

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, DECEMBER 27, 2014

OTTAWA, LE SAMEDI 27 DÉCEMBRE 2014

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 1, 2014, 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* Web site at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada Web site at <http://www.parl.gc.ca>.

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

Bilingual texts received as late as six working days before the 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 Works and Government Services Canada by email at questions@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 1^{er} janvier 2014 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^{er} 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* à l'adresse <http://gazette.gc.ca>. La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse <http://www.parl.gc.ca>.

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

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

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada par courriel à l'adresse questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

TABLE OF CONTENTS

Vol. 148, No. 52 — December 27, 2014

Government House	3056
(orders, decorations and medals)	
Government notices	3057
Notices of vacancies	3059
Parliament	
House of Commons	3062
Commissions	3063
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	3066
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	3067
(including amendments to existing regulations)	
Index	3082

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 148, n° 52 — Le 27 décembre 2014

Résidence du Gouverneur général	3056
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du gouvernement	3057
Avis de postes vacants	3059
Parlement	
Chambre des communes	3062
Commissions	3063
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	3066
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	3067
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	3083

GOVERNMENT HOUSE

AWARDS TO CANADIANS

The Chancellery of Honours announces that the Government of Canada has approved the following awards to Canadians:

From the Government of Austria
Grand Decoration of Honour for Services to the Republic of Austria
to Mr. Joel Bell

From the North Atlantic Treaty Organization
NATO Meritorious Service Medal
to Mr. Scott Bruce
Master Warrant Officer Shaun Patrick Prendergast
Lieutenant-Commander Dale Turetski

From the Government of the United States of America
Officer of the Legion of Merit
to Colonel Scott Anthony Howden
Commodore William Truelove
Meritorious Service Medal
to Colonel Blaise Francis Frawley

EMMANUELLE SAJOUS
*Deputy Secretary and
Deputy Herald Chancellor*

[52-1-o]

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

DÉCORATIONS À DES CANADIENS

La Chancellerie des distinctions honorifiques annonce que le gouvernement du Canada a approuvé l'octroi des distinctions honorifiques suivantes à des Canadiens :

Du gouvernement de l'Autriche
Grande décoration d'honneur pour services rendus à la République d'Autriche
à M. Joel Bell

De l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
Médaille du service méritoire de l'OTAN
à M. Scott Bruce
Adjudant-maître Shaun Patrick Prendergast
Capitaine de corvette Dale Turetski

Du gouvernement des États-Unis d'Amérique
Officier de la Légion du Mérite
au Colonel Scott Anthony Howden
Commodore William Truelove
Médaille du service méritoire
au Colonel Blaise Francis Frawley

*Le sous-secrétaire et
vice-chancelier d'armes*
EMMANUELLE SAJOUS

[52-1-o]

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice with respect to the Performance Indicators and National Targets for the Code of Practice for the Environmental Management of Road Salts in Canada

Whereas on April 3, 2004, the Minister of the Environment published a notice of the Code of Practice for the Environmental Management of Road Salts in Canada in the *Canada Gazette*, Part I;

Whereas the Minister of the Environment, under subsection 54(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, has issued the Performance Indicators and National Targets on December 23, 2014;

Notice is hereby given that the Performance Indicators and National Targets are available at the following Internet address: <http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Er&n=E9DBBC31-1>.

December 23, 2014

VIRGINIA POTER

Director General

Chemicals Sector Directorate

On behalf of the Minister of the Environment

[52-1-o]

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

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

Avis concernant les Indicateurs de rendement et cibles nationales pour le Code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie au Canada

Attendu que le 3 avril 2004, le ministre de l'Environnement a publié un avis sur le Code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie au Canada dans la Partie I de la *Gazette du Canada*;

Attendu que la ministre de l'Environnement, en vertu du paragraphe 54(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, a établi les Indicateurs de rendement et cibles nationales le 23 décembre 2014;

Avis est donné par les présentes que les Indicateurs de rendement et cibles nationales sont disponibles à l'adresse Internet suivante : <http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=E9DBBC31-1>.

Le 23 décembre 2014

*La directrice générale
Secteur des produits chimiques*

VIRGINIA POTER

Au nom de la ministre de l'Environnement

[52-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA SHIPPING ACT, 2001

Western Canada Marine Response Corporation

Notice of changes to the Notice of proposed fees to be charged by Western Canada Marine Response Corporation published in the *Canada Gazette*, Part I, Volume 148, No. 48, November 29, 2014, on pages 2926 and 2927

Description

Western Canada Marine Response Corporation, a certified response organization pursuant to section 169 of the *Canada Shipping Act, 2001*, caused notice of the fees it proposed to charge to be published in the *Canada Gazette*, Part I, Volume 148, No. 48, November 29, 2014, on pages 2926–2927 (“November 29, 2014, Notice of Fees”).

Western Canada Marine Response Corporation has changed the proposed fees set out in the November 29, 2014, Notice of Fees, in the manner described below.

Changes to Registration Fees

PART I

1. Sections 5 and 6 of the November 29, 2014, Notice of Fees are replaced by the following:

5. The registration fee applicable in respect of the annual membership fees is six hundred and twenty dollars and zero cents (\$620.00) per prescribed oil handling facility, plus all applicable taxes, from January 1, 2015.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Western Canada Marine Response Corporation

Avis de modifications à l'avis des droits prélevés par la Western Canada Marine Response Corporation publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, volume 148, n° 48, le 29 novembre 2014, aux pages 2926 et 2927

Description

La Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), un organisme d'intervention agréé en vertu de l'article 169 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, a publié un avis des droits qu'elle se proposait de prélever dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, volume 148, n° 48, le 29 novembre 2014, aux pages 2926 à 2927 (« avis des droits du 29 novembre 2014 »).

La Western Canada Marine Response Corporation a modifié les droits proposés et décrits dans l'avis des droits du 29 novembre 2014 comme suit :

Modifications aux droits d'inscription

PARTIE I

1. Les articles 5 et 6 de l'avis des droits du 29 novembre 2014 sont remplacés par ce qui suit :

5. Les droits d'inscription applicables à l'égard de la cotisation annuelle sont de six cent vingt dollars et zéro cent (620,00 \$) par installation de manutention d'hydrocarbures agréée, taxes applicables en sus, à partir du 1^{er} janvier 2015.

6. The registration fee applicable in respect of the annual membership fees is six hundred and twenty dollars and zero cents (\$620.00) per ship, plus all applicable taxes, from January 1, 2015.

Bulk Oil Cargo Fees (“BOCF”) Payable

PART II

2. Part II, section 9 and paragraphs 10(a), (b) and (c) are changed to replace the words “sections 7 and 8 of this Part” with the words “sections 11 and 12 of this Part,” to read as follows:

9. In relation to an arrangement with WCMRC, the total BOCF payable by a prescribed oil handling facility shall be determined by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded (and in the case of bulk oil intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude loaded at the prescribed oil handling facility) by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 11 and 12 of this Part.

10. In relation to an arrangement with WCMRC, the total BOCF payable by a ship (bulk oil) shall be determined,

(a) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) and intended for international destinations and destinations north of 60° north latitude, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil loaded at an oil handling facility that is within WCMRC’s geographic area, and that does not have an arrangement with WCMRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 11 and 12 of this Part;

(b) in the case of bulk oil unloaded from the ship (bulk oil), by multiplying the total number of tonnes of bulk oil unloaded at an oil handling facility that is within WCMRC’s geographic area, and that does not have an arrangement with WCMRC, by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 11 and 12 of this Part;

(c) in the case of bulk oil loaded onto the ship (bulk oil) outside WCMRC’s geographic area which is transferred within WCMRC’s geographic area to another ship for use as fuel by such ship, by multiplying the total number of tonnes of bulk oil transferred by the BOCF per tonne for each type of oil set out in sections 11 and 12 of this Part; and

3. The November 29, 2014, Notice of Fees shall in all other respects remain unchanged.

December 11, 2014

MARK JOHNCOX, CA

[52-1-o]

6. Les droits d’inscription applicables à l’égard de la cotisation annuelle sont de six cent vingt dollars et zéro cent (620,00 \$) par navire, taxes applicables en sus, à partir du 1^{er} janvier 2015.

