initiated an inquiry (Inquiry No. NQ-2019-001) to determine whether the dumping of the above-mentioned goods has caused injury or retardation or is threatening to cause injury, and to determine such other matters as the Tribunal is required to determine under that section.

Each person or government wishing to participate in the inquiry and at the hearing as a party must file a notice of participation with the Tribunal on or before January 14, 2020. Each counsel who intends to represent a party in the inquiry and at the hearing must file a notice of representation, as well as a declaration and undertaking, with the Tribunal on or before January 14, 2020.

A public hearing relating to this inquiry will be held in the Tribunal's Hearing Room No. 1, 18th Floor, 333 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario, commencing on March 30, 2020, at 9:30 a.m., to hear evidence and representations by interested parties.

In accordance with section 46 of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, a person who provides information to the Tribunal and who wishes some or all of the information to be kept confidential must submit to the Tribunal, at the time the information is provided, a statement designating the information as confidential, together with an explanation as to why that information is designated as confidential. Furthermore, the person must submit a non-confidential edited version or non-confidential summary of the information designated as confidential or a statement indicating why such a version or summary cannot be made. The public version or the public summary must give the party opposite and the Tribunal sufficient information to understand the nature of the confidential information.

Written submissions, correspondence and requests for information regarding this notice should be addressed to the Deputy Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), [citt-tcce@tribunal.gc.ca](mailto:citt-tcce@tribunal.gc.ca) (email).

avec ou sans guides ou manchons, conformes à la spécification 11B de l'American Petroleum Institute (API), aux normes équivalentes et aux normes exclusives, finies ou semi-finies, faites d'acier massif (y compris l'acier au carbone, allié ou de nuances spéciales), dont le corps fait au plus 63,5 mm (2,5 po) de diamètre, plus ou moins les écarts admissibles, originaires ou exportées de la République argentine, de la République fédérative du Brésil et des États-Unis du Mexique.

Aux termes de l'article 42 de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), le Tribunal a ouvert une enquête (enquête n° NQ-2019-001) en vue de déterminer si le dumping des marchandises susmentionnées a causé un dommage ou un retard ou menace de causer un dommage et d'examiner toute autre question qu'il revient au Tribunal de trancher en vertu dudit article.

Chaque personne ou chaque gouvernement qui souhaite participer à l'enquête et à l'audience à titre de partie doit déposer auprès du Tribunal un avis de participation au plus tard le 14 janvier 2020. Chaque conseiller juridique qui prévoit représenter une partie à l'enquête et à l'audience doit déposer auprès du Tribunal un avis de représentation ainsi qu'un acte de déclaration et d'engagement au plus tard le 14 janvier 2020.

Une audience publique sera tenue dans le cadre de la présente enquête dans la salle d'audience n° 1 du Tribunal, au 18<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) à compter du 30 mars 2020, à 9 h 30, afin d'entendre les témoignages des parties intéressées.

Aux termes de l'article 46 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, une personne qui fournit des renseignements au Tribunal et qui désire qu'ils soient gardés confidentiels en tout ou en partie doit fournir au Tribunal, en même temps que les renseignements, une déclaration désignant comme tels les renseignements qu'elle veut garder confidentiels avec explication à l'appui. En outre, la personne doit fournir soit une version ne comportant pas les renseignements désignés comme confidentiels ou un résumé ne comportant pas de tels renseignements, soit une déclaration énonçant pourquoi il est impossible de fournir une version publique ou un résumé de l'information en question. Le cas échéant, la version publique ou le résumé doivent fournir aux parties adverses et au Tribunal suffisamment de renseignements pour comprendre la nature des renseignements confidentiels.

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements au sujet du présent avis doivent être envoyés à la Greffière adjointe, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), [tce-citt@tribunal.gc.ca](mailto:tce-citt@tribunal.gc.ca) (courriel).



Further details regarding this inquiry are contained in the documents entitled “Additional Information” and “Inquiry Schedule” appended to the notice of commencement of inquiry available on the [Tribunal’s website](#).

Ottawa, December 31, 2019

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

### EXPIRY OF FINDING

#### *Oil country tubular goods*

The Canadian International Trade Tribunal hereby gives notice, pursuant to subsection 76.03(2) of the *Special Import Measures Act*, that its finding made on April 2, 2015, in Inquiry No. NQ-2014-002, concerning the dumping of oil country tubular goods, which are casing, tubing and green tubes made of carbon or alloy steel, welded or seamless, heat-treated or not heat-treated, regardless of end finish, having an outside diameter from 2 3/8 in. to 13 3/8 in. (60.3 mm to 339.7 mm), meeting or supplied to meet American Petroleum Institute (API) specification 5CT or equivalent and/or enhanced proprietary standards, in all grades, excluding drill pipe, pup joints, couplings, coupling stock and stainless steel casing, tubing or green tubes containing 10.5% or more by weight of chromium, originating in or exported from Chinese Taipei, the Republic of India, the Republic of Indonesia, the Republic of the Philippines, the Republic of Korea, the Kingdom of Thailand, the Republic of Turkey, Ukraine and the Socialist Republic of Vietnam, is scheduled to expire (Expiry No. LE-2019-005) on April 1, 2020, unless the Tribunal has initiated an expiry review.

Interested firms, organizations, persons or governments wishing to make submissions on whether an expiry review is warranted must file a notice of participation with the Tribunal on or before January 20, 2020. Each counsel who intends to represent a party in these proceedings must also file a notice of representation, as well as a declaration and undertaking, with the Tribunal on or before January 20, 2020. The Tribunal will distribute the list of participants on January 21, 2020. The deadline for filing submissions is January 30, 2020. If there are opposing views, each party may file a response no later than February 7, 2020.

Des renseignements additionnels concernant la présente enquête se trouvent dans les documents intitulés « Renseignements additionnels » et « Calendrier de l’enquête » annexés à l’avis d’ouverture d’enquête disponible sur le [site Web du Tribunal](#).

Ottawa, le 31 décembre 2019

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

### EXPIRATION DES CONCLUSIONS

#### *Fournitures tubulaires pour puits de pétrole*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur donne avis par les présentes, aux termes du paragraphe 76.03(2) de la *Loi sur les mesures spéciales d’importation*, que ses conclusions rendues le 2 avril 2015, dans le cadre de l’enquête n° NQ-2014-002, concernant le dumping de fournitures tubulaires pour puits de pétrole, qui sont des caissons, des tubages et des tubes verts faits d’acier au carbone ou allié, soudées ou sans soudure, traitées thermiquement ou non, peu importe la finition des extrémités, d’un diamètre extérieur de 2 3/8 à 13 3/8 po (de 60,3 à 339,7 mm), conformes ou appelées à se conformer à la norme 5CT de l’American Petroleum Institute (API) ou à une norme équivalente ou à une norme exclusive améliorée, de toutes les nuances, à l’exception des tuyaux de forage, des tubes courts, des manchons, des tubes sources pour manchons et les caissons en acier inoxydable, des tubages ou des tubes verts contenant 10,5 % ou plus d’équivalents en poids de chrome, originaires ou exportées du Taipei chinois, de la République de l’Inde, de la République d’Indonésie, de la République des Philippines, de la République de Corée, du Royaume de Thaïlande, de la République de Turquie, de l’Ukraine et de la République socialiste du Vietnam, expireront (expiration n° LE-2019-005) le 1<sup>er</sup> avril 2020, à moins que le Tribunal n’ait procédé à un réexamen relatif à l’expiration.

Tout organisme, entreprise, personne ou gouvernement souhaitant déposer des observations quant au bien-fondé d’un réexamen relatif à l’expiration doit déposer auprès du Tribunal un avis de participation au plus tard le 20 janvier 2020. Chaque conseiller qui désire représenter une partie à la présente enquête doit aussi déposer auprès du Tribunal un avis de représentation, ainsi qu’un acte de déclaration et d’engagement, au plus tard le 20 janvier 2020. Le Tribunal distribuera la liste des participants le 21 janvier 2020. La date limite pour le dépôt d’observations est le 30 janvier 2020. Lorsque des points de vue différents sont exprimés, chaque partie peut déposer des observations en réponse au plus tard le 7 février 2020.

Submissions should include concise argument and supporting evidence concerning:

- the likelihood of continued or resumed dumping of the goods;
- the likely volume and price ranges of dumped imports if dumping was to continue or resume;
- the domestic industry's recent performance, including supporting data and statistics showing trends in production, sales, market share, domestic prices, costs and profits;
- the likelihood of injury to the domestic industry if the finding were allowed to expire, having regard to the anticipated effects of a continuation or resumption of dumped imports on the industry's future performance;
- any other developments affecting, or likely to affect, the performance of the domestic industry;
- changes in circumstances, domestically or internationally, including changes in the supply of or demand for the goods, and changes in trends in, and sources of, imports into Canada; and
- any other matter that is relevant.

