

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, NOVEMBER 16, 2013

OTTAWA, LE SAMEDI 16 NOVEMBRE 2013

NOTICE TO READERS

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 2, 2013, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

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

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada, by telephone at 613-996-6886 or by email at droitdauteur.copyright@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 2 janvier 2013 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

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

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

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, par téléphone au 613-996-6886 ou par courriel à l'adresse droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

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

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

REQUESTS FOR INSERTION

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

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

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

DEMANDES D'INSERTION

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

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

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

TABLE OF CONTENTS

Vol. 147, No. 46 — November 16, 2013

Government House	2594
(orders, decorations and medals)	
Government notices	2595
Notice of vacancies	2599
Parliament	
House of Commons	2608
Commissioner of Canada Elections	2608
Commissions	2610
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	2618
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	2620
(including amendments to existing regulations)	
Index	2671

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 147, n° 46 — Le 16 novembre 2013

Résidence du Gouverneur général	2594
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du gouvernement	2595
Avis de postes vacants	2599
Parlement	
Chambre des communes	2608
Commissaire aux élections fédérales	2608
Commissions	2610
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	2618
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	2620
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	2672

GOVERNMENT HOUSE**MERITORIOUS SERVICE DECORATIONS**

His Excellency the Right Honourable David Johnston, Governor General of Canada, on the recommendation of the Chief of the Defence Staff, has awarded Meritorious Service Decorations (Military Division) as follows:

*Meritorious Service Medal
(Military Division)*

MAJOR PIERRE FRANÇOIS NICOLAS BERTRAND, C.D.
Québec, Quebec

As the National Military Representative's key operations staff officer, Major Bertrand provided vital and timely strategic analyses and information, from April 2011 to March 2012, which had a direct impact on Canadian decisions regarding the deployment schedule and locations, as well as on force contribution levels. Major Bertrand's interactions with his NATO colleagues and his rapid and effective communications with the Strategic Joint Staff were significant factors in the success of Operation UNIFIED PROTECTOR and Operation ACTIVE ENDEAVOUR.

LIEUTENANT-COLONEL MAXIME TALBOT, M.S.M.
Montréal, Quebec

From 2006 to 2011, Lieutenant-Colonel Talbot made an impressive contribution to the delivery of medical care in Afghanistan. Serving over 400 days as an orthopaedic surgeon at the Kandahar Role 3 hospital, he provided exceptional care and worked tirelessly to improve Afghan medical capacity through his mentorship and acquisition of equipment. He has held key leadership positions within the military medical community in Canada, and his experience and expertise have vastly influenced combat medical training. Lieutenant-Colonel Talbot's leadership, skill and dedication helped save countless lives.

EMMANUELLE SAJOUS
*Deputy Secretary and
Deputy Herald Chancellor*

[46-1-o]

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**DÉCORATIONS POUR SERVICE MÉRITOIRE**

Son Excellence le très honorable David Johnston, gouverneur général du Canada, selon la recommandation du chef d'état-major de la défense, a décerné les Décorations pour service méritoire (division militaire) suivantes :

*Médaille du service méritoire
(division militaire)*

LE MAJOR PIERRE FRANÇOIS NICOLAS BERTRAND, C.D.
Québec (Québec)

À titre d'officier d'état-major des opérations clés du représentant militaire national, le major Bertrand a fourni, d'avril 2011 à mars 2012, des analyses et des renseignements stratégiques essentiels et opportuns qui ont directement influencé les décisions canadiennes relatives au calendrier et aux emplacements de déploiement ainsi qu'aux niveaux de contribution des forces. Les interactions du major Bertrand avec ses collègues de l'OTAN et ses communications rapides et efficaces avec l'État-major interarmées stratégique ont été des facteurs importants de la réussite de l'opération UNIFIED PROTECTOR et de l'opération ACTIVE ENDEAVOUR.