Droits sur les produits pétroliers en vrac (« DPPV ») exigibles

PARTIE II

2. Dans la partie II, l’article 9 et les paragraphes 10a), b) et c) sont modifiés pour remplacer les mots « articles 7 et 8 des présentes » par les mots « articles 11 et 12 des présentes », comme suit :

9. Relativement à une entente avec la WCMRC, le total des DPPV prélevés auprès d’une installation de manutention d’hydrocarbures agréée est déterminé en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés (et dans le cas de produits pétroliers en vrac destinés à l’étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord chargés à l’installation de manutention d’hydrocarbures agréée) par les DPPV la tonne pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 11 et 12 des présentes.

10. Relativement à une entente avec la WCMRC, le total des DPPV prélevés auprès d’un navire (avec produits pétroliers en vrac) est déterminé comme suit :

a) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur le navire (avec produits pétroliers en vrac) et destinés à l’étranger ou à des destinations au nord du 60° parallèle de latitude nord, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac chargés à une installation de manutention d’hydrocarbures qui est dans la zone géographique de la WCMRC et qui n’a pas conclu d’entente avec la WCMRC par les DPPV la tonne pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 11 et 12 des présentes;

b) dans le cas de produits pétroliers en vrac déchargés du navire (avec produits pétroliers en vrac), en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac déchargés à une installation de manutention d’hydrocarbures qui est dans la zone géographique de la WCMRC et qui n’a pas conclu d’entente avec la WCMRC par les DPPV la tonne pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 11 et 12 des présentes;

c) dans le cas de produits pétroliers en vrac chargés sur un navire (avec produits pétroliers en vrac), à l’extérieur de la zone géographique de la WCMRC, qui sont transbordés dans la zone géographique de la WCMRC sur un autre navire pour lui servir de carburant, en multipliant le nombre total de tonnes de produits pétroliers en vrac transbordés par les DPPV la tonne pour chaque type de produits pétroliers prévu aux articles 11 et 12 des présentes;

3. L’avis des droits du 29 novembre 2014 demeurera inchangé à tous autres égards.

Le 11 décembre 2014

MARK JOHNCOX, CA

[52-1-o]

NOTICE OF VACANCY**CANADIAN TRANSPORTATION ACCIDENT INVESTIGATION AND SAFETY BOARD***Member (full-time or part-time position)*

Salary range: \$123,000–\$144,600 (full-time)

Per diem: \$615–\$720 (part-time)

The Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (the Board), commonly known as the Transportation Safety Board of Canada, is an independent federal agency established by the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* that reports to Parliament through the Leader of the Government in the House of Commons. The Board performs a key role within the Canadian transportation system by independently investigating accidents in the air, marine, rail and pipeline modes of transportation for the sole purpose of advancing transportation safety. The Board, consisting of not more than five members, including the Chairperson, makes findings as to causes and contributing factors, identifies safety deficiencies, makes recommendations, and reports publicly on its investigations and findings.

Board members ensure that investigation reports on transportation accidents reflect objective, competent analysis of safety failures in the national transportation system and make recommendations to address deficiencies.

The ideal candidate would possess a degree from a recognized university in a relevant field of study, or an acceptable combination of education, job-related training and/or experience.

The ideal candidate would have experience working in the federally regulated transportation industry (i.e. air, marine, rail or pipeline transportation) or in the area of human performance and system safety. He or she would also have demonstrated experience in the interpretation and application of legislation in the context of an independent investigative, inquiry or review role, in addition to experience in policy development in the context of transportation investigations. Experience in developing, maintaining, and managing successful working relationships is desired. The candidate would have proven decision-making experience, ideally with respect to complex technical issues.

The ideal candidate would have a good understanding of the mandate, legislation, and regulations governing the Board, including the independence of the Board. Knowledge and understanding of at least one of the modes of transportation under federal jurisdiction are sought. Furthermore, this candidate would have knowledge and understanding of emerging trends and current safety issues in air, marine, rail and pipeline transportation. He or she would also be knowledgeable of human performance and system safety concepts. Broad understanding of investigative practices and processes and knowledge of the conduct of independent investigations and inquiries, as well as the principles of administrative law and natural justice, are desired.

The ideal candidate would have the ability to interpret and apply relevant statutes, regulations, policies and other documents in a decision-making environment. In addition, he or she would be able to analyze complex technical information and synthesize key information. Strong leadership skills and the ability to think conceptually and strategically are sought. The candidate would have the ability to work efficiently and effectively with staff and with a

AVIS DE POSTE VACANT**BUREAU CANADIEN D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DE TRANSPORT ET DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS***Membre (poste à temps plein ou à temps partiel)*

Échelle salariale : De 123 000 \$ à 144 600 \$ (à temps plein)

Indemnité quotidienne : De 615 \$ à 720 \$ (à temps partiel)

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (ci-après le « Bureau »), communément appelé le Bureau de la sécurité des transports du Canada, est un organisme fédéral indépendant qui est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et qui rend compte au Parlement par l'entremise du leader du gouvernement à la Chambre des communes. Le Bureau joue un rôle clé dans le système de transport canadien, en menant des enquêtes indépendantes sur les accidents dans les modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline, dans le seul objectif d'améliorer la sécurité des transports. Le Bureau, qui est formé d'au plus cinq membres, dont le président, formule des constatations quant aux causes et aux facteurs contributifs, relève les lacunes en matière de sécurité, fait des recommandations et publie des rapports sur ses enquêtes et ses conclusions.

Les membres du Bureau s'assurent que les rapports d'enquête sur les accidents de transport résultent d'une analyse objective et compétente des défaillances en matière de sécurité dans le réseau de transport national, et ils formulent des recommandations pour remédier à ces lacunes.

La personne idéale devrait posséder un grade d'une université reconnue dans un domaine d'études pertinent ou une combinaison acceptable d'études, de formation liée au poste et/ou d'expérience.

La personne idéale devrait posséder une expérience de travail dans l'industrie des transports réglementée par le gouvernement fédéral (c'est-à-dire le transport aérien, maritime, ferroviaire ou par pipeline), ou dans le domaine des performances humaines et de la sécurité des systèmes. Cette personne devrait également posséder une expérience manifeste de l'interprétation et de l'application des lois dans le contexte d'enquêtes ou d'examen indépendants, en plus d'une expérience de l'élaboration de politiques dans le contexte d'enquêtes sur les transports. Une expérience de l'établissement, du maintien et de la gestion de relations de travail fructueuses est souhaitée. Elle devrait également posséder une expérience manifeste de la prise de décisions, idéalement dans des dossiers techniques complexes.

La personne idéale devrait manifester une bonne compréhension du mandat du Bureau ainsi que des lois et des règlements qui le régissent, y compris en ce qui concerne son indépendance. La connaissance et la compréhension d'au moins un des modes de transport relevant de la compétence fédérale sont recherchées. En outre, cette personne devrait connaître et comprendre des nouvelles tendances et des dossiers d'actualité relatifs à la sécurité dans les domaines du transport aérien, maritime, ferroviaire ou par pipeline. Elle devrait aussi posséder une connaissance des concepts de la performance humaine et de la sécurité des systèmes. Elle aurait également une compréhension générale des méthodes et des processus d'enquête, ainsi qu'une connaissance de la façon dont sont menées les enquêtes indépendantes et des principes du droit administratif et de la justice naturelle.

La personne idéale devrait avoir la capacité d'interpréter et d'appliquer les lois, les règlements, les politiques et les autres documents pertinents dans le cadre d'un processus décisionnel. De plus, elle devrait avoir la capacité d'analyser des renseignements techniques complexes et de synthétiser des données clés. La capacité de démontrer un solide sens du leadership et la capacité d'axer sa réflexion sur des concepts et des stratégies sont recherchées. La

collegial board (i.e. in a shared authority model). Superior oral and written communications skills, with the ability to write clear and concise reports, analyses and recommendations, are also desired.

Along with superior interpersonal skills, the ideal candidate would adhere to high ethical standards and have sound judgment and integrity. Moreover, he or she would be flexible, adaptable, and impartial and demonstrate tact and discretion.

Proficiency in both official languages would be preferred.

If the successful candidate is appointed on a full-time basis, he or she must reside in or be willing to relocate to the National Capital Region or to a location within a reasonable commuting distance. The chosen candidate must also be willing to travel frequently throughout Canada.

Members shall not, directly or indirectly, as owner, shareholder, director, officer, partner or otherwise, (a) be engaged in a transportation undertaking or business, or (b) have an interest in a transportation undertaking or business or an interest in the manufacture or distribution of transportation plant or equipment, except where the distribution is merely incidental to the general merchandising of goods. (Transportation in this section means air, marine, rail or pipeline transportation.)