Anyone who provides information to the Tribunal and who wishes some or all of the information to be kept confidential must, among other things, submit a non-confidential edited version or summary, or a statement indicating why such a summary cannot be made. Please see the Tribunal's *Confidentiality Guidelines*.

Documents should be filed electronically through the Tribunal's [Secure E-filing Service](#). Only one electronic copy is required.

Counsel and parties are required to serve their submissions on each other on the same dates they file their submissions. Public submissions are to be served on counsel and those parties who are not represented by counsel. Confidential submissions are to be served only on counsel who have access to the confidential record and who have filed an undertaking with the Tribunal. This information will be included in the list of participants. Submissions that contain information that is confidential to your company/government or your client may be served by electronic means provided you are willing to accept the associated risks. Submissions that contain confidential

Les observations doivent comprendre des arguments concis et des éléments de preuve à l'appui portant sur les facteurs suivant :

- le fait qu'il y ait vraisemblablement poursuite ou reprise du dumping des marchandises;
- le volume et les fourchettes de prix éventuels des marchandises sous-évaluées s'il y a poursuite ou reprise du dumping;
- les plus récentes données concernant les activités de la branche de production nationale, notamment des données justificatives et des statistiques indiquant les tendances en matière de production, de ventes, de parts de marché, de prix sur le marché intérieur, de coûts et de profits;
- le fait que la poursuite ou la reprise du dumping des marchandises causera vraisemblablement un dommage à la branche de production nationale en cas d'expiration des conclusions, eu égard aux effets que la poursuite ou la reprise aurait sur le rendement de celle-ci;
- les faits ayant ou pouvant avoir une incidence sur le rendement de la branche de production nationale;
- tout changement au niveau national ou international touchant notamment l'offre ou la demande des marchandises et tout changement concernant les tendances en matière d'importation au Canada et concernant la source des importations;
- tout autre point pertinent.

Toute personne qui fournit des renseignements au Tribunal et qui désire qu'ils soient gardés confidentiels en tout ou en partie doit fournir, entre autres, une version ne comportant pas les renseignements désignés comme confidentiels ou un résumé ne comportant pas de tels renseignements, ou un énoncé indiquant pourquoi il est impossible de faire le résumé en question. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter les *Lignes directrices sur la confidentialité* du Tribunal.

Les documents doivent être déposés auprès du Tribunal par voie électronique au moyen de son [Service de dépôt électronique sécurisé](#). Une seule copie électronique doit être déposée auprès du Tribunal.

Les conseillers et les parties doivent communiquer leurs observations respectives aux autres conseillers et parties en même temps qu'ils les déposent auprès du Tribunal. Les observations publiques doivent être remises aux conseillers et aux parties qui ne sont pas représentées. Les observations confidentielles ne doivent être remises qu'aux conseillers qui ont accès au dossier confidentiel et qui ont déposé auprès du Tribunal un acte d'engagement en matière de confidentialité. Ces renseignements figurent sur la liste des participants. Les observations contenant des renseignements confidentiels ayant trait à votre entreprise ou gouvernement ou à votre client peuvent être

information belonging to a company/government that is not your own or that is not represented by you must be served by courier. One electronic copy of proof of service must be served on the Tribunal.

The Tribunal will decide by February 24, 2020, on whether an expiry review is warranted. If not warranted, the finding will expire on its scheduled expiry date. If the Tribunal decides to initiate an expiry review, it will issue a notice of expiry review.

The Tribunal's *Expiry Review Guidelines* can be found on its website.

Enquiries regarding this notice should be addressed to the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), [citt-tcce@tribunal.gc.ca](mailto:citt-tcce@tribunal.gc.ca) (email).

Ottawa, January 3, 2020

## COMPETITION TRIBUNAL

### COMPETITION ACT

#### *Application for an order*

Notice is hereby given that, on December 19, 2019, an application pursuant to section 92 of the *Competition Act*, R.S.C., 1985, c. C-34 ("Act") was filed with the undersigned at the Competition Tribunal ("Tribunal") by the Commissioner of Competition ("Commissioner"), regarding the acquisition by Parrish & Heimbecker, Limited ("P&H") of certain grain elevators and related assets from Louis Dreyfus Company Canada ULC ("Application").

The particulars of the orders sought by the Commissioner are as follows:

- an order requiring P&H to dispose of all of the assets of the ongoing business of a primary grain elevator in the relevant markets (as defined in the Application) ["Relevant Markets"], as well as such other assets, if any, as are required for an effective remedy;
- an order prohibiting P&H from acquiring, within a period of five years from the date of the order, any primary grain elevator in the Relevant Markets, unless P&H provides the Commissioner with at least 30 days'

expédiées par voie électronique à la condition que vous assumiez les risques qui y sont associés. Les observations contenant des renseignements confidentiels de tierces parties, c'est-à-dire des renseignements confidentiels ayant trait à une autre entreprise ou un autre gouvernement ou à une entreprise ou un gouvernement que vous ne représentez pas, doivent être expédiées par messagerie. Une copie électronique des attestations confirmant que ces observations ont été communiquées aux autres parties doit être déposée auprès du Tribunal.

Le Tribunal rendra une décision d'ici le 24 février 2020 sur le bien-fondé d'un réexamen relatif à l'expiration. Si le Tribunal n'est pas convaincu du bien-fondé d'un réexamen relatif à l'expiration, les conclusions expireront à la date d'expiration prévue. Si le Tribunal décide d'entreprendre un réexamen relatif à l'expiration, il publiera un avis de réexamen relatif à l'expiration.

Les *Lignes directrices sur les réexamens relatifs à l'expiration* du Tribunal sont disponibles sur son site Web.

Toute demande de renseignements au sujet du présent avis doit être envoyée au Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), [tcce-citt@tribunal.gc.ca](mailto:tcce-citt@tribunal.gc.ca) (courriel).

Ottawa, le 3 janvier 2020

## TRIBUNAL DE LA CONCURRENCE

### LOI SUR LA CONCURRENCE

#### *Demande d'ordonnance*

Prenez avis que, le 19 décembre 2019, le commissaire de la concurrence (« le commissaire ») a déposé une demande, au titre de l'article 92 de la *Loi sur la concurrence*, L.R.C. (1985), ch. C-34 (« la Loi »), auprès de la soussignée, au Tribunal de la concurrence (« le Tribunal »), concernant l'acquisition par Parrish & Heimbecker, Limited (« P&H ») de certains élévateurs à grains et d'éléments d'actif connexes auprès de Louis Dreyfus Company Canada ULC (« la demande »).

Les détails des ordonnances sollicitées par le commissaire sont les suivants :

- une ordonnance enjoignant à P&H de céder tous les éléments d'actif actuellement liés à l'exploitation d'un élévateur à grains primaire sur les marchés concernés (définis dans la demande) [« les marchés concernés »], ainsi que de tout autre élément d'actif, le cas échéant, permettant d'assurer une mesure corrective efficace;
- une ordonnance interdisant à P&H d'acquérir, au cours des cinq années suivant la date de l'ordonnance, tout élévateur à grains primaire sur les marchés concernés,

advance written notice of such proposed merger, where the proposed merger would not otherwise be subject to notification pursuant to the Act;

- an order directing P&H to pay costs; and
- an order granting such further and other relief as the Commissioner may request and the Tribunal may consider appropriate.

Notice is hereby given that any motion for leave to intervene in this matter must be filed with the Tribunal on or before February 12, 2020.

The notice of application may be examined at the registry of the Tribunal or a copy may be obtained by visiting the [Tribunal's website](#). Requests for information regarding this Application should be addressed to the undersigned, by mail at the Competition Tribunal, 600-90 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1P 5B4, by telephone at 613-954-0857, or by email at [Tribunal@ct-tc.gc.ca](mailto:Tribunal@ct-tc.gc.ca).

December 31, 2019

**Andrée Bernier**  
Deputy Registrar

## **PUBLIC SERVICE COMMISSION**

### **PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT**

*Permission granted (Collette-Boudreau, Sylvie)*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Sylvie Collette-Boudreau, Travel Services Coordinator, Public Services and Procurement Canada, to seek nomination as, and be, a candidate before and during the election period for the position of Councillor for the Town of Shediac, New Brunswick, in a municipal election to be held on May 11, 2020.

December 30, 2019

**Lynn Brault**  
Director General  
Staffing Support, Priorities and  
Political Activities Directorate

à moins que P&H donne au commissaire un préavis écrit d'au moins 30 jours de tout projet de fusionnement, dans les cas où le projet de fusionnement ne devrait pas autrement faire l'objet d'un avis en vertu de la Loi;

- une ordonnance enjoignant à P&H de payer les dépens;
- une ordonnance accordant toute autre réparation que le commissaire peut demander et que le Tribunal peut juger appropriée.

Prenez avis que toute requête pour autorisation d'intervenir dans la présente affaire doit être déposée auprès du Tribunal au plus tard le 12 février 2020.