LE LIEUTENANT-COLONEL MAXIME TALBOT, M.S.M.
Montréal (Québec)

De 2006 à 2011, le lieutenant-colonel Talbot a apporté une contribution impressionnante à la prestation de soins de santé en Afghanistan. Ayant travaillé plus de 400 jours en tant que chirurgien orthopédiste à l'hôpital de rôle 3 à Kandahar, il a dispensé des soins exceptionnels et travaillé sans relâche pour améliorer les capacités médicales afghanes grâce à son mentorat et à son acquisition d'équipement. Il a occupé des postes clés de direction au sein de la communauté médicale militaire au Canada, et son expérience et son expertise ont grandement influencé la formation médicale en situation de combat. Le leadership, les compétences et le dévouement du lieutenant-colonel Talbot ont contribué à sauver de nombreuses vies.

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

[46-1-o]

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

Notice of intent to amend the Domestic Substances List under subsection 87(3) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999 to indicate that subsection 81(3) of that Act applies to quinoline

Whereas quinoline (Chemical Abstracts Service [CAS] Registry No. 91-22-5) is specified on the *Domestic Substances List*;

Whereas the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of quinoline under section 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* and on November 19, 2011, released, for a 60-day public comment period, the proposed risk management approach in which one of the risk management objectives is to prevent increases in exposure to this substance;

Whereas the Ministers are satisfied that quinoline is, in any one calendar year, being manufactured in or imported into Canada by any person in a quantity of more than 100 kg for a limited number of uses;

And whereas the Ministers suspect that the information concerning a significant new activity in relation to this substance may contribute to determining the circumstances in which the substance is toxic or capable of becoming toxic within the meaning of section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*,

Therefore, notice is hereby given that the Minister of the Environment intends to amend the *Domestic Substances List* pursuant to subsection 87(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* to indicate that subsection 81(3) of that Act applies to any significant new activities relating to the substance in accordance with the Annex.

Public comment period

Any person may, within 60 days of publication of this Notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to this proposal. All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this Notice and be sent by mail to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 819-953-7155 (fax), substances@ec.gc.ca (email).

The screening assessment report and the proposed risk management approach document for this substance may be obtained from the Government of Canada's Chemical Substances Web site at www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca.

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in response to this Notice may submit with the information a request that it be treated as confidential.

DAVID MORIN
Director General

Science and Risk Assessment Directorate

On behalf of the Minister of the Environment

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

Avis d'intention de modifier la Liste intérieure en vertu du paragraphe 87(3) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) en vue d'indiquer que le paragraphe 81(3) de cette loi s'applique à la quinoléine

Attendu que la quinoléine (numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service [NE CAS] 91-22-5) est inscrite sur la *Liste intérieure*;

Attendu que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé ont effectué une évaluation préalable de la quinoléine en application de l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, qu'ils ont publiée, le 19 novembre 2011, pour une période de consultation publique de 60 jours, l'approche de gestion des risques proposée, dont un des objectifs de gestion des risques est de prévenir l'augmentation de l'exposition à cette substance;

Attendu que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé sont convaincues que, au cours d'une année civile, la quinoléine est fabriquée ou importée au Canada par une personne en une quantité supérieure à 100 kg que pour un nombre limité d'utilisations;

Attendu que ces ministres soupçonnent que les renseignements concernant une nouvelle activité à l'égard de cette substance peuvent contribuer à déterminer les circonstances dans lesquelles celle-ci est toxique ou potentiellement toxique au sens de l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*,

Avis est donné par les présentes que le ministre de l'Environnement a l'intention de modifier la *Liste intérieure* en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* pour indiquer que le paragraphe 81(3) de cette loi s'applique à toute nouvelle activité relative à cette substance, conformément à l'annexe du présent avis.

Période de consultation publique

Toute personne peut, dans les 60 jours suivant la date de publication du présent avis, soumettre des commentaires à la ministre de l'Environnement sur cette proposition. Tous les commentaires doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et être envoyés par la poste au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-953-7155 (télécopieur), substances@ec.gc.ca (courriel).

Le rapport d'évaluation préalable et le document sur l'approche de gestion des risques proposée pour cette substance peuvent être consultés à partir du site Web du gouvernement du Canada portant sur les substances chimiques, à l'adresse suivante : www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca.

Conformément à l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels.