The Government is committed to ensuring that its appointments are representative of Canada's regions and official languages, as well as of women, Aboriginal peoples, disabled persons and visible minorities.

The selected candidate must comply with the *Ethical and Political Activity Guidelines for Public Office Holders*. The Guidelines are available on the Governor in Council Appointments Web site, under "Reference Material," at www.appointments-nominations.gc.ca/index.asp?lang=eng.

The selected candidate, whether full-time or part-time, will be subject to the *Conflict of Interest Act*. Public office holders appointed on a full-time basis must submit to the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner, within 60 days of appointment, a confidential report in which they disclose all of their assets, liabilities and outside activities. For more information, please visit the Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner's Web site at <http://ciec-ccie.gc.ca/Default.aspx?pid=1&lang=en>.

This notice has been placed in the *Canada Gazette* to assist the Governor in Council in identifying qualified candidates for this position. It is not, however, intended to be the sole means of recruitment.

Further details about the organization and its activities can be found on its Web site at www.tsb.gc.ca/eng/index.asp.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by January 26, 2015, to the Assistant Secretary to the Cabinet (Senior Personnel), Privy Council Office, 59 Sparks Street, 1st Floor, Ottawa, Ontario K1A 0A3, 613-957-5006 (fax), GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca (email).

English and French notices of vacancies will be produced in an alternative format upon request. For further information, please contact GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca.

personne devrait avoir la capacité de travailler avec efficacité et efficacité avec le personnel et avec un bureau collégial (c'est-à-dire dans le cadre d'un modèle fondé sur le partage des pouvoirs). Une capacité supérieure de communiquer de vive voix et par écrit, ainsi que la capacité de rédiger des analyses, des recommandations et des rapports clairs et concis, sont également souhaitées.

En plus de posséder un excellent entente, la personne idéale devrait adhérer à des normes d'éthique élevées et faire preuve d'un jugement sûr, d'intégrité, de souplesse, d'impartialité, de la faculté d'adaptation, de tact et de discrétion.

La maîtrise des deux langues officielles serait préférable.

Si la personne choisie est nommée à temps plein, elle doit demeurer ou être disposée à déménager dans la région de la capitale nationale ou à proximité du lieu de travail. Elle doit aussi être prête à voyager fréquemment dans tout le Canada.

Les membres ne peuvent, directement ou indirectement, à quelque titre que ce soit (propriétaire, actionnaire, directeur, agent, partenaire ou autre) : a) s'occuper d'une entreprise ou d'une exploitation de transport; b) avoir des intérêts dans une telle entreprise ou exploitation ou dans la fabrication ou la distribution de matériel de l'un ou l'autre de ces types de transport, sauf si la distribution n'a qu'un caractère secondaire par rapport à l'ensemble des activités de commercialisation des marchandises. (Dans la présente section, le mot « transport » désigne le transport aérien, maritime, ferroviaire ou par pipeline.)

Le gouvernement est déterminé à faire en sorte que ses nominations soient représentatives des régions du Canada et de ses langues officielles, ainsi que des femmes, des Autochtones, des personnes handicapées et des minorités visibles.

La personne sélectionnée doit se conformer aux *Lignes directrices en matière d'éthique et d'activités politiques à l'intention des titulaires de charge publique*. Vous pouvez consulter ces lignes directrices sur le site Web des Nominations par le gouverneur en conseil, sous « Documents de référence », à l'adresse suivante : www.appointments-nominations.gc.ca/index.asp?lang=fr.

La personne sélectionnée, qu'elle soit embauchée à temps plein ou partiel, sera assujettie à la *Loi sur les conflits d'intérêts*. Les titulaires de charge publique nommés à temps plein doivent soumettre au Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique, dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, un rapport confidentiel dans lequel ils déclarent leurs biens et exigibilités ainsi que leurs activités extérieures. Pour plus d'information, veuillez consulter le site Web du Commissariat aux conflits d'intérêts et à l'éthique à l'adresse suivante : <http://ciec-ccie.gc.ca/Default.aspx?pid=1&lang=fr>.

Cette annonce paraît dans la *Gazette du Canada* afin de permettre au gouverneur en conseil de trouver des personnes qualifiées pour ce poste. Cependant, le recrutement ne se limite pas à cette seule façon de procéder.

Des renseignements supplémentaires sur l'organisme et ses activités figurent sur le site Web www.tsb.gc.ca/fra/index.asp.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 26 janvier 2015 à la Secrétaire adjointe du Cabinet (Personnel supérieur), Bureau du Conseil privé, 59, rue Sparks, 1^{er} étage, Ottawa (Ontario) K1A 0A3, 613-957-5006 (télécopieur), GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca (courriel).

Les avis de postes vacants sont disponibles sur demande, dans les deux langues officielles et en média substitut. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez envoyer votre demande à GICA-NGEC@pco-bcp.gc.ca.

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

TRUST AND LOAN COMPANIES ACT

HSBC Trust Company (Canada) and HSBC Loan Corporation (Canada) — Letters patent of amalgamation and order to commence and carry on business

Notice is hereby given of the issuance,

- pursuant to subsection 234(1) of the *Trust and Loan Companies Act*, of letters patent amalgamating and continuing HSBC Trust Company (Canada) and HSBC Loan Corporation (Canada) as one company under the name, in English, HSBC Trust Company (Canada), and, in French, Société de fiducie HSBC (Canada), effective January 1, 2015; and
- pursuant to subsection 52(5) of the *Trust and Loan Companies Act*, of an order authorizing HSBC Trust Company (Canada), and, in French, Société de fiducie HSBC (Canada), to commence and carry on business, effective January 1, 2015.

December 10, 2014

JEREMY RUDIN
Superintendent of Financial Institutions

[52-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

LOI SUR LES SOCIÉTÉS DE FIDUCIE ET DE PRÊT

Société de fiducie HSBC (Canada) et Société de prêts HSBC (Canada) — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement

Avis est par les présentes donné de l'émission,

- sur le fondement du paragraphe 234(1) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, de lettres patentes fusionnant et prorogeant la Société de fiducie HSBC (Canada) et la Société de prêts HSBC (Canada) en une seule société sous la dénomination sociale, en français, Société de fiducie HSBC (Canada), et, en anglais, HSBC Trust Company (Canada) à compter du 1^{er} janvier 2015;
- sur le fondement du paragraphe 52(5) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, d'une autorisation de fonctionnement autorisant la Société de fiducie HSBC (Canada), et, en anglais, HSBC Trust Company (Canada), à commencer à fonctionner, à compter du 1^{er} janvier 2015.

Le 10 décembre 2014

Le surintendant des institutions financières
JEREMY RUDIN

[52-1-o]

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

Second Session, Forty-First Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 19, 2013.

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

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Deuxième session, quarante et unième 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 19 octobre 2013.

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

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

COMMISSIONS*(Erratum)***CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

The notice of intention to revoke sent to the charity listed below because it had not met the filing requirements of the *Income Tax Act* was published in error in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 148, No. 45, Saturday, November 8, 2014, on page 2816:

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
827547894RR0001	LE BEAULIEU CULTUREL DU TÉMISCOUATA, TÉMISCOUATA-SUR-LE-LAC (QC)

CATHY HAWARA
Director General
Charities Directorate

[52-1-o]

COMMISSIONS*(Erratum)***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 envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'avait pas présenté sa déclaration tel qu'il est requis en vertu la *Loi de l'impôt sur le revenu* a été publié erronément dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 148, n° 45, le samedi 8 novembre 2014, à la page 2816 :

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[52-1-o]

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

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

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

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

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**PART 1 APPLICATIONS**

The following applications for renewal or amendment or complaints were posted on the Commission's Web site between 12 December and 16 December 2014.

Application filed by	Application number	Undertaking	Location	Deadline for submission of interventions, comments or replies
MusiquePlus Inc.	2014-1281-6	MusiquePlus Inc.	Across Canada	29 January 2015

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

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1^{er} avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, le Conseil affiche directement sur son site Web, www.crtc.gc.ca, certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

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

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

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes de renouvellement ou de modification ou les plaintes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 12 décembre et le 16 décembre 2014.