L'avis de demande peut être consulté au greffe du Tribunal. Il est également possible d'en obtenir une copie sur le [site Web du Tribunal](#). Toute demande de renseignements concernant la présente demande doit être adressée à la soussignée, soit par la poste à Tribunal de la concurrence, 90, rue Sparks, bureau 600, Ottawa (Ontario) K1P 5B4, soit par téléphone au numéro 613-954-0857, soit par courriel à l'adresse [Tribunal@ct-tc.gc.ca](mailto:Tribunal@ct-tc.gc.ca).

Le 31 décembre 2019

La registraire adjointe  
**Andrée Bernier**

## **COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**

### **LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE**

*Permission accordée (Collette-Boudreau, Sylvie)*

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Sylvie Collette-Boudreau, coordinatrice des services de voyage, Services publics et Approvisionnement Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter d'être choisie comme candidate et de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, au poste de conseillère de la Ville de Shediac (Nouveau-Brunswick), à l'élection municipale prévue pour le 11 mai 2020.

Le 30 décembre 2019

La directrice générale  
Direction du soutien en dotation, des priorités et des  
activités politiques  
**Lynn Brault**

**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

**Great Lakes Pilotage Authority**

Regulations Amending the Great Lakes  
Pilotage Tariff Regulations..... 51

**RÈGLEMENTS PROJETÉS**

Table des matières

**Administration de pilotage des Grands Lacs**

Règlement modifiant le Règlement sur les  
tarifs de pilotage des Grands Lacs ..... 51

## Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

**Statutory authority**  
*Pilotage Act*

**Sponsoring agency**  
Great Lakes Pilotage Authority

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Executive summary

**Issues:** The Great Lakes Pilotage Authority (the Authority) requires additional tariff and surcharge revenues to meet rising expenses associated with the delivery of pilotage services.

**Description:** The proposed amendments to the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations* (the Regulations) would increase general tariffs in all districts, introduce new charges to cover expenses that are not currently captured in the Regulations, and extend several pre-existing surcharges.

**Rationale:** The Authority is working towards eliminating its accumulated deficit in an effort to maintain financial self-sufficiency. Based on the forecasted increase in traffic volume and the operational demands placed on the Authority, the proposed amendments would allow the Authority to receive adequate revenues to offset its expenses, as well as eliminate its deficit by the end of 2020.

#### Issues

The current tariff rates imposed by the Authority are not sufficient for the Authority to be financially self-sustaining. In addition, the Office of the Auditor General of Canada has identified a need to amend the Regulations in order to formalize the long-standing industry-accepted practice of charging for pilot travel costs.

## Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

**Fondement législatif**  
*Loi sur le pilotage*

**Organisme responsable**  
Administration de pilotage des Grands Lacs

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

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

#### Résumé

**Enjeux :** L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) a besoin de revenus additionnels provenant de droits tarifaires et de droits supplémentaires pour couvrir l'augmentation des dépenses associées à la prestation des services de pilotage.

**Description :** Les modifications proposées au *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs* (le Règlement) visent à augmenter les tarifs généraux dans toutes les circonscriptions, à introduire de nouveaux droits pour couvrir les dépenses qui ne sont pas actuellement prises en compte dans le Règlement et à prolonger plusieurs droits supplémentaires préexistants.

**Justification :** L'Administration s'emploie à éliminer son déficit accumulé en vue de maintenir son autonomie financière. Se fondant sur l'augmentation prévue du volume de trafic et les exigences opérationnelles auxquelles fait face l'Administration, les modifications proposées lui permettraient de bénéficier de revenus suffisants pour couvrir ses dépenses et éliminer son déficit au terme de l'exercice financier 2020.

#### Enjeux

Les droits tarifaires actuels perçus par l'Administration sont insuffisants pour lui permettre d'être financièrement autonome. En outre, le Bureau du vérificateur général du Canada a identifié le besoin de modifier le Règlement afin de formaliser la pratique de facturer les frais de déplacement des pilotes, une pratique qui est acceptée depuis longtemps par l'industrie.

## Background

The Authority is a Crown corporation whose mandate is to establish, operate, maintain, and administer a safe and efficient pilotage service in all Canadian waters subject to compulsory pilotage within the Great Lakes region. In accordance with the *Pilotage Act* (the Act), the Authority makes regulations prescribing fair and reasonable tariffs, at a level necessary for the Authority to be financially self-sustaining. The regulatory process ensures stakeholder consultation and transparency in tariff setting; therefore, the process is initiated many months before tariffs can come into force.

In its 2008 Special Examination Report, the Auditor General required the Authority to take measures to eliminate its accumulated deficit and to become financially self-sustaining within a reasonable time frame. The Authority has taken several measures to control its operating and administration costs, and to increase revenues. By the end of 2018, the Authority's 2009 accumulated deficit level of \$5.5 million had been reduced to \$0.5 million. However, the Authority is anticipating a \$1.6 million loss for 2019. The proposed tariff amendments would allow the Authority to eliminate its accumulated deficit by the end of 2020 and position the Authority to establish a reserve fund so that future losses can be addressed without affecting the Authority's financial self-sufficiency.

In 2019, following a review of the *Pilotage 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 37.1. The Authority has received an estimate of the amounts anticipated to be charged under this provision for 2020. However, the timing and manner of the 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.

## Contexte

L'Administration est une société d'État dont le mandat consiste à établir, exploiter, maintenir et administrer un service de pilotage sécuritaire et efficace dans toutes les eaux canadiennes soumises au pilotage obligatoire dans la région des Grands Lacs. En vertu de la *Loi sur le pilotage* (la Loi), l'Administration prend des règlements prévoyant des droits de pilotage équitables et raisonnables, qui doivent être suffisants pour lui permettre d'être financièrement autonome. Le processus réglementaire prévoit la consultation avec les intervenants et l'établissement des tarifs de façon transparente, c'est pourquoi le processus est amorcé plusieurs mois avant que les nouveaux tarifs puissent entrer en vigueur.

Dans son rapport d'examen spécial de 2008, le vérificateur général a demandé que l'Administration prenne des mesures pour éliminer son déficit accumulé et devienne financièrement autonome dans un délai raisonnable. L'Administration a pris plusieurs mesures pour maîtriser ses coûts de fonctionnement et d'administration et pour augmenter ses revenus. Au terme de l'exercice 2018, elle avait réduit à 0,5 million de dollars son déficit accumulé, lequel totalisait 5,5 millions de dollars en 2009. Toutefois, l'Administration anticipe une perte de 1,6 million de dollars pour l'exercice 2019. Les modifications tarifaires proposées lui permettraient d'éliminer son déficit accumulé au plus tard à la fin de 2020 et de créer un fonds de réserve pour combler ses pertes à venir sans entraver son autonomie financière.

Par suite d'un examen de la Loi, des modifications ont été proposées en 2019 et ont reçu la sanction royale en juin 2019 par le biais du projet de loi C-97 (*Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019*). L'entrée en vigueur des modifications sera promulguée par quatre décrets, à des dates fixées par la gouverneure en conseil. Les premières modifications sont entrées en vigueur en août 2019, 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 tarifaires proposées comprennent des dispositions pour faire face aux coûts anticipés à la suite de l'entrée en vigueur de l'article 37.1. 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.



**Objective**

The proposed amendments would allow the Authority to

1. levy tariffs that are fair and reasonable to remain financially self-sufficient;
2. continue to recruit and train apprentice pilots;
3. fulfill obligations associated with the purchase of a pilot boat as per the terms of a Memorandum of Understanding (MOU) with the United States Coast Guard;
4. introduce a cost-recovery mechanism to recover incremental pilot compensation when pilots remain on vessels on overtime beyond their original assignment to reduce delays to vessels due to a shortage of pilots;
5. standardize the docking/undocking and stoppage charges in all districts as to generate sufficient charges to remain financially self-sufficient;
6. continue to enlist services from the service provider between the St. Lambert and the Beauharnois Locks;
7. formalize the recovery of pilot travel costs in the Regulations; and
8. generate revenues to cover the new *Pilotage Act* administration charge, as set out in the new section 37.1 of the Act.

**Description**

The following paragraphs describe the various amendments proposed for the Regulations.