Le directeur général
Direction des sciences et de l'évaluation des risques
DAVID MORIN

Au nom de la ministre de l'Environnement

VIRGINIA POTER
Director General
Chemicals Sectors Directorate
 On behalf of the Minister of the Environment

La directrice générale
Direction du secteur des produits chimiques
 VIRGINIA POTER
 Au nom de la ministre de l'Environnement

ANNEX

1. Part 1 of the *Domestic Substances List* is proposed to be amended by deleting the following:

91-22-5

2. Part 2 of the List is proposed to be amended by adding the following in numerical order:

Column 1 Substance	Column 2 Significant New Activity for which substance is subject to subsection 81(3) of the Act
91-22-5 S'	<p>1. Any activity involving, in any one calendar year, more than 100 kg of the substance quinoline in its isolated form.</p> <p>2. For each proposed significant new activity, the following information must be provided to the Minister at least 180 days before the day on which the quantity of the substance exceeds 100 kg in any one calendar year:</p> <p>(a) a description of the proposed significant new activity in relation to the substance;</p> <p>(b) the anticipated annual quantity of the substance to be used;</p> <p>(c) if known, the three sites in Canada where the greatest quantity of the substance is anticipated to be used or processed and the estimated quantity by site;</p> <p>(d) the information specified in items 3 to 7 of Schedule 4 to the <i>New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)</i>;</p> <p>(e) the products and, if known, end-use products that are anticipated to contain the substance, the intended use of those products and the function of the substance in those products;</p> <p>(f) the information specified in paragraphs 2(d) to (f) and 8(a) to (g) of Schedule 5 to those Regulations;</p> <p>(g) the information specified in paragraph 11(b) of Schedule 6 to those Regulations;</p> <p>(h) a summary of all other information or test data in respect of the substance that are in the possession of the person proposing the significant new activity, or to which they have access, and that are relevant to identifying hazards of the substance to the environment and human health and the degree of environmental and public exposure to the substance;</p> <p>(i) the identification of every government department or agency, either outside or within Canada, to which the person proposing the significant new activity has provided information regarding the substance and, if known, the department or agency's file number and, if any, the outcome of the assessment by the department or agency and the risk management actions in relation to the substance imposed by the department or agency;</p> <p>(j) the name, civic and postal addresses, telephone number and, if any, the fax number and email address of the person proposing the significant new activity and, if any, the person authorized to act on behalf of that person; and</p> <p>(k) a certification stating that the information is accurate and complete, dated and signed by the person proposing the significant new activity, if they are resident in Canada or, if not, by the person authorized to act on their behalf.</p> <p>3. The above information will be assessed within 180 days after the day on which it is received by the Minister.</p>