Demande présentée par	Numéro de la demande	Entreprise	Endroit	Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
MusiquePlus inc.	2014-1281-6	MusiquePlus inc.	Ensemble du Canada	29 janvier 2015

DECISIONS

Decision number	Publication date	Applicant's name	Undertaking	Location
2014-647	15 December 2014	Canadian Broadcasting Corporation	CBF-FM-10 Sherbrooke	Sherbrooke, Quebec
2014-648	15 December 2014	Canadian Broadcasting Corporation	CBFX-FM-2 Sherbrooke	Sherbrooke, Quebec
2014-653	16 December 2014	Trafalgar Broadcasting Limited	CJMR Mississauga and CJYE Oakville	Mississauga and Oakville, Ontario
2014-654	16 December 2014	Jim Pattison Broadcast Group Ltd. (the general partner) and Jim Pattison Industries Ltd. (the limited partner), carrying on business as Jim Pattison Broadcast Group Limited Partnership	CKNO-FM Edmonton and CIUP-FM Edmonton; and CKBI Prince Albert and its transmitters, CFMM-FM Prince Albert and its transmitter, CHQX-FM Prince Albert and its transmitters, CJCQ-FM North Battleford and its transmitter, CJHD-FM North Battleford, CJNB North Battleford and CJNS-FM Meadow Lake	Various locations in Alberta and Saskatchewan

[52-1-o]

DÉCISIONS

Numéro de la décision	Date de publication	Nom du demandeur	Entreprise	Endroit
2014-647	15 décembre 2014	Société Radio-Canada	CBF-FM-10 Sherbrooke	Sherbrooke (Québec)
2014-648	15 décembre 2014	Société Radio-Canada	CBFX-FM-2 Sherbrooke	Sherbrooke (Québec)
2014-653	16 décembre 2014	Trafalgar Broadcasting Limited	CJMR Mississauga et CJYE Oakville	Mississauga et Oakville (Ontario)
2014-654	16 décembre 2014	Jim Pattison Broadcast Group Ltd. (l'associé commandité) et Jim Pattison Industries Ltd. (l'associé commanditaire), faisant affaires sous le nom de Jim Pattison Broadcast Group Limited Partnership	CKNO-FM Edmonton et CIUP-FM Edmonton; et CKBI Prince Albert et ses émetteurs, CFMM-FM Prince Albert et son émetteur, CHQX-FM	Diverses localités en Alberta et en Saskatchewan

DÉCISIONS (suite)

Numéro de la décision	Date de publication	Nom du demandeur	Entreprise	Endroit
			Prince Albert et ses émetteurs, CJCQ-FM North Battleford et son émetteur, CJHD-FM North Battleford, CJNB North Battleford et CJNS-FM Meadow Lake	

MISCELLANEOUS NOTICES

CANADIAN CRAFT AND HOBBY ASSOCIATION

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that CANADIAN CRAFT AND HOBBY ASSOCIATION has changed the location of its head office to the city of Delson, province of Quebec.

December 16, 2014

NORMAN BAGLEY
President

[52-1-o]

CANADIAN CRAFT AND HOBBY ASSOCIATION

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that CANADIAN CRAFT AND HOBBY ASSOCIATION intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

December 16, 2014

NORMAN BAGLEY
President

[52-1-o]

AVIS DIVERS

CANADIAN CRAFT AND HOBBY ASSOCIATION

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que CANADIAN CRAFT AND HOBBY ASSOCIATION a changé le lieu de son siège social, qui est maintenant situé à Delson, province de Québec.

Le 16 décembre 2014

Le président
NORMAN BAGLEY

[52-1-o]

CANADIAN CRAFT AND HOBBY ASSOCIATION

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que CANADIAN CRAFT AND HOBBY ASSOCIATION demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 16 décembre 2014

Le président
NORMAN BAGLEY

[52-1-o]

PROPOSED REGULATIONS

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table of Contents

Table des matières

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Great Lakes Pilotage Authority		Administration de pilotage des Grands Lacs	
Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations.....	3068	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs	3068

Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Great Lakes Pilotage Authority

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilottage des Grands Lacs

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage des Grands Lacs

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

In its 2008 Special Examination Report, the Auditor General required the Great Lakes Pilotage Authority (the Authority) to take measures to eliminate its accumulated deficit and to be financially self-sufficient. The Authority has been successfully taking measures to control its costs and to increase revenues as means of reducing its 2009 accumulated deficit of \$5.5 million to \$1.7 million at the end of 2013. The Authority is forecasting that it will further reduce its accumulated deficit to \$0.5 million by the end of fiscal year 2014. However, further annual tariff amendments are required for the Authority to fully eliminate the deficit by the end of fiscal year 2015 and be financially self-sufficient for the subsequent years.

In addition, the Authority has a Memorandum of Arrangements with the United States' Lakes Pilots Association (LPA) according to which the LPA operates pilot boat services at the change point in the Detroit River and in Detroit Harbour. Due to the fact that the current pilot boat is 60 years old, and given the safety concerns expressed by all stakeholders, a new pilot boat must be purchased. The LPA has estimated the cost to be approximately US\$1.7 million. Although the Authority does not own this vessel, the Memorandum of Arrangement does stipulate that the Authority will be charged for each trip by a Canadian pilot. The current tariffs only cover ongoing pilot boat operating costs, as per the Memorandum of Arrangement. Thus, a new pilot boat charge specific for each assignment in the Detroit/Port Huron region is required to cover these incremental fees of the new pilot boat until the financing costs have been completely paid in full. After such time, this pilot boat charge will then be rescinded.

Background

The Authority, a Crown corporation listed in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*, was established in 1972 pursuant to the *Pilotage Act* (the Act). The Authority is required by subsection 33(3) of the Act to fix pilotage charges at a level that permits the Authority to operate on a self-sustaining financial basis and is fair and reasonable.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Dans son rapport d'examen spécial de 2008, le vérificateur général enjoignait à l'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) de prendre des mesures pour éliminer son déficit accumulé et être autonome financièrement. L'Administration a donc adopté des mesures pour contrôler ses coûts et accroître ses revenus. Elle est ainsi parvenue à réduire son déficit accumulé, lequel est passé de 5,5 millions de dollars en 2009 à 1,7 million de dollars à la fin de 2013. L'Administration prévoit réduire son déficit accumulé encore davantage pour qu'il atteigne 0,5 million de dollars d'ici la fin de l'exercice 2014. Toutefois, si elle souhaite éliminer complètement son déficit d'ici la fin de l'exercice 2015 et être autonome financièrement au cours des années à venir, l'Administration doit une fois de plus modifier ses tarifs annuels.

Par ailleurs, l'Administration a conclu un protocole d'entente avec la Lakes Pilots Association (LPA) des États-Unis qui établit que la LPA fournit des services de bateau-pilote au point d'embarquement qui se trouve sur la rivière Détroit et dans le port de Détroit. Étant donné que le bateau-pilote actuellement en service a 60 ans et que tous les intervenants ont exprimé des préoccupations en matière de sécurité, on doit faire l'acquisition d'un nouveau bateau-pilote. D'après la LPA, cet achat pourrait représenter environ 1,7 million de dollars américains. Étant donné que ce bateau n'appartient pas à l'Administration, le protocole d'entente stipule que cette dernière sera facturée pour chaque voyage effectué par un pilote canadien. Selon le protocole d'entente, les tarifs actuels couvrent uniquement les coûts d'exploitation permanents du bateau-pilote. Il est donc nécessaire d'instaurer des tarifs relatifs au nouveau bateau-pilote pour chaque affectation ayant lieu dans la région de Detroit et de Port Huron, de manière à couvrir les frais additionnels engendrés par cette nouvelle acquisition. Ces tarifs seront en vigueur jusqu'à ce que le coût d'achat soit complètement remboursé, après quoi ils seront abolis.

Contexte

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a été établie en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage* (la Loi) et elle est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. En vertu du paragraphe 33(3) de la Loi, les tarifs des droits de pilotage fixés par l'Administration doivent lui permettre le financement autonome de ses opérations et être équitables et raisonnables.

Objectives

The first objective of the proposed amendments to the *Great Lakes Tariff Regulations* (the Regulations) is to ensure that the Authority's revenues from pilotage tariffs are sufficient to offset the anticipated increases in the 2015 to 2017 operating costs, eliminate the accumulated deficit by the end of fiscal year 2015, and generate a small surplus in 2016 and 2017 so that the Authority may be financially self-sufficient. The proposed amendments also factor in the objective of reducing the tariff surcharge and leading to its eventual complete elimination in future years. While being financially self-sufficient is a priority, the Authority needs to continue to invest in its resources to ensure it operates, maintains and administers its pilotage services within the Great Lakes region in an efficient and safe manner.