1. Based on the anticipated increase in demand for pilotage services, the Authority is proposing a 3.0% increase for all rates, other than those specifically noted below.
2. Given that a relatively high number of apprentice pilots will need to be recruited and trained in the next five years due to imminent pilot retirements and increased current traffic demand, the Authority is proposing to extend the current 5.0% apprentice pilot training surcharge for an additional 12 months ending December 31, 2021.
3. The St. Lawrence Seaway Pilots Association (SSPA) provides the Authority with pilot boat services at the change point in Cape Vincent, New York, at no cost to the Authority as set out in the current MOU between the Authority and the U.S. Coast Guard. The SSPA has identified the need to procure a new pilot boat in order to better navigate under ice and wind conditions, and to help maintain a reliable and efficient pilotage service. The SSPA has estimated the cost of this

**Objectif**

Les modifications proposées permettraient à l'Administration :

1. de percevoir des droits équitables et raisonnables qui permettent le maintien de l'autonomie financière;
2. de poursuivre le recrutement et la formation d'apprentis-pilotes;
3. de s'acquitter des obligations associées à l'achat d'un bateau-pilote conformément à un protocole d'entente conclu avec la Garde côtière américaine;
4. d'instaurer un mécanisme pour recouvrer les coûts additionnels de salaires versés aux pilotes lorsque ceux-ci demeurent à bord d'un navire en raison d'heures supplémentaires effectuées au-delà de leur affectation originale dans le but de réduire les retards aux navires dus au manque de pilotes;
5. d'uniformiser les droits entre les différentes circonscriptions en ce qui a trait aux accostages, appareillages et arrêts, de manière à générer suffisamment de redevances pour maintenir l'autonomie financière;
6. de continuer de retenir les services du fournisseur aux écluses de Saint-Lambert et de Beauharnois;
7. de formaliser dans le Règlement le recouvrement des frais de déplacement des pilotes;
8. de générer des redevances pour recouvrer les nouveaux frais d'administration de la *Loi sur le pilotage* établis par le nouvel article 37.1 de cette loi.

**Description**

Les paragraphes qui suivent décrivent les différentes modifications proposées au Règlement.

1. Se fondant sur l'augmentation prévue de la demande de service, l'Administration propose une hausse tarifaire générale de 3,0 %, à l'exception des tarifs particuliers indiqués ci-dessous.
2. Étant donné le nombre relativement élevé d'apprentis-pilotes qui devront être recrutés et formés dans les cinq prochaines années en raison du départ à la retraite imminent de pilotes et de l'augmentation actuelle du trafic, l'Administration propose de prolonger de 12 mois, soit jusqu'au 31 décembre 2021, l'actuel droit supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes de 5,0 %.
3. La St. Lawrence Seaway Pilots Association (SSPA) fournit sans frais à l'Administration les services de bateau-pilote pour la relève des pilotes à Cape Vincent, dans l'État de New York, conformément au protocole d'entente en vigueur entre l'Administration et la Garde côtière américaine. La SSPA a exprimé le besoin de se procurer un nouveau bateau-pilote afin de faciliter la navigation dans les glaces et par grand vent et ainsi contribuer à maintenir un service de pilotage fiable et

procurement to be approximately US\$1.7 million. The U.S. Coast Guard and the SSPA have met with their industry stakeholders to explain the need for a new pilot boat, and to discuss strategies to repay the financing costs. As per the MOU, the SSPA will recover a portion of the cost of purchasing the new pilot boat by charging the Authority for each assignment conducted in the Great Lakes region. Accordingly, the Authority is proposing to introduce a new corresponding pilot boat charge that would be removed once the costs have been recovered. The Authority proposes to introduce a new pilot boat charge for all assignments at Cape Vincent, New York, in the amount of \$325 per pilot transfer.

4. When compared with the traffic prior to 2014, traffic in the Great Lakes has increased in excess of 15%, and is being serviced by the same complement of pilots. To avoid costly vessel delays when replacement pilots are not immediately available, pilots are remaining on board the vessel on overtime to continue the transit. However, the current tariffs are not structured to recover the additional compensation due to the pilot on overtime. This proposal will introduce a \$2,750 charge per assignment, to be applied when the pilot is not relieved and remains on board to continue the transit on overtime.
5. The charges for docking/undocking and stoppages are currently inconsistent or lacking in the current tariffs, although pilot compensation, under the most recent collective agreements, has been standardized across all districts. Therefore, the Authority proposes to standardize the current rates for all docking/undocking and stoppages at \$1,200, as well as introduce these charges for International District No. 1 and the Welland Canal, as well as the River Tour in International District No. 2.
6. The Authority is proposing to adjust the pilot transfer fee for all vessels transiting through the St. Lambert and the Beauharnois Locks. This adjustment will cover the fee charged by the service provider who facilitates the pilot transfer. The Authority is proposing to increase the fee from \$135 to \$137 per pilot transfer through these locks.
7. The Authority and its customers reached an agreement several years ago for the Authority to charge its customers for pilot travel costs when the pilot embarks or disembarks at a location that is other than the pilot change point at the extremities of the district. During the Authority's 2018 financial audit by the Office of the Auditor General of Canada, it was recommended that the Authority formalize this arrangement in the Regulations.
8. The Authority proposes to levy a flat surcharge in the amount of \$25 per assignment. This surcharge is based

efficace. La SSPA a estimé le coût d'achat de ce bateau-pilote à 1,7 million de dollars américains. La Garde côtière américaine et la SSPA ont rencontré leurs intervenants de l'industrie pour leur expliquer le besoin d'un nouveau bateau-pilote et discuter des stratégies de recouvrement des coûts. En vertu du protocole d'entente, la SSPA recouvrera une partie du coût d'achat en facturant à l'Administration un montant pour chaque affectation de pilotage dans la région des Grands Lacs. Par conséquent, l'Administration propose d'introduire un nouveau droit à payer correspondant à cette redevance jusqu'à ce que les coûts aient été recouverts. Elle propose donc d'introduire un droit de 325 \$ à payer pour chaque affectation à Cape Vincent, dans l'État de New York.

4. Le trafic sur les Grands Lacs a augmenté de plus de 15 % depuis 2014, mais est toujours desservi par le même effectif de pilotes. Pour éviter des retards coûteux aux navires lorsqu'aucun remplaçant n'est disponible immédiatement, les pilotes restent à bord et font des heures supplémentaires pour poursuivre le voyage. Les tarifs actuels ne sont toutefois pas structurés de manière à permettre le recouvrement des salaires additionnels versés aux pilotes pour les heures supplémentaires. La présente proposition vise à instaurer un droit de 2 750 \$ par affectation à payer lorsque le pilote n'est pas remplacé et demeure à bord pour faire des heures supplémentaires pour poursuivre le voyage.
5. Les droits relatifs aux accostages, appareillages et arrêts sont actuellement incohérents ou manquants dans les tarifs, bien que les salaires des pilotes à cet égard aient été uniformisés dans toutes les circonscriptions en vertu des plus récentes conventions collectives. Par conséquent, l'Administration propose de fixer à 1 200 \$ les droits actuels pour tous les accostages, appareillages et arrêts, et d'instaurer ces droits pour la circonscription internationale n° 1, le canal Welland et les rivières de la circonscription internationale n° 2.
6. L'Administration propose de rajuster le droit à payer pour un relève de pilote aux écluses de Saint-Lambert et de Beauharnois. Ce droit est applicable à tous les navires qui transitent par ces écluses et vise à couvrir les frais exigés par le fournisseur qui facilite le relève de pilote. L'Administration propose d'augmenter de 135 \$ à 137 \$ le droit par relève de pilote à ces écluses.
7. L'Administration et ses clients ont convenu il y a plusieurs années que l'Administration facture à ses clients les frais de déplacement des pilotes lorsque ceux-ci embarquent ou débarquent à un endroit autre que le lieu de relève situé aux extrémités de la circonscription. Dans le cadre de l'audit financier effectué par le Bureau du vérificateur général du Canada en 2018, il a été recommandé que l'Administration formalise cet arrangement dans le Règlement.
8. L'Administration propose de percevoir un droit supplémentaire forfaitaire de 25 \$ par affectation. Ce droit

on an estimate of the funds needed to cover charges anticipated in accordance with section 37.1 of the Act, and expected to be paid within the first quarter of 2021.

## Regulatory development

### Consultation

The Authority's principal stakeholder is the Shipping Federation of Canada (the Federation). The Federation represents the owners and operators of foreign-flagged ships that are required, by law, to enlist pilotage services from the Authority while transiting the Great Lakes system. The Federation represents approximately 80%–85% of the Authority's clientele. The other principal stakeholder of the Authority is the Chamber of Marine Commerce (the Chamber), which represents the owners and operators of Canadian-flagged ships. While the majority of Canadian-flagged ships do not enlist pilotage services from the Authority (as they elect to enlist services from pilotage certificate holders instead), approximately 10 of the Chamber's 70 domestic ships are Canadian tankers that request the use of a pilot. The Chamber represents approximately 15%–20% of the Authority's clientele.

The Authority consulted with the Federation several times throughout 2019 as well as with the Chamber. All stakeholders are aware that the Authority must respect its objective to remain financially self-sufficient.

It is worth noting that the Federation has publicly stated that all proposed pilotage tariffs are too costly to industry. Further, the Federation believes that the Authority should extend its accumulated deficit elimination strategy over another five years (or more) and does not see or agree with the urgency for the Authority to be financially self-sufficient by the end of fiscal year 2020. Despite this view on tariffs, the Federation has also voiced extreme criticisms regarding the high level of vessel delays due to pilot shortages. Although consultation is continuing, the Federation does not appear to support the proposed tariff adjustments.