COMING INTO FORCE

3. The Order would come into force on the day on which it is registered.

ANNEXE

1. Il est proposé de modifier la partie 1 de la *Liste intérieure* par radiation de ce qui suit :

91-22-5

2. Il est proposé de modifier la partie 2 de la même liste par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Colonne 1 Substance	Colonne 2 Nouvelle activité pour laquelle la substance est assujettie au paragraphe 81(3) de la Loi
91-22-5 S'	<p>1. Toute activité mettant en cause, au cours d'une année civile, la substance quinoléine dans sa forme isolée en une quantité supérieure à 100 kg.</p> <p>2. Pour chaque nouvelle activité proposée, les renseignements ci-après sont fournis au ministre au moins 180 jours avant celui où la quantité de la substance excède 100 kg au cours d'une année civile :</p> <p>a) la description de la nouvelle activité à l'égard de la substance;</p> <p>b) la quantité annuelle prévue de la substance devant être utilisée;</p> <p>c) s'ils sont connus, les trois sites au Canada où la plus grande quantité de la substance devrait être utilisée ou traitée, et la quantité estimée par site;</p> <p>d) les renseignements prévus aux articles 3 à 7 de l'annexe 4 du <i>Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)</i>;</p> <p>e) les produits et, s'ils sont connus, les produits finis qui devraient contenir la substance, l'utilisation envisagée de ces produits ainsi que la fonction de la substance dans ceux-ci;</p> <p>f) les renseignements prévus aux alinéas 2d) à f) et 8a) à g) de l'annexe 5 de ce règlement;</p> <p>g) les renseignements prévus à l'article 11b) de l'annexe 6 du même règlement;</p> <p>h) un résumé de tous les autres renseignements ou données d'essai à l'égard de la substance dont dispose la personne proposant la nouvelle activité, ou auxquels elle a accès, et qui sont utiles pour déterminer les dangers que présente la substance pour l'environnement et la santé humaine de même que le degré d'exposition de l'environnement et du public à la substance;</p> <p>i) le nom de tout ministère ou organisme public, à l'étranger ou au Canada, à qui la personne proposant la nouvelle activité a fourni des renseignements relatifs à la substance, le numéro de dossier fourni par le ministère ou l'organisme, s'il est connu, et, le cas échéant, les résultats de l'évaluation par le ministère ou l'organisme et les mesures de gestion des risques imposées par l'un ou l'autre à l'égard de la substance;</p> <p>j) les nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse de courriel de la personne proposant la nouvelle activité et, le cas échéant, de la personne autorisée à agir en son nom;</p> <p>k) une attestation portant que les renseignements sont exacts et complets, datée et signée par la personne proposant la nouvelle activité, si elle réside au Canada, ou, sinon, par la personne autorisée à agir en son nom.</p> <p>3. Les renseignements précédents sont évalués dans les 180 jours suivant leur réception par le ministre.</p>

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent arrêté entre en vigueur à la date de son enregistrement.

EXPLANATORY NOTE

(This explanatory note is not part of the Significant New Activity Notice.)

This Notice is a legal instrument issued by the Minister of the Environment pursuant to subsection 87(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. The Significant New Activity Notice sets out the appropriate information that must be provided to the Minister for assessment prior to the commencement of a significant new activity as described in the Notice.

Significant New Activity provisions do not apply to a substance that is manufactured or imported for a use that is regulated under any Act of Parliament listed in Schedule 2 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, including the *Pest Control Products Act*, the *Fertilizers Act* and the *Feeds Act*. These provisions do not apply in some circumstances to transient reaction intermediates, impurities, or substances produced when a substance undergoes a chemical reaction. See subsection 81(6) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* for more details. Finally, as described in section 3 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Significant New Activity provisions do not apply in some circumstances to wastes, mixtures or manufactured items.

This Notice does not constitute an endorsement from Environment Canada or the Government of Canada of the substance to which it relates, nor does it constitute an exemption from any other laws or regulations that are in force in Canada and that may apply to this substance or activities involving the substance.

[46-1-o]

DEPARTMENT OF FISHERIES AND OCEANS

FISHERIES ACT

Notice of intent with respect to amending the Pacific Aquaculture Regulations to include aquaculture licence fees

Fisheries and Oceans Canada (DFO) intends to charge licence fees for all federally licensed aquaculture operations in British Columbia, with the exception of salmon enhancement facilities. The licence fees would be implemented through an amendment to the *Pacific Aquaculture Regulations*. This process is also subject to the provisions of the *User Fees Act*, which requires that the fee proposal be tabled in Parliament before it is finalized.

A discussion paper summarizing the proposed fees, service standards and the anticipated impacts of the proposal will be posted on the Department's Web site. All affected and interested parties are invited to review the discussion paper, and participate fully during the comment period of the consultation process which will begin on November 19, 2013, and conclude on December 19, 2013.

The information collected during this process will be used in informing the development of potential regulatory amendments as part of the implementation of these changes.

For further information, please consult the Department's Web site at www.dfo-mpo.gc.ca/aquaculture/programs-programmes/discussion-eng.htm.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note explicative ne fait pas partie de l'avis de nouvelle activité.)

Cet avis modifiant la *Liste intérieure* est un texte juridique publié par la ministre de l'Environnement en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. L'avis de nouvelle activité énonce les renseignements qui doivent, avant le début de la nouvelle activité décrite dans ce document, être fournis à la ministre pour qu'elle les évalue.