The second objective of the proposed amendments to the Regulations is to adjust the tariffs to include a new pilot boat charge for each pilot boat trip in the Detroit/Port Huron region as a cost recovery measure for the financing of the new pilot boat being acquired by the LPA.

Description

The Authority is proposing the following tariff increases to its general tariff for all of the pilotage charges on its pilotage assignments in all of its seven districts:

- 2015 — 1.5% increase
- 2016 — 1.5% increase
- 2017 — 2.0% increase

In addition, the Authority is proposing the following replacements to its current 12% tariff surcharges:

- 11.0% for 2015
- 11.0% for 2016
- 10.0% for 2017

The tariff surcharge will be in effect until 2017, at which time the Authority will have discussions with its users about the necessity of maintaining the tariff surcharges.

These tariff amendments result in the following annual net impacts on the tariff structure, when compared to the current 2014 tariff rates: 0.5% for 2015, 1.5% for 2016 and 1.0% for 2017. These net impacts are viewed as reasonable and fair by the Authority's customer base.

The Authority also proposes to introduce a new pilot boat charge in the amount of \$250 per trip for all assignments in the Detroit region. This incremental charge is to remain in effect until the Canadian allocated shared cost is fully recovered. Once this cost is fully repaid, the Regulations will be amended to remove the charge. Based on current assignment levels, the Canadian portion of the recovery could be repaid within seven years.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs for business.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs for small business.

Objectifs

Les modifications proposées au *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs* (le Règlement) visent principalement à faire en sorte que les revenus de l'Administration tirés des droits de pilotage soient suffisants pour compenser la hausse des coûts de fonctionnement prévue pour la période de 2015 à 2017, à éliminer le déficit accumulé d'ici la fin de l'exercice 2015, et à générer un léger excédent en 2016 et 2017 pour permettre à l'Administration d'être financièrement autonome. Par ailleurs, les modifications tiendraient compte de l'objectif de réduire les droits supplémentaires jusqu'à ce qu'ils soient éliminés complètement dans les prochaines années. L'autonomie financière est une priorité pour l'Administration, mais cette dernière doit également continuer d'investir dans ses ressources pour pouvoir exploiter, maintenir et administrer, de manière efficiente et sécuritaire, un service de pilotage dans la région des Grands Lacs.

Les modifications proposées au Règlement ont également pour but de modifier les tarifs afin qu'ils tiennent compte des droits relatifs au nouveau bateau-pilote qui seront perçus pour chaque voyage de ce dernier dans le secteur de Detroit et de Port Huron. Ces droits serviront à recouvrer les coûts d'achat du nouveau bateau-pilote par la LPA.

Description

Voici les hausses que l'Administration propose pour tous les tarifs généraux de droits de pilotage touchant les affectations dans ses sept circonscriptions :

- 2015 — augmentation de 1,5 %
- 2016 — augmentation de 1,5 %
- 2017 — augmentation de 2 %

L'Administration propose également de remplacer de la façon suivante les droits supplémentaires de 12 % qu'elle perçoit actuellement :

- 11 % en 2015
- 11 % en 2016
- 10 % en 2017

Les droits supplémentaires seront en vigueur jusqu'en 2017. Par la suite, l'Administration tiendra des discussions avec ses usagers quant à la nécessité de maintenir les droits supplémentaires.

Si l'on compare les modifications avec les taux tarifaires que les usagers assument actuellement en 2014, voici les effets nets annuels qui seront engendrés : 0,5 % pour 2015, 1,5 % pour 2016 et 1,0 % pour 2017. Ces effets sont perçus par les usagers de l'Administration comme étant raisonnables.

L'Administration propose par ailleurs de prélever un droit relatif au nouveau bateau-pilote pour toutes les affectations ayant lieu dans la région de Detroit, droit qui s'élèverait à 250 \$ pour chaque voyage. Ce droit supplémentaire sera en vigueur jusqu'au recouvrement complet de la portion des coûts imputée au Canada. Lorsque le montant sera remboursé en totalité, le Règlement sera alors modifié de manière à abolir le droit supplémentaire. Si l'on se fie aux niveaux d'affectation actuels, la portion que le Canada doit assumer pourrait être repayée d'ici sept ans.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à la présente proposition, car elle n'entraîne aucun changement aux coûts administratifs pour les entreprises.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la présente proposition, car elle n'entraînera aucun coût pour les petites entreprises.

Consultation

The Authority's major stakeholder is the Shipping Federation of Canada (the Federation), which represents the owners/operators of foreign-flag ships that operate within the Great Lakes system and are required to use the services of Authority pilots while transiting these waters. These foreign-flag ships represent 85% of the Authority's business. The Authority met twice with the Federation, on May 7 and August 13, 2014, to discuss traffic, pilot numbers, service levels and tariff adjustments for the coming years.

The remaining 15% of the Authority's business pertains to Canadian domestic fleets represented by the Canadian Shipowners Association (the Association). The Association represents approximately 70 Canadian-flag ships, most of which do not use the services of the Authority's pilots as at least one of their crew members is a holder of a Great Lakes pilotage certificate. However, approximately 10 ships within the domestic fleet are Canadian tankers that request the services of an Authority pilot when transiting certain districts under the Authority's jurisdiction or that have ship/cargo charterers requiring them to use the services of a pilot. In October 2014, the Authority met with two major Canadian shipowners that use these services to discuss the tariff proposal and other matters.

The Authority met with the Chamber of Marine Commerce (the Chamber) on September 26, 2014, to discuss this tariff proposal and other matters. The Chamber is the voice of the commercial marine industry in the Great Lakes.

During discussions, stakeholders have indicated that they would not object to the proposed tariff adjustments.

For the new pilot boat charges in the Detroit region, the U.S. Coast Guard and the LPA met with users on July 23, 2014, and have obtained consensus on the need for a new pilot boat as well as strategies to repay the financing costs with the incremental pilot boat charges.

Rationale

The Authority determined the necessary tariff adjustments following an analysis of the forecasted financial results. These tariff rate increases allow the Authority not only to offset the forecasted operating and administrative cost increase but also to generate reasonable levels of financial surpluses while effectively servicing the traffic projections.

The current collective agreements with the pilot groups expire on March 31, 2017. A 2.75% annual wage increase for 2015 and another 2.75% annual wage increase for 2016 are stipulated in these agreements. Pilot compensation accounts for approximately 75% of the Authority's total cost structure.

The Authority's proposed overall increase in its general tariff and its proposed tariff surcharge rates for the years 2015, 2016, and 2017 are in line with its 2015-2019 corporate plan objectives to eliminate the current accumulated deficit by the end of fiscal year 2015 and to produce and maintain a reasonable surplus at the end of the planning period.

The revenue generated from the proposed amendments would be beneficial as it would enhance the Authority's ability to comply with its mandate to operate on a self-sustaining financial basis. The proposed amendments would also allow the Authority to continue

Consultation

La Fédération maritime du Canada (la Fédération) est le principal intervenant de l'Administration. Elle représente les propriétaires-exploitants de navires immatriculés à l'étranger qui naviguent dans le réseau des Grands Lacs et qui sont tenus de recourir aux services des pilotes de l'Administration lorsqu'ils pénètrent dans ces eaux. Ces navires représentent 85 % de la clientèle de l'Administration. Les représentants de l'Administration et de la Fédération se sont réunis deux fois, soit le 7 mai et le 13 août 2014, pour discuter du trafic, des niveaux de service, du nombre de pilotes et des rajustements tarifaires pour les années à venir.

Le reste de la clientèle, soit 15 %, se compose de navires de la flotte intérieure canadienne représentés par l'Association des armateurs canadiens. Cette dernière représente environ 70 navires battant pavillon canadien dont la plupart n'utilisent pas les services des pilotes de l'Administration, puisqu'au moins un des membres d'équipage est titulaire d'un certificat de pilotage dans les Grands Lacs. Néanmoins, environ 10 navires faisant partie de la flotte intérieure sont des navires-citernes canadiens qui ont recours aux services d'un pilote de l'Administration lorsqu'ils franchissent certaines circonscriptions relevant de la compétence de l'Administration ou lorsque les affréteurs du navire ou de sa cargaison obligent le navire à se prévaloir des services d'un pilote. L'Administration s'est réunie en octobre 2014 avec deux principaux armateurs canadiens qui utilisent ces services afin de discuter entre autres des tarifs proposés.