Nonetheless, the Authority has a duty to reassure the Canadian public that it is fiscally responsible and to be financially self-sufficient. Extending the accumulated deficit over the next five years would impede the Authority's ability to be financially self-sufficient and to develop a financial reserve policy to weather future financial uncertainties.

In addition, stakeholders have voiced strong concerns with respect to the introduction of a *Pilotage Act* administration charge in 2020, in the amount of \$25 per assignment. While the Authority acknowledges the concerns of

supplémentaire est fondé sur une estimation des fonds qui seront nécessaires pour supporter les coûts anticipés en vertu de l'article 37.1 de la Loi et qui seront exigibles au premier trimestre de 2021.

## Élaboration de la réglementation

### Consultation

Le principal intervenant de l'Administration est la Fédération maritime du Canada (la Fédération). Celle-ci représente les propriétaires et armateurs de navires étrangers qui sont tenus en vertu de la loi de faire appel aux services de pilotage de l'Administration lorsqu'ils voyagent dans le réseau des Grands Lacs. Elle représente environ 80 à 85 % de la clientèle de l'Administration. La Chambre de commerce maritime (la Chambre) est l'autre intervenant important de l'Administration; elle représente les propriétaires et armateurs de navires canadiens. Bien que la majorité des navires canadiens ne fasse pas appel aux services de l'Administration (ces navires utilisent plutôt les services de titulaires de certificat de pilotage), environ 10 des 70 navires de la Chambre sont des navires-citernes canadiens qui demandent les services d'un pilote. La Chambre représente environ 10 à 15 % de la clientèle de l'Administration.

L'Administration a consulté la Fédération à plusieurs reprises en 2019 ainsi que la Chambre. Tous les intervenants sont conscients du fait que l'Administration doit respecter son objectif de demeurer financièrement autonome.

Il convient de signaler que la Fédération a déclaré publiquement que tous les droits de pilotage coûtent trop cher à l'industrie. De plus, elle estime que l'Administration devrait prolonger sa stratégie d'élimination du déficit sur une période de cinq autres années (ou plus) et ne croit pas qu'il y a urgence pour l'Administration d'être financièrement autonome d'ici la fin de l'exercice 2020. Malgré ce point de vue sur les tarifs, la Fédération a également exprimé des critiques verbales extrêmes à propos du nombre élevé de retards occasionnés aux navires en raison du manque de pilotes. Les consultations se poursuivent, mais il ne semble pas que la Fédération appuie les ajustements tarifaires proposés.

Néanmoins, l'Administration a le devoir d'être financièrement autonome et d'assurer la population canadienne qu'elle est financièrement responsable. Prolonger le déficit accumulé pendant encore cinq ans compromettrait la capacité de l'Administration à demeurer financièrement autonome et à élaborer une politique de réserve financière visant à faire face aux incertitudes financières éventuelles.

De plus, les intervenants se sont montrés fort préoccupés à l'égard de l'introduction d'un droit pour l'administration de la *Loi sur le pilotage* en 2020, d'un montant de 25 \$ par affectation. L'Administration prend note des

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 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*, an 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.

#### *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 address the long-standing deficit 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*

All costs of the proposal would be borne by users of the Authority's pilotage services (i.e. industry). The annualized average expected cost to industry would be \$1.8 million. Expected benefits for the proposal (mainly increased safety and efficiency) are difficult to quantify and have therefore been expressed qualitatively. The expected benefits and costs of the proposal are as follows:

préoccupations de l'industrie, mais l'article 37.1 de la Loi l'oblige à payer la somme que le ministre estime nécessaire pour appliquer la Loi. Compte tenu du temps qu'il faut pour rajuster 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 en se fondant sur les dépenses estimées, et ce afin de garantir les revenus nécessaires pour lui permettre de payer les droits au premier trimestre de 2021 comme prévu.

#### *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 réalisée pour déterminer si le règlement proposé peut donner lieu à des obligations en vertu des traités modernes. Cette évaluation a porté sur l'étendue géographique et l'objet de la proposition par rapport aux traités modernes en vigueur et a conclu qu'il n'y a aucune incidence ou répercussion sur les traités modernes.

#### *Choix de l'instrument*

L'Administration a envisagé différentes options réglementaires et non réglementaires avant de proposer les présentes modifications tarifaires. Un objectif principal de l'Administration est de demeurer viable grâce à une combinaison de maîtrise des dépenses et de droits de pilotage équitables et raisonnables. Elle n'a toutefois pas de moyen de fixer les droits de pilotage autrement que par un instrument réglementaire et ne reçoit pas de crédits parlementaires qui lui permettraient de couvrir ses dépenses. Par conséquent, elle estime que les modifications proposées au Règlement sont l'instrument le plus approprié pour garantir les revenus nécessaires à la prestation de services de pilotage de manière financièrement autonome.

### **Analyse de la réglementation**

#### *Coûts et avantages*

Tous les coûts liés à la proposition seraient assumés par les usagers des services de pilotage de l'Administration (c'est-à-dire l'industrie). Le coût moyen prévu annualisé pour l'industrie serait de 1,8 million de dollars. Les avantages prévus de la proposition (essentiellement une amélioration de la sécurité et de l'efficacité) sont difficiles à chiffrer et sont donc exprimés qualitativement. Les coûts et avantages liés à la proposition sont les suivants :

*Cost-benefit statement***A. Quantified impacts to industry (in millions, Can\$, 2018 price level)**

	2020 (Base Year)	2021	2022–2029	Total (Present Value, 2020–2029)	Average
<b>Benefits</b>					
Qualitative only (see part B)	—	—	—	—	—
<b>Costs</b>					
Increase general tariffs in all districts	1.0	0.9	5.1	7.0	0.70
New pilot boat charge (Cape Vincent)	0.4	0.4	1.6	2.4	0.24
New charge for pilots continuing a transit after the initial assignment	3.8	2.9	6.3	13.0	1.3
Standardization of docking/undocking rates	0.9	0.8	4.9	6.6	0.7
Increase charge for pilot change at locks	0.004	0.003	0.015	0.022	0.002
New <i>Pilotage Act</i> administration surcharge	0.2	0.2	1.2	1.6	0.2
<b>Total</b>	<b>6.3</b>	<b>5.2</b>	<b>19.1</b>	<b>30.6</b>	<b>3.1</b>
Net benefits				<b>-30.6</b>	<b>-3.1</b>

**B. Qualified impacts (in non-\$)**

<b>Positive impacts</b>	
Increase general tariffs in all districts	This allows for a greater number of pilots to properly service current demand, thus increasing safety by ensuring that pilots are able to comply with hours of rest requirements as set by Transport Canada.
Extend apprentice training surcharge	Revenue available to increase apprentice recruitment and training; more pilots available will minimize delays.
New pilot boat charge (Cape Vincent)	Vessel delays due to climate conditions are minimized (as the new boat would be better suited to work through ice) and the Authority is able to fulfill obligations with international partners.
New charge for pilots continuing a transit after the initial assignment	Vessel delays are minimized where pilots can be compensated for overtime when accepting a second consecutive assignment.
Standardization of docking/undocking rates	Only the customers directly affected pay charges instead of burdening all customers with higher general tariffs.
Increase charge for pilot change at locks	Increased revenues will improve pilot safety when pilot transfers are done at the locks by retaining the services currently necessary to transfer pilots at the locks.
Formalize recovery of pilot travel costs in the Regulations	Provide transparency around long-standing practice with the industry to recover pilot travel costs.
New <i>Pilotage Act</i> administration surcharge	Enabling the Authority to recover costs associated with administering the amendments to the <i>Pilotage Act</i> .

**Notes:**

1. Quantified impacts are calculated over a 10-year period (2020–2029) using a 7% discount rate.
2. Net benefits are estimated by running “before” and “after” scenarios, which compare the baseline against the proposed prices using average historic traffic data for each district. It is assumed that demand for pilotage services is inelastic; thus, it is assumed that traffic will not reduce in any significant manner after these tariff increases are implemented.