Les dispositions relatives aux nouvelles activités ne s'appliquent pas à une substance fabriquée ou importée en vue d'une utilisation réglementée aux termes de toute loi fédérale figurant à l'annexe 2 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, qui comprend notamment la *Loi sur les produits antiparasitaires*, la *Loi sur les engrais* et la *Loi relative aux aliments du bétail*. De plus, aux termes du paragraphe 81(6) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, les dispositions relatives aux nouvelles activités ne s'appliquent pas, dans certaines circonstances, aux intermédiaires de réaction, aux impuretés ou aux substances résultant de la réaction chimique subie par une substance. Enfin, tel qu'il est décrit à l'article 3 de cette loi, les dispositions relatives aux nouvelles activités ne s'appliquent pas dans certaines circonstances aux déchets, aux mélanges ou aux articles manufacturés.

Cet avis modifiant la *Liste intérieure* ne constitue ni une approbation d'Environnement Canada ou du gouvernement du Canada à l'égard de la substance à laquelle il est associé, ni une exemption de l'application de toute autre loi ou de tout autre règlement en vigueur au Canada pouvant également s'appliquer à la substance ou à des activités connexes qui la concernent.

[46-1-o]

MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS

LOI SUR LES PÊCHES

Avis d'intention concernant la modification du Règlement du Pacifique sur l'aquaculture afin d'y ajouter les droits de permis d'aquaculture

Pêches et Océans Canada (MPO) a l'intention d'imposer des droits de permis à toutes les activités d'aquaculture réglementées par le gouvernement fédéral en Colombie-Britannique, sauf dans le cas des organismes de mise en valeur du saumon. Les droits de permis seront officialisés par l'entremise de la modification du *Règlement du Pacifique sur l'aquaculture*. Cette mesure est assujettie aux dispositions de la *Loi sur les frais d'utilisation*, qui exigent le dépôt au Parlement des droits proposés avant d'être finalisée.

Un document de travail résumant le barème de droits proposé, les normes de service, et les incidences prévues de la mesure sera également affiché sur le site Web du Ministère. On invite toutes les parties intéressées à examiner le document de travail et à s'exprimer librement pendant la période des commentaires du processus de consultation qui se déroulera du 19 novembre 2013 au 19 décembre 2013.

L'information qui nous sera transmise au cours de ce processus éclairera le développement de possibles modifications réglementaires nécessaires à la mise en place de ces changements.

Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le site Web du Ministère au www.dfo-mpo.gc.ca/aquaculture/programs-programmes/discussion-fra.htm.

This notice replaces the consultation announced on December 15, 2012, in the *Canada Gazette*, Part I, which was subsequently suspended (as announced on the Department of Fisheries and Oceans' Web site).

November 16, 2013

AQUACULTURE MANAGEMENT DIRECTORATE

[46-1-o]

DEPARTMENT OF INDUSTRY

DEPARTMENT OF INDUSTRY ACT

RADIOCOMMUNICATION ACT

Notice No. SMSE-006-13 — Decisions on the Licensing Framework for Fixed-Satellite Service (FSS) and Broadcasting-Satellite Service (BSS), Implications for Other Satellite Services in Canada, and Revised Fee Proposal

The purpose of this notice is twofold: (1) to announce Industry Canada's decisions regarding revisions to the licensing framework for satellite services, following a consultation process initiated in March 2012 through the notice SMSE-003-12, *Consultation on the Licensing Framework for Fixed-Satellite Service (FSS) and Broadcasting-Satellite Service (BSS) in Canada*, published in the *Canada Gazette*; and (2) to seek comments on a revised fee proposal, as it is outlined in the decision paper.

Industry Canada has taken into consideration the comments and reply comments on the initial fee proposal, and has included a revised fee proposal in the above-noted decision paper.

A revised RP-008, *Policy Framework for Fixed-Satellite Service (FSS) and Broadcasting-Satellite Service (BSS)*, which has been broadened to include BSS, and a revised CPC-2-6-02, *Licensing of Space Stations*, will be published in the coming weeks. A notice will be published announcing their release and the date that the moratorium on FSS and BSS licensing will be lifted. For further details regarding the current moratorium, see notice SMSE-015-12, *Moratorium on new licence applications for fixed-satellite service and broadcasting-satellite service in Canada*, published in the *Canada Gazette*.