Le 26 septembre 2014, l'Administration a rencontré la Chambre de commerce maritime (la Chambre) pour discuter entre autres des tarifs proposés. La Chambre constitue la voix de l'industrie du transport maritime commercial dans les Grands Lacs.

Lors des discussions, les intervenants ont indiqué qu'ils ne s'opposeraient pas aux rajustements tarifaires proposés.

En ce qui concerne les droits relatifs au nouveau bateau-pilote dans la région de Detroit, la garde côtière américaine et la LPA ont rencontré les usagers le 23 juillet 2014. Ensemble, ils ont pu dégager un consensus quant à la nécessité de faire l'acquisition d'un nouveau bateau-pilote, ainsi qu'aux stratégies de remboursement des coûts de financement au moyen de droits supplémentaires relatifs au bateau-pilote.

Justification

Les rajustements tarifaires nécessaires ont été déterminés par l'Administration après une analyse des résultats financiers prévus. En augmentant ses tarifs, l'Administration pourra non seulement contrebalancer la hausse prévue des coûts d'administration et de fonctionnement, mais aussi engendrer des niveaux raisonnables d'excédents financiers tout en fournissant des services efficaces en fonction des prévisions du trafic.

En outre, les conventions collectives conclues avec les groupes de pilotes viennent à échéance le 31 mars 2017. Elles prévoient une augmentation salariale moyenne de 2,75 % pour 2015 et de 2,75 % pour 2016. Les salaires des pilotes représentent environ 75 % de la structure de coûts globale de l'Administration.

Les propositions de l'Administration en ce qui concerne l'augmentation des tarifs généraux et les taux proposés pour les droits supplémentaires pour 2015, 2016 et 2017 vont de pair avec les objectifs du plan d'entreprise de 2015-2019, soit d'éliminer le déficit accumulé d'ici la fin de l'exercice 2015 et de dégager un excédent raisonnable d'ici la fin de la période de planification.

Les revenus qui découleront des modifications proposées seraient bénéfiques dans la mesure où ils permettraient à l'Administration d'être mieux à même de poursuivre ses activités tout en assurant son autonomie financière. Grâce aux modifications

to provide a safe and efficient pilotage service in accordance with the requirements of the Act.

Compared with the 2014 general tariff rates and based on traffic projections, the proposed increases will generate additional revenues of approximately \$295,000 in 2015, \$290,000 in 2016 and \$399,000 in 2017. The proposed tariff surcharge rates should generate approximately \$2.2 million, \$2.2 million and \$2.0 million for the each three years respectively. Overall, when compared to the current 2014 tariffs, these tariff adjustments represent a slight increase of \$104,000, \$173,000, and \$89,000, respectively, for the Authority's customers.

To put these increases in perspective, for an average-sized ship transiting the St. Lawrence Seaway between Montréal and Thunder Bay, the cost is approximately \$37,000 for a one-way trip in 2014. Should these proposed amendments be approved, the cost would be \$37,400 (a 0.5% net increase) in 2015, \$37,900 (an additional 1.5% increase) in 2016 and \$38,300 (an additional 1.0% increase) in 2017.

Implementation, enforcement and service standards

Section 45 of the Act provides an enforcement mechanism for these Regulations in that a pilotage authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid. Section 48 of the Act stipulates that every person who fails to comply with Part 1 of the Act, other than section 15.3, or with the Regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

Contact

Mr. Robert F. Lemire
Chief Executive Officer
Great Lakes Pilotage Authority
P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9
Telephone: 613-933-2991
Fax: 613-932-3793

proposées, l'Administration pourrait par ailleurs continuer de fournir des services de pilotage efficaces et sécuritaires, en conformité avec les exigences de la Loi.

Par comparaison avec les taux tarifaires généraux de 2014 et en fonction des prévisions de trafic, les augmentations proposées pourraient donner lieu à des revenus additionnels d'environ 295 000 \$ en 2015, 290 000 \$ en 2016 et 399 000 \$ en 2017. De plus, les taux proposés pour les droits supplémentaires devraient procurer à l'Administration des revenus respectifs d'environ 2,2 millions de dollars, 2,2 millions de dollars et 2,0 millions de dollars pour ces trois années. Dans l'ensemble, si l'on compare ces tarifs à ceux de 2014, les modifications représentent pour les usagers de l'Administration de légère augmentation de 104 000 \$, de 173 000 \$ et de 89 000 \$.

Pour mettre les choses en perspective, il faut rappeler que, pour un navire de taille moyenne qui emprunte la Voie maritime du Saint-Laurent entre Montréal et Thunder Bay, il en coûte, en 2014, environ 37 000 \$ pour un aller simple. Si les modifications proposées sont adoptées, ce montant s'élèvera à 37 400 \$ (augmentation nette de 0,5 %) en 2015, à 37 900 \$ (augmentation additionnelle de 1,5 %) en 2016 et à 38 300 \$ (augmentation additionnelle de 1,0 %) en 2017.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'article 45 de la Loi prévoit un mécanisme pour l'application du Règlement. En effet, une administration de pilotage peut aviser un agent des douanes qui est en service dans un port canadien de ne pas donner congé à un navire lorsque des droits de pilotage sont exigibles et impayés. L'article 48 de la Loi prévoit que quiconque contrevient à la partie 1 de la Loi, autre que l'article 15.3, ou au Règlement, commet une infraction et est passible d'une amende maximale de 5 000 \$ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Personne-ressource

M. Robert F. Lemire
Directeur général
Administration de pilotage des Grands Lacs
Case postale 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9
Téléphone : 613-933-2991
Télécopieur : 613-932-3793

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*^b, 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^c of the *Canada Transportation Act*^d, may file a notice of objection setting out the grounds

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

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

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

^d S.C. 1996, c. 10

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*^b, 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^c de la *Loi sur les transports au Canada*^d, peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des

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

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

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

^d L.C. 1996, ch. 10

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

Cornwall, December 16, 2014

ROBERT F. LEMIRE
Chief Executive Officer
Great Lakes Pilotage Authority

REGULATIONS AMENDING THE GREAT LAKES PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Section 4 of the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*¹ is replaced by the following:

4. A surcharge of 11% is payable until December 31, 2016 on each pilotage charge payable under section 3 for a pilotage service provided in accordance with any of Schedules 1 to 3.

(2) Section 4 of the Regulations is replaced by the following:

4. A surcharge of 10% is payable until December 31, 2017 on each pilotage charge payable under section 3 for a pilotage service provided in accordance with any of Schedules 1 to 3.

2. (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 movage, through International District No. 1 or any part of it, and its contiguous waters, is \$18.01 for each kilometre (\$29.97 for each statute mile), plus \$400 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 \$875 and \$3,843, respectively.

(3) The basic charge for a movage in International District No. 1 and its contiguous waters is \$1,320.

(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 \$56 for each kilometre (\$91.91 for each statute mile), plus \$342 for each lock transited, with a minimum charge of \$1,143.

(2) 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 movage, through International District No. 1 or any part of it, and its contiguous waters, is \$18.28 for each kilometre (\$30.42 for each statute mile), plus \$406 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 \$888 and \$3,901, respectively.

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 à la ministre des Transports et à l'Administration de pilotage des Grands Lacs conformément au paragraphe 34(3)^e de la *Loi sur le pilotage*^b.

Cornwall, le 16 décembre 2014

Le premier dirigeant de l'Administration de
pilotage des Grands Lacs
ROBERT F. LEMIRE

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

MODIFICATIONS

1. (1) L'article 4 du Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs¹ est remplacé par ce qui suit :

4. Un droit supplémentaire de 11 % est à payer jusqu'au 31 décembre 2016 sur chaque droit de pilotage à payer en application de l'article 3 pour un service de pilotage fourni conformément à l'une ou l'autre des annexes 1 à 3.

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

4. Un droit supplémentaire de 10 % est à payer jusqu'au 31 décembre 2017 sur chaque droit de pilotage à payer en application de l'article 3 pour un service de pilotage fourni conformément à l'une ou l'autre des annexes 1 à 3.

2. (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^o 1 ou une partie de celle-ci, et ses eaux limitrophes, est de 18,01 \$ le kilomètre (29,97 \$ le mille terrestre), plus 400 \$ pour chaque écluse franchie.