## Énoncé des coûts-avantages

## A. Incidences chiffrées sur l'industrie (en millions \$ CA, niveau de prix de 2018)

	2020 (année de référence)	2021	2022-2029	Total (valeur actualisée, 2020-2029)	Moyenne
<b>Avantages</b>					
Qualitatifs seulement (voir partie B)	—	—	—	—	—
<b>Coûts</b>					
Hausse tarifaire générale dans toutes les circonscriptions	1,0	0,9	5,1	7,0	0,70
Droit pour le nouveau bateau-pilote (Cape Vincent)	0,4	0,4	1,6	2,4	0,24
Nouveau droit pour les pilotes qui poursuivent le voyage après leur affectation originale	3,8	2,9	6,3	13,0	1,3
Uniformisation des droits pour les accostages et appareillages	0,9	0,8	4,9	6,6	0,7
Hausse du droit pour la relève de pilote aux écluses	0,004	0,003	0,015	0,022	0,002
Nouveau droit supplémentaire pour l'administration de la Loi	0,2	0,2	1,2	1,6	0,2
<b>Total</b>	<b>6,3</b>	<b>5,2</b>	<b>19,1</b>	<b>30,6</b>	<b>3,1</b>
Avantages nets				<b>-30,6</b>	<b>-3,1</b>

## B. Incidences qualitatives (non en dollars)

<b>Incidentes positives</b>	
Hausse tarifaire générale dans toutes les circonscriptions	Permet d'augmenter le nombre de pilotes afin de répondre adéquatement à la demande, et ainsi améliorer la sécurité en assurant que les pilotes peuvent se conformer aux exigences de Transports Canada en matière d'heures de repos.
Prolongation du droit supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes	Revenus disponibles pour augmenter le recrutement et la formation d'apprentis; un plus grand nombre de pilotes disponibles réduira les retards.
Droit pour le nouveau bateau-pilote (Cape Vincent)	Réduction des retards dus aux conditions météorologiques (étant donné que le nouveau bateau-pilote sera mieux adapté à la navigation dans les glaces) et exécution des obligations de l'Administration envers les partenaires internationaux.
Nouveau droit pour les pilotes qui poursuivent le voyage après leur affectation originale	Les retards aux navires sont réduits lorsque les pilotes peuvent être rémunérés pour les heures supplémentaires lorsqu'ils acceptent une deuxième affectation consécutive.
Uniformisation des droits pour les accostages et appareillages	Seuls les clients directement concernés auront à payer ces droits, ce qui est préférable à des hausses tarifaires générales applicables à tous les clients.
Hausse du droit pour la relève de pilote aux écluses	Les revenus additionnels amélioreront la sécurité des pilotes lors des relèves aux écluses si les services actuellement nécessaires à la relève sont maintenus.
Formalisation dans le Règlement du recouvrement des frais de déplacement des pilotes	Transparence à l'égard de la pratique reconnue depuis longtemps par l'industrie de recouvrer les frais de déplacement des pilotes.
Nouveau droit supplémentaire pour l'administration de la Loi sur le pilotage	Permet à l'Administration de recouvrer les coûts associés à l'administration des modifications apportées à la Loi sur le pilotage.

## Notes :

1. Les incidences chiffrées sont calculées sur une période de 10 ans (2020-2029) en utilisant un taux d'actualisation de 7 %.
2. Les avantages nets sont estimés en dressant les scénarios avant et après, ce qui permet la comparaison entre la base de référence et les prix proposés en utilisant les données historiques moyennes de trafic dans chaque circonscription. On présume que la demande de services de pilotage est inélastique; il est donc supposé que le trafic ne diminuera pas de façon importante après la mise en œuvre de ces hausses de tarifs.

### *Small business lens*

The small business lens does not apply as there are no associated impacts on small businesses. The majority of the Authority's clientele (i.e. foreign shippers) are not small businesses, and the majority of shippers considered small businesses choose to hire pilotage certificate holders instead of pilots.

### *One-for-one rule*

The proposal seeks to increase tariffs, fees, and charges for pilotage services. All administrative systems are already in place to execute these changes; thus, no incremental administrative burden would be imposed 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; however, the proposal is linked to international agreements and obligations with the United States through the MOU between the Authority and the U.S. Coast Guard. Given that the Authority conducts its operations in international waters, it works closely with its U.S. counterparts to align regulatory requirements, where possible and applicable.

### *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.

## **Implementation, compliance and enforcement**

### *Implementation*

The proposed tariffs, if approved, would be available online on the Department of Justice website and would be

### *Lentille des petites entreprises*

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas puisqu'il n'y a pas de répercussions sur les petites entreprises. La majeure partie de la clientèle de l'Administration (les expéditeurs étrangers) n'est pas constituée de petites entreprises, et la plupart des expéditeurs qui sont considérés comme des petites entreprises choisissent de faire appel à des titulaires de certificat de pilotage plutôt qu'à des pilotes.

### *Règle du « un pour un »*

La proposition vise à augmenter les tarifs, les frais et les droits pour les services de pilotage. Tous les systèmes administratifs sont déjà en place pour exécuter ces modifications; ainsi, puisqu'aucun fardeau administratif supplémentaire ne serait imposé à l'industrie, 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 formelle de coopération en matière de réglementation; toutefois, elle est liée à des ententes et des obligations internationales avec les États-Unis par le biais du protocole d'entente entre l'Administration et la Garde côtière américaine. Étant donné qu'elle mène ses activités dans des eaux internationales, l'Administration collabore étroitement avec ses homologues américains pour harmoniser les exigences réglementaires lorsque cela est possible et applicable.

### *Évaluation environnementale stratégique*

Une analyse préliminaire réalisée en vertu de la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'était pas requise.

### *Analyse comparative entre les sexes plus*

Aucune répercussion relative à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été soulevée dans le cadre de la proposition. Les modifications proposées suggèrent des tarifs considérés comme équitables et raisonnables dans le but d'assurer des services de pilotage sécuritaires et efficaces.

## **Mise en œuvre, conformité et application**

### *Mise en œuvre*

Les tarifs proposés, s'ils sont approuvés, seront disponibles en ligne sur le site Web du ministère de la Justice et

published on the Authority's website. The new Regulations would come into force on April 1, 2020.

### *Compliance and enforcement*

The *Pilotage Act* provides enforcement mechanisms 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 change to these compliance and enforcement mechanisms.

### **Contact**

Michèle Bergevin  
Chief Executive Officer  
Great Lakes Pilotage Authority  
202 Pitt Street, 2nd Floor  
P.O. Box 95  
Cornwall, Ontario  
K6H 5R9  
Telephone: 613-933-2991, ext. 205  
Fax: 613-932-3793

seront publiés 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* prévoit des mécanismes d'application pour tous les règlements pris par les administrations de pilotage. Celles-ci peuvent donner l'ordre à un agent des douanes dans un port quelconque du Canada de ne pas donner l'autorisation d'appareiller à un navire dont les droits de pilotage sont exigibles et impayés. Quiconque contrevient à la Loi ou au Règlement commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 5 000 \$. Aucun changement à ces mécanismes de conformité et d'application n'est attendu par suite de la présente proposition.

### **Personne-ressource**

Michèle Bergevin  
Directrice générale  
Administration de pilotage des Grands Lacs  
202, rue Pitt, 2<sup>e</sup> étage  
C.P. 95  
Cornwall (Ontario)  
K6H 5R9  
Téléphone : 613-933-2991, poste 205  
Télécopieur : 613-932-3793

## **PROPOSED REGULATORY TEXT**

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

## **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 des Grands Lacs, en vertu du paragraphe 33(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, 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 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

<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

<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



Transport and the Great Lakes Pilotage Authority in accordance with subsection 34(3)<sup>e</sup> of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>.

Cornwall, December 19, 2019

Michèle Bergevin  
Chief Executive Officer  
Great Lakes Pilotage Authority

## Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

### Amendments

**1 Paragraph 2(2)(a) of the English version of the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

(a) there is a cancelled order when a request for pilotage services is cancelled by the owner, master or agent of the ship after the request was accepted; and

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

**4** A surcharge of 5% for apprentice pilot training is payable on each pilotage charge payable under section 3 in accordance with Schedule 1 or 2 for a pilotage service provided on or before December 31, 2021.

### Additional Charge for Administration of the Act

**5** An additional charge of \$25 is payable for each pilot assignment for the administration of the *Pilotage Act*.

**3 (1) Subsections 1(1) to (4) of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:**

**1 (1)** Subject to subsection (2), the basic charge for a passage, other than a moorage, through International District No. 1 or any part of it, and its contiguous waters, is \$23.18 for each kilometre (\$37.30 for each statute mile), plus \$497 for each lock transited.

**(2)** The minimum and maximum basic charges for a through trip through International District No. 1 and its contiguous waters are \$1,089 and \$4,782, respectively.

<sup>e</sup> S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

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

<sup>1</sup> SOR/84-253; SOR/2017-105, s. 1

pilotage des Grands Lacs, conformément au paragraphe 34(3)<sup>e</sup> de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>.

Cornwall, le 19 décembre 2019

La première dirigeante de l'Administration de pilotage des Grands Lacs  
Michèle Bergevin

## Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

### Modifications

**1 L'alinéa 2(2)a) de la version anglaise du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(a) there is a cancelled order when a request for pilotage services is cancelled by the owner, master or agent of the ship after the request was accepted; and

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

**4** Un droit supplémentaire de 5 % pour la formation des apprentis-pilotes est à payer sur chaque droit de pilotage à payer en application de l'article 3 et conformément aux annexes 1 ou 2 pour un service de pilotage fourni au plus tard le 31 décembre 2021.

### Droit supplémentaire pour l'exécution de la loi

**5** Un droit supplémentaire de 25 \$ est à payer, relativement à l'exécution de la *Loi sur le pilotage*, pour chaque affectation d'un pilote.