It should be noted by all satellite operators that the revised CPC-2-6-02 will apply to all satellite licensing, including mobile-satellite service, amateur satellite service and space science satellite service. In some cases, the revised CPC will introduce changes to existing processes.

After the revised policy and procedures documents have been published, Industry Canada will hold a session with interested parties to answer questions. Within the week following that session, each interested party will be permitted to submit a single mock application and Industry Canada will provide feedback on whether it meets the new assessment criteria, as well as feedback on how to address any deficiencies in the application. Industry Canada will not lift the moratorium until this feedback has been provided to all parties.

Cet avis remplace la consultation annoncée le 15 décembre 2012 dans la Partie I de la *Gazette du Canada* qui a ensuite été suspendue (tel qu'il a été annoncé sur le site Web du ministère des Pêches et des Océans).

Le 16 novembre 2013

LA DIRECTION GÉNÉRALE DE LA GESTION DE L'AQUACULTURE

[46-1-o]

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LE MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION

Avis n° SMSE-006-13 — Décisions sur le cadre de délivrance des licences pour le service fixe par satellite (SFS) et le service de radiodiffusion par satellite (SRS); répercussions sur d'autres services par satellite au Canada, et proposition révisée portant sur la perception de droits

Le présent avis vise deux objectifs : (1) annoncer les décisions d'Industrie Canada concernant les révisions apportées au cadre de délivrance de licence pour les services par satellite à la suite d'un processus de consultation lancé en mars 2012 par l'entremise de l'avis SMSE-003-12, *Consultation sur le cadre de délivrance des licences pour les services fixes par satellite et les services de radiodiffusion par satellite au Canada*, publié dans la *Gazette du Canada*; (2) obtenir des commentaires sur une proposition de droits révisée, telle qu'elle est énoncée dans le document de décision.

Industrie Canada a tenu compte des commentaires et des réponses aux commentaires sur la proposition de droits initiale, et a inclus une proposition révisée portant sur la perception de droits dans le document de décision susmentionné.

Le document révisé PR-008, *Cadre de politique pour la prestation du service fixe par satellite et du service de radiodiffusion par satellite*, a été élargi pour inclure le SRS et sera publié au cours des prochaines semaines, en même temps que le document révisé CPC-2-6-02, *Délivrance de licence aux stations spatiales*. Un avis sera diffusé pour annoncer leur publication ainsi que la date de la fin du moratoire sur la délivrance de licence pour le SFS et le SRS. Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet du moratoire actuel, voir l'avis SMSE-015-12, *Moratoire sur les nouvelles demandes de licence de service fixe par satellite et de service de radiodiffusion par satellite au Canada*, publié dans la *Gazette du Canada*.

Tous les exploitants de satellites doivent noter que le document révisé CPC-2-6-02 s'appliquera à toutes les licences de services pas satellite, y compris les services mobiles par satellite, les services d'amateur par satellite et les services scientifiques spatiaux. Dans certains cas, le CPC révisé introduira des changements aux processus actuels.

À la suite de la publication des documents révisés sur les politiques et les procédures, Industrie Canada tiendra une séance avec les parties intéressées pour répondre à leurs questions. Dans la semaine suivant cette session, chaque partie intéressée sera autorisée à soumettre une seule demande simulée et le Ministère fournira une rétroaction concernant sa conformité aux nouveaux critères d'évaluation. Il présentera aussi des commentaires sur les faiblesses contenues dans la demande et proposera des solutions pour y remédier. Industrie Canada ne lèvera pas le moratoire avant que cette rétroaction n'ait été présentée à toutes les parties.

Submitting comments

Interested parties should submit their comments on the revised fee proposal no later than December 6, 2013. Soon after the close of the comment period, all comments will be posted on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at www.ic.gc.ca/spectrum. There will be no opportunity for reply comments. All comments will be reviewed and considered by