(2) Le droit de base à payer pour un voyage direct via la circonscription internationale n^o 1 et ses eaux limitrophes est d'au moins 875 \$ et d'au plus 3 843 \$.

(3) Le droit de base à payer pour un déplacement dans la circonscription internationale n^o 1 et ses eaux limitrophes est de 1 320 \$.

(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 56 \$ le kilomètre (91,91 \$ le mille terrestre), plus 342 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 1 143 \$.

(2) 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^o 1 ou une partie de celle-ci, et ses eaux limitrophes, est de 18,28 \$ le kilomètre (30,42 \$ le mille terrestre), plus 406 \$ pour chaque écluse franchie.

(2) Le droit de base à payer pour un voyage direct via la circonscription internationale n^o 1 et ses eaux limitrophes est d'au moins 888 \$ et d'au plus 3 901 \$.

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

^c S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

¹ SOR/84-253; SOR/96-409

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

^c L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

¹ DORS/84-253; DORS/96-409

(3) The basic charge for a moveage in International District No. 1 and its contiguous waters is \$1,340.

(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 \$57 for each kilometre (\$93.29 for each statute mile), plus \$347 for each lock transited, with a minimum charge of \$1,160.

(3) 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 moveage, through International District No. 1 or any part of it, and its contiguous waters, is \$18.65 for each kilometre (\$31.03 for each statute mile), plus \$414 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 \$906 and \$3,979, respectively.

(3) The basic charge for a moveage in International District No. 1 and its contiguous waters is \$1,367.

(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 \$58 for each kilometre (\$95.16 for each statute mile), plus \$354 for each lock transited, with a minimum charge of \$1,183.

(4) 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.	
	(a) 2,108
	(b) 2,108
2.	2,253
3.	1,330
4.	3,919
5.	2,253
6.	1,631
7.	4,543
8.	2,925
9.	2,253
10.	1,330
11.	2,949
12.	2,949
13.	2,289
14.	1,330
15.	1,631

(5) 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.	
	(a) 2,140
	(b) 2,140
2.	2,287

(3) Le droit de base à payer pour un déplacement dans la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est de 1 340 \$.

(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 57 \$ le kilomètre (93,29 \$ le mille terrestre), plus 347 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 1 160 \$.

(3) 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 18,65 \$ le kilomètre (31,03 \$ le mille terrestre), plus 414 \$ 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 906 \$ et d'au plus 3 979 \$.

(3) Le droit de base à payer pour un déplacement dans la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est de 1 367 \$.

(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 58 \$ le kilomètre (95,16 \$ le mille terrestre), plus 354 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 1 183 \$.

(4) 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.	
	(a) 2 108
	(b) 2 108
2.	2 253
3.	1 330
4.	3 919
5.	2 253
6.	1 631
7.	4 543
8.	2 925
9.	2 253
10.	1 330
11.	2 949
12.	2 949
13.	2 289
14.	1 330
15.	1 631

(5) 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.	
	(a) 2 140
	(b) 2 140
2.	2 287

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
3.	1,350
4.	3,978
5.	2,287
6.	1,655
7.	4,611
8.	2,969
9.	2,287
10.	1,350
11.	2,993
12.	2,993
13.	2,323
14.	1,350
15.	1,655

(6) 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.	
	(a) 2,183
	(b) 2,183
2.	2,333
3.	1,377
4.	4,058
5.	2,333
6.	1,688
7.	4,703
8.	3,028
9.	2,333
10.	1,377
11.	3,053
12.	3,053
13.	2,369
14.	1,377
15.	1,688

(7) 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.	2,980
2.	2,496
3.	1,122
4.	1,122

(8) 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.	3,025
2.	2,533
3.	1,139
4.	1,139

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
3.	1 350
4.	3 978
5.	2 287
6.	1 655
7.	4 611
8.	2 969
9.	2 287
10.	1 350
11.	2 993
12.	2 993
13.	2 323
14.	1 350
15.	1 655

(6) 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.	
	a) 2 183
	b) 2 183
2.	2 333
3.	1 377
4.	4 058
5.	2 333
6.	1 688
7.	4 703
8.	3 028
9.	2 333
10.	1 377
11.	3 053
12.	3 053
13.	2 369
14.	1 377
15.	1 688

(7) 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.	2 980
2.	2 496
3.	1 122
4.	1 122

(8) 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.	3 025
2.	2 533
3.	1 139
4.	1 139

(9) 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.	3,086
2.	2,584
3.	1,162
4.	1,162

(10) Section 1 of Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after subsection (6):

(7) An additional charge of \$250 is payable for each embarkation or disembarkation of a Canadian pilot at the Detroit pilot boat.

3. (1) The portion of items 1 and 2 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) 986
	(b) 867
	(c) 599
2.	
	(a) 939
	(b) 668
	(c) 573

(2) The portion of items 1 and 2 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) 1,001
	(b) 880
	(c) 608
2.	
	(a) 953
	(b) 678
	(c) 582

(3) The portion of items 1 and 2 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) 1,021
	(b) 898
	(c) 620
2.	
	(a) 972
	(b) 692
	(c) 594

(9) 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.	3 086
2.	2 584
3.	1 162
4.	1 162

(10) L'article 1 de l'annexe 1 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (6), de ce qui suit :

(7) Un droit supplémentaire de 250 \$ est à payer pour chaque embarquement ou débarquement d'un pilote canadien au bateau-pilote de Detroit.

3. (1) Le passage des articles 1 et 2 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) 986
	(b) 867
	(c) 599
2.	
	(a) 939
	(b) 668
	(c) 573

(2) Le passage des articles 1 et 2 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) 1 001
	(b) 880
	(c) 608
2.	
	(a) 953
	(b) 678
	(c) 582

(3) Le passage des articles 1 et 2 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) 1 021
	(b) 898
	(c) 620
2.	
	(a) 972
	(b) 692
	(c) 594

(4) 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 \$1,704.

(5) 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 \$1,730.

(6) 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 \$1,765.

4. (1) 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 after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through designated waters or contiguous waters, an additional basic charge of \$79 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,896.

(2) 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 after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through designated waters or contiguous waters, an additional basic charge of \$80 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,920.

(3) 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 after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through designated waters or contiguous waters, an additional basic charge of \$82 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,968.

5. (1) Section 4 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

4. (1) Subject to subsection (2), if the departure or moorage 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 \$79 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 \$1,896.

(2) Section 4 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

4. (1) Subject to subsection (2), if the departure or moorage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the

(4) 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 1 704 \$.

(5) 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 1 730 \$.

(6) 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 1 765 \$.

4. (1) 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 79 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 1 896 \$ par période de 24 heures.

(2) 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 80 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 1 920 \$ par période de 24 heures.

(3) 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 82 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 1 968 \$ par période de 24 heures.

5. (1) 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 que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 79 \$ 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 1 896 \$ par période de 24 heures.

(2) 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

convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$80 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 \$1,920.

(3) Section 4 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

4. (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage 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 \$82 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 \$1,968.

6. (1) Subsections 5(1) to (3) of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

5. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$1,648 is payable.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$79 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty and the time of cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$1,896.

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

5. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$1,673 is payable.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$80 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty and the time of cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$1,920.

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

5. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$1,706 is payable.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$82 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty and the time of cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$1,968.

du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 80 \$ 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 1 920 \$ par période de 24 heures.

(3) 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 que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 82 \$ 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 1 968 \$ par période de 24 heures.

6. (1) Les paragraphes 5(1) à (3) de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

5. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 648 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 79 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote s'est présenté à son poste et celui où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 1 896 \$ par période de 24 heures.

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

5. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 673 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 80 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote s'est présenté à son poste et celui où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 1 920 \$ par période de 24 heures.

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

5. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 706 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 82 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote s'est présenté à son poste et celui où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 1 968 \$ par période de 24 heures.

7. (1) 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 normal 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 \$474 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the normal 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 \$474 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot's return to the place where the pilot normally would have disembarked.

(2) 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 normal 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 \$481 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the normal 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 \$481 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot's return to the place where the pilot normally would have disembarked.

(3) 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 normal 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 \$491 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the normal 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 \$491 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot's return to the place where the pilot normally would have disembarked.