**3 (1) Les paragraphes 1(1) à (4) de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**1 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), le droit de base à payer pour une traversée, à l'exception d'un déplacement, via la circonscription internationale n° 1 ou une partie de celle-ci, et ses eaux limitrophes, est de 23,18 \$ le kilomètre (37,30 \$ le mille terrestre), plus 497 \$ pour chaque écluse franchie.

**(2)** Le droit de base à payer pour un voyage direct via la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est d'au moins 1 089 \$ et d'au plus 4 782 \$.

<sup>e</sup> L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

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

<sup>1</sup> DORS/84-253; DORS/2017-105, art. 1

**(3)** The basic charge for a movage in International District No. 1 and its contiguous waters is \$1,643.

**(4)** If a ship, during its passage through the Welland Canal, docks or undocks for any reason other than instructions given by the St. Lawrence Seaway Management Corporation, the basic charge is \$72.84 for each kilometre (\$117.22 for each statute mile), plus \$436 for each lock transited, with a minimum charge of \$1,457.

**(2) The portion of items 1 to 15 of the table to subsection 1(5) of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1	
<b>(a)</b>	2,688
<b>(b)</b>	2,688
2	2,874
3	1,697
4	4,999
5	2,874
6	2,080
7	5,795
8	3,732
9	2,874
10	1,697
11	3,762
12	3,762
13	2,920
14	1,697
15	2,080

**(3) The portion of items 1 to 4 of the table to subsection 1(6) of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1	3,968
2	3,323
3	1,494
4	1,494

**(3)** Le droit de base à payer pour un déplacement dans la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est de 1 643 \$.

**(4)** Si, au cours de sa traversée dans le canal Welland, un navire accoste ou appareille pour toute autre raison que des instructions données par la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, le droit de base à payer est de 72,84 \$ le kilomètre (117,22 \$ le mille terrestre), plus 436 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 1 457 \$.

**(2) Le passage des articles 1 à 15 du tableau du paragraphe 1(5) de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1	
<b>a)</b>	2 688
<b>b)</b>	2 688
2	2 874
3	1 697
4	4 999
5	2 874
6	2 080
7	5 795
8	3 732
9	2 874
10	1 697
11	3 762
12	3 762
13	2 920
14	1 697
15	2 080

**(3) Le passage des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe 1(6) de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1	3 968
2	3 323
3	1 494
4	1 494

**(4) Section 1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after subsection (7):**

**(7.1)** An additional charge of \$325 is payable for each embarkation or disembarkation of a licensed pilot at the Cape Vincent pilot boat.

**(5) Section 1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after subsection (8):**

**(9)** An additional charge of \$2,750 is payable for each time a pilot is retained on board a ship beyond the boarding point at the end of their assignment, so as to continue the voyage with a second consecutive assignment.

**4 (1) The portion of item 1 of the table to subsection 2(1) of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:**

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1	
(a)	1,264
(b)	1,106
(c)	797

**(2) Item 2 of the table to subsection 2(1) of Schedule 1 to the Regulations is repealed.**

**(3) Subsection 2(3) of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:**

**(3)** The basic charge for pilotage services consisting of a lockage and a moorage between Buffalo and any point on the Niagara River below the Black Rock Lock is \$2,174.

**(4)** A basic charge of \$1,200 is payable for each docking or undocking for the purpose of loading or unloading cargo, stores or bunker fuel or effecting repairs in a compulsory pilotage area in the Great Lakes region.

**5 Subsections 3(1) and (2) of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:**

**3 (1)** Subject to subsections (2) and (3), if a pilot is detained for the convenience of a ship at the end of their assignment or during an interruption of the passage of the ship through designated waters or contiguous waters, an additional basic charge of \$102 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, that the pilot is detained.

**(4) L'article 1 de l'annexe 1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (7), de ce qui suit :**

**(7.1)** Un droit supplémentaire de 325 \$ est à payer pour chaque embarquement ou débarquement d'un pilote breveté au bateau-pilote de Cape Vincent.

**(5) L'article 1 de l'annexe 1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (8), de ce qui suit :**

**(9)** Un droit supplémentaire de 2 750 \$ est à payer chaque fois qu'un pilote est tenu de rester à bord d'un navire au-delà du point d'embarquement à la fin de son affectation afin de poursuivre le voyage pour une deuxième affectation consécutive.

**4 (1) Le passage de l'article 1 du tableau du paragraphe 2(1) de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :**

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1	
a)	1 264
b)	1 106
c)	797

**(2) L'article 2 du tableau du paragraphe 2(1) de l'annexe 1 du même règlement est abrogé.**

**(3) Le paragraphe 2(3) de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(3)** Le droit de base à payer pour les services de pilotage comportant un éclusage et un déplacement entre Buffalo et tout point sur la rivière Niagara en aval de l'écluse Black Rock est de 2 174 \$.

**(4)** Un droit de base de 1 200 \$ est à payer pour chaque accostage ou appareillage en vue du chargement ou du déchargement de marchandises, de provisions ou de combustible de soute ou de l'exécution de réparations dans une zone de pilotage obligatoire de la région des Grands Lacs.

**5 Les paragraphes 3(1) et (2) de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**3 (1)** Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans des eaux désignées ou limitrophes, le droit de base supplémentaire à payer est de 102 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, pendant laquelle le pilote est retenu.

**(2)** The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$2,448.

**6 Section 4 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:**

**4 (1)** Subject to subsection (2), if the departure or movement of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$102 is payable for each hour or part of an hour of that delay, including the first hour.

**(2)** The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$2,448.

**7 (1) Paragraphs 5(1)(a) and (b) of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:**

**(a)** a basic charge of \$2,113;

**(b)** a basic charge of \$102 for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty at the designated boarding point and the time of the cancellation; and

**(2) Paragraph 5(2)(a) of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:**

**(a)** a basic charge of \$2,113; and

**8 Subsections 8(1) and (2) of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:**

**8 (1)** If a pilot is unable to board a ship at the designated boarding point and must, in order to board it, travel beyond the area for which the pilot's services are requested, a basic charge of \$607 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the designated boarding point.

**(2)** If a pilot is carried on a ship beyond the area for which the pilot's services are requested, a basic charge of \$607 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot's return to the designated disembarkation point.

**9 Section 9 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:**

**9** If a request for pilotage services is made with less than 12 hours' notice and those services are provided, an additional charge of \$3,821 is payable.

## Pilot Travel

**10 (1)** If a pilot is required to travel to embark on a ship at a location that is other than one of the designated

**(2)** Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 2 448 \$ par période de 24 heures.

**6 L'article 4 de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**4 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 102 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure de retard, y compris la première heure.

**(2)** Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 2 448 \$ par période de 24 heures.

**7 (1) Les alinéas 5(1)a) et b) de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**a)** un droit de base de 2 113 \$;

**b)** un droit de base de 102 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné et le moment où la commande est annulée;

**(2) L'alinéa 5(2)a) de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**a)** un droit de base de 2 113 \$;

**8 Les paragraphes 8(1) et (2) de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**8 (1)** Si un pilote ne peut monter à bord d'un navire à son point d'embarquement désigné et qu'il doit voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés pour pouvoir monter à bord, le droit de base à payer est de 607 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement désigné.

**(2)** Si un pilote est transporté par un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 607 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède son retour à son point de débarquement désigné.

**9 L'article 9 de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**9** Un droit supplémentaire de 3 821 \$ est à payer si les services de pilotage sont demandés avec un préavis de moins de 12 heures et qu'ils sont fournis.

## Déplacement de pilotes

**10 (1)** Lorsqu'un pilote doit, afin de fournir des services de pilotage, se déplacer pour embarquer à bord d'un

boarding points at the extremities of a compulsory pilotage area to provide pilotage services,

**(a)** during the period beginning on January 1 and ending on March 31 of the same year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from their residence to the embarking location; or

**(b)** at other times of the year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from their home base to the embarking location.

**(2)** If a pilot is required to disembark from a ship at a location other than one of the designated disembarkation points at the extremities of a compulsory pilotage area after providing pilotage services,

**(a)** during the period beginning on January 1 and ending on March 31 of the same year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from the disembarking location to their residence; or

**(b)** at other times of the year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from the disembarking location to their home base.

**10 (1) The portion of items 1 to 4 of the table to subsection 1(1) of Schedule 2 to the Regulations in columns 2 and 3 is replaced by the following:**

	Column 2	Column 3
Item	Basic Charge (\$)	Minimum Basic Charge (\$)
1	5,865	N/A
2	27.85 for each kilometre (44.82 for each statute mile), plus 750 for each lock transited	1,509
3	1,200	N/A
4	2,259	N/A

**(2) Subsection 1(2) of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:**

**(2)** An additional charge of \$137 is payable for each change of pilot at the St. Lambert or Beauharnois Lock.

**11 Subsections 2(1) and (2) of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:**

**2 (1)** Subject to subsections (2) and (3), if a pilot is detained for the convenience of a ship at the end of their

navire à un endroit autre que l'un des points d'embarquement désignés situés aux extrémités d'une zone de pilotage obligatoire, est à payer :

**a)** au courant de la période commençant le 1<sup>er</sup> janvier et se terminant le 31 mars d'une année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa résidence à cet endroit;

**b)** aux autres moments de l'année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa base d'attache à cet endroit.

**(2)** Lorsqu'un pilote doit, après avoir fourni des services de pilotage, débarquer d'un navire à un endroit autre que l'un des points de débarquement désignés situés aux extrémités d'une zone de pilotage obligatoire, est à payer :

**a)** au courant de la période commençant le 1<sup>er</sup> janvier et se terminant le 31 mars d'une année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de cet endroit à sa résidence;

**b)** aux autres moments de l'année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de cet endroit à sa base d'attache.

**10 (1) Le passage des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe 1(1) de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 2	Colonne 3
Article	Droit de base (\$)	Droit de base minimal (\$)
1	5 865	S/O
2	27,85 le kilomètre (44,82 le mille terrestre), plus 750 pour chaque écluse franchie	1 509
3	1 200	S/O
4	2 259	S/O

**(2) Le paragraphe 1(2) de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(2)** Un droit supplémentaire de 137 \$ est à payer lorsqu'il y a relève du pilote aux écluses de Saint-Lambert ou de Beauharnois.

**11 Les paragraphes 2(1) et (2) de l'annexe 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**2 (1)** Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son

assignment or during an interruption of the passage of the ship through the Cornwall District, an additional basic charge of \$196 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, that the pilot is detained.

**(2)** The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$4,704.

**12 Section 3 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:**

**3 (1)** Subject to subsection (2), if the departure or movement of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$196 is payable for each hour or part of an hour of that delay, including the first hour.

**(2)** The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$4,704.

**13 (1) Paragraphs 4(1)(a) and (b) of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:**

**(a)** a basic charge of \$2,235;

**(b)** a basic charge of \$196 for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty at the designated boarding point and the time of the cancellation; and

**(2) Paragraph 4(2)(a) of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:**

**(a)** a basic charge of \$2,235; and

**14 Section 6 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:**

**6** If a request for pilotage services is made with less than 12 hours' notice and those services are provided, an additional charge of \$3,821 is payable.

## Pilot Travel

**7 (1)** If a pilot is required to travel to embark on a ship at a location other than one of the designated boarding points at the extremities of the Cornwall District to provide pilotage services,

**(a)** during the period beginning on January 1 and ending on March 21 of the same year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from their residence to the embarking location; or

affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans la circonscription de Cornwall, le droit de base supplémentaire à payer est de 196 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, pendant laquelle le pilote est retenu.

**(2)** Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 4 704 \$ par période de 24 heures.

**12 L'article 3 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**3 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 196 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure de retard, y compris la première heure.

**(2)** Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 4 704 \$ par période de 24 heures.

**13 (1) Les alinéas 4(1)a) et b) de l'annexe 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**a)** un droit de base de 2 235 \$;

**b)** un droit de base de 196 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné et le moment où la commande est annulée;

**(2) L'alinéa 4(2)a) de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**a)** un droit de base de 2 235 \$;

**14 L'article 6 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**6** Un droit supplémentaire de 3 821 \$ est à payer si les services de pilotage sont demandés avec un préavis de moins de 12 heures et qu'ils sont fournis.

## Déplacement de pilotes

**7 (1)** Lorsqu'un pilote doit, afin de fournir des services de pilotage, se déplacer pour embarquer à bord d'un navire à un endroit autre que l'un des points d'embarquement désignés situés aux extrémités de la circonscription de Cornwall, est à payer :

**a)** au courant de la période commençant le 1<sup>er</sup> janvier et se terminant le 21 mars d'une année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa résidence à cet endroit;

(b) at other times of the year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from their home base to the embarking location.

(2) If a pilot is required to disembark from a ship at a location other than one of the designated disembarkation points at the extremities of the Cornwall District after providing pilotage services,

(a) during the period beginning on January 1 and ending on March 21 of the same year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from the disembarking location to their residence; or

(b) at other times of the year, a basic charge is payable in an amount equal to the sum of the reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from the disembarking location to their home base.

**15 Subsection 2(1) of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:**

**2 (1)** A basic charge of \$1,310 is payable each time there is a cancelled order or cancelled sail.

## Coming into Force

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

b) aux autres moments de l'année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa base d'attache à cet endroit.

(2) Lorsqu'un pilote doit, après avoir fourni des services de pilotage, débarquer d'un navire à un endroit autre que l'un des points de débarquement désignés situés aux extrémités de la circonscription de Cornwall, est à payer :

a) au courant de la période commençant le 1<sup>er</sup> janvier et se terminant le 21 mars d'une année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de cet endroit à sa résidence;

b) aux autres moments de l'année, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de cet endroit à sa base d'attache.

**15 Le paragraphe 2(1) de l'annexe 3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**2 (1)** Un droit de base de 1 310 \$ est à payer pour chaque commande annulée ou manœuvre annulée.

## Entrée en vigueur

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

---

## INDEX

### COMMISSIONS

<b>Canada Border Services Agency</b>	
Special Import Measures Act	
Certain sucker rods — Decision .....	41
<b>Canada Revenue Agency</b>	
Income Tax Act	
Revocation of registration of charities .....	42
<b>Canadian International Trade Tribunal</b>	
Appeal	
Notice No. HA-2019-023.....	43
Commencement of inquiry	
Sucker rods.....	43
Expiry of finding	
Oil country tubular goods.....	45
<b>Competition Tribunal</b>	
Competition Act	
Application for an order.....	47
<b>Public Service Commission</b>	
Public Service Employment Act	
Permission granted (Collette-Boudreau, Sylvie) .....	48

### GOVERNMENT NOTICES

<b>Citizenship and Immigration, Dept. of</b>	
Immigration and Refugee Protection Act	
Ministerial Instructions with respect to the processing of applications for a permanent resident visa made by parents or grandparents of a sponsor as members of the family class and the processing of sponsorship applications made in relation to those applications .....	31
<b>Health, Dept. of</b>	
Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Proposed guideline for Canadian drinking water quality for boron .....	32

### GOVERNMENT NOTICES — *Continued*

<b>Privy Council Office</b>	
Appointment opportunities.....	39
<b>Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of</b>	
Criminal Code	
Designation as fingerprint examiner.....	36
Revocation of designation as fingerprint examiner.....	38
<b>Superintendent of Financial Institutions, Office of the</b>	
Insurance Companies Act	
Canada Life Assurance Company (The) — Letters patent of amalgamation and order to commence and carry on business .....	38

### MISCELLANEOUS NOTICES

* Canada Guaranty Financial Corporation	
Application to establish an insurance company .....	49

### PARLIAMENT

<b>House of Commons</b>	
* Filing applications for private bills (First Session, 43rd Parliament) .....	40

### PROPOSED REGULATIONS

<b>Great Lakes Pilotage Authority</b>	
Pilotage Act	
Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations.....	51

\* This notice was previously published.



## INDEX

### AVIS DIVERS

* Canada Guaranty Financial Corporation Demande de constitution d'une société d'assurances .....	49
--	----

### AVIS DU GOUVERNEMENT

#### Citoyenneté et de l'Immigration, min. de la

Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés Instructions ministérielles sur le traitement des demandes de visa de résident permanent présentées par les parents ou les grands-parents d'un répondant au titre de la catégorie du regroupement familial et sur le traitement des demandes de parrainage liées à ces demandes de visa .....	31
--	----

#### Conseil privé, Bureau du

Possibilités de nominations .....	39
-----------------------------------	----

#### Santé, min. de la

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Projet de recommandation pour la qualité de l'eau potable au Canada pour le bore...	32
---	----

#### Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la

Code criminel Désignation à titre de préposé aux empreintes digitales .....	36
Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales .....	38

#### Surintendant des institutions financières, Bureau du

Loi sur les sociétés d'assurances Compagnie d'Assurance du Canada sur la Vie (La) — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement .....	38
---	----

### COMMISSIONS

#### Agence des services frontaliers du Canada

Loi sur les mesures spéciales d'importation Certaines tiges de pompage — Décision .....	41
--	----

#### Agence du revenu du Canada

Loi de l'impôt sur le revenu Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance .....	42
--	----

#### Commission de la fonction publique

Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission accordée (Collette-Boudreau, Sylvie) .....	48
--	----

#### Tribunal canadien du commerce extérieur

Appel Avis n° HA-2019-023 .....	43
Expiration des conclusions Fournitures tubulaires pour puits de pétrole .....	45
Ouverture d'enquête Tiges de pompage .....	43

#### Tribunal de la concurrence

Loi sur la concurrence Demande d'ordonnance .....	47
--	----

### PARLEMENT

#### Chambre des communes

* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, 43 <sup>e</sup> législature) .....	40
---	----

### RÈGLEMENTS PROJETÉS

#### Administration de pilotage des Grands Lacs

Loi sur le pilotage Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs .....	51
---	----