8. (1) The portion of items 1 to 4 of the table to section 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.	4,510	N/A
2.	20.71 for each kilometre (34.46 for each statute mile), plus 576 for each lock transited	1,160
3.	808	N/A
4.	1,737	N/A

(2) The portion of items 1 to 4 of the table to section 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.	4,578	N/A
2.	21.02 for each kilometre (34.98 for each statute mile), plus 585 for each lock transited	1,177

7. (1) 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 habituel et s'il doit, pour ce faire, voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 474 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement habituel.

(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 474 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède son retour à l'endroit où il aurait normalement débarqué.

(2) 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 habituel et s'il doit, pour ce faire, voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 481 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement habituel.

(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 481 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède son retour à l'endroit où il aurait normalement débarqué.

(3) 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 habituel et s'il doit, pour ce faire, voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 491 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement habituel.

(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 491 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède son retour à l'endroit où il aurait normalement débarqué.

8. (1) Le passage des articles 1 à 4 du tableau de l'article 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.	4 510	S/O
2.	20,71 le kilomètre (34,46 le mille terrestre), plus 576 pour chaque écluse franchie	1 160
3.	808	S/O
4.	1 737	S/O

(2) Le passage des articles 1 à 4 du tableau de l'article 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.	4 578	S/O
2.	21,02 le kilomètre (34,98 le mille terrestre), plus 585 pour chaque écluse franchie	1 177

	Column 2	Column 3
Item	Basic Charge (\$)	Minimum Basic Charge (\$)
3.	820	N/A
4.	1,763	N/A

(3) The portion of items 1 to 4 of the table to section 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.	4,670	N/A
2.	21.44 for each kilometre (35.68 for each statute mile), plus 597 for each lock transited	1,201
3.	836	N/A
4.	1,798	N/A

9. (1) 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 after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through the Cornwall District, an additional basic charge of \$151 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$3,624.

(2) 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 after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through the Cornwall District, an additional basic charge of \$153 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$3,672.

(3) 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 after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through the Cornwall District, an additional basic charge of \$156 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$3,744.

10. (1) Section 3 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

3. (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage 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 \$151 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 \$3,624.

(2) Section 3 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

3. (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the

	Colonne 2	Colonne 3
Article	Droit de base (\$)	Droit de base minimal (\$)
3.	820	S/O
4.	1 763	S/O

(3) Le passage des articles 1 à 4 du tableau de l'article 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.	4 670	S/O
2.	21,44 le kilomètre (35,68 le mille terrestre), plus 597 pour chaque écluse franchie	1 201
3.	836	S/O
4.	1 798	S/O

9. (1) 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 après la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans la circonscription de Cornwall, le droit de base supplémentaire à payer est de 151 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 3 624 \$ par période de 24 heures.

(2) 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 après la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans la circonscription de Cornwall, le droit de base supplémentaire à payer est de 153 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 3 672 \$ par période de 24 heures.

(3) 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 après la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans la circonscription de Cornwall, le droit de base supplémentaire à payer est de 156 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 3 744 \$ par période de 24 heures.

10. (1) 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 que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 151 \$ 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 3 624 \$ par période de 24 heures.

(2) 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

convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$153 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 \$3,672.

(3) Section 3 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

3. (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage 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 \$156 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 \$3,744.

11. (1) Subsections 4(1) to (3) of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:

4. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$1,719 is payable.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$151 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty and the time of the cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$3,624.

(2) Subsections 4(1) to (3) of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:

4. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$1,745 is payable.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$153 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty and the time of the cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$3,672.

(3) Subsections 4(1) to (3) of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:

4. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$1,780 is payable.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$156 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty and the time of the cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$3,744.

du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 153 \$ 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 3 672 \$ par période de 24 heures.

(3) 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 que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 156 \$ 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 3 744 \$ par période de 24 heures.

11. (1) Les paragraphes 4(1) à (3) de l'annexe 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

4. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 719 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 151 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote se présente à son poste et celui où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 3 624 \$ par période de 24 heures.

(2) Les paragraphes 4(1) à (3) de l'annexe 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

4. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 745 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 153 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote se présente à son poste et celui où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 3 672 \$ par période de 24 heures.

(3) Les paragraphes 4(1) à (3) de l'annexe 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

4. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 780 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 156 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote se présente à son poste et celui où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 3 744 \$ par période de 24 heures.

12. (1) The portion of items 1 and 2 of the table to section 1 of Schedule 3 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	1,568
2.	1,095

(2) The portion of items 1 and 2 of the table to section 1 of Schedule 3 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	1,592
2.	1,111

(3) The portion of items 1 and 2 of the table to section 1 of Schedule 3 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	1,624
2.	1,133

COMING INTO FORCE

13. (1) Subject to subsections (2) and (3), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

(2) Subsections 2(2), (5) and (8), 3(2) and (5), 4(2), 5(2), 6(2), 7(2), 8(2), 9(2), 10(2), 11(2) and 12(2) come into force on January 1, 2016.

(3) Subsections 1(2), 2(3), (6) and (9), 3(3) and (6), 4(3), 5(3), 6(3), 7(3), 8(3), 9(3), 10(3), 11(3) and 12(3) come into force on January 1, 2017.

[52-1-o]

12. (1) Le passage des articles 1 et 2 du tableau de l'article 1 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	1 568
2.	1 095

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

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	1 592
2.	1 111

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

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	1 624
2.	1 133

ENTRÉE EN VIGUEUR

13. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) Les paragraphes 2(2), (5) et (8), 3(2) et (5), 4(2), 5(2), 6(2), 7(2), 8(2), 9(2), 10(2), 11(2) et 12(2) entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

(3) Les paragraphes 1(2), 2(3), (6) et (9), 3(3) et (6), 4(3), 5(3), 6(3), 7(3), 8(3), 9(3), 10(3), 11(3) et 12(3) entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2017.

[52-1-o]

INDEX

Vol. 148, No. 52 — December 27, 2014

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Revenue Agency**

Income Tax Act

Revocation of registration of a charity (*Erratum*)..... 3063**Canadian Radio-television and Telecommunications****Commission**

Decisions..... 3064

* Notice to interested parties..... 3063

Part 1 applications..... 3063

GOVERNMENT HOUSE

Awards to Canadians..... 3056

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

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Notice with respect to the Performance Indicators and
National Targets for the Code of Practice for the
Environmental Management of Road Salts in Canada ... 3057**Notice of Vacancy**Canadian Transportation Accident Investigation and
Safety Board..... 3059**GOVERNMENT NOTICES — Continued****Superintendent of Financial Institutions, Office of the**

Trust and Loan Companies Act

HSBC Trust Company (Canada) and HSBC Loan

Corporation (Canada) — Letters patent of

amalgamation and order to commence and carry on

business 3061

Transport, Dept. of

Canada Shipping Act, 2001

Western Canada Marine Response Corporation 3057

MISCELLANEOUS NOTICES**CANADIAN CRAFT AND HOBBY ASSOCIATION**

Relocation of head office 3066

Surrender of charter 3066

PARLIAMENT**House of Commons**

* Filing applications for private bills (Second Session,

Forty-First Parliament)..... 3062

PROPOSED REGULATIONS**Great Lakes Pilotage Authority**

Pilotage Act

Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff

Regulations 3068

INDEX

Vol. 148, n° 52 — Le 27 décembre 2014

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS**CANADIAN CRAFT AND HOBBY ASSOCIATION**

Abandon de charte	3066
Changement de lieu du siège social	3066

AVIS DU GOUVERNEMENT**Avis de poste vacant**

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	3059
--	------

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Avis concernant les Indicateurs de rendement et cibles nationales pour le Code de pratique pour la gestion environnementale des sels de voirie au Canada	3057
--	------

Surintendant des institutions financières, Bureau du

Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt Société de fiducie HSBC (Canada) et Société de prêts HSBC (Canada) — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement	3061
---	------

Transports, min. des

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada Western Canada Marine Response Corporation	3057
---	------

COMMISSIONS**Agence du revenu du Canada**

Loi de l'impôt sur le revenu Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance (<i>Erratum</i>)	3063
---	------

**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications
canadiennes**

* Avis aux intéressés	3063
Décisions	3064
Demandes de la partie 1	3064

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de lois privés (Deuxième session, quarante et unième législature)	3062
--	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Administration de pilotage des Grands Lacs**

Loi sur le pilotage Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs	3068
---	------

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Décorations à des Canadiens	3056
-----------------------------------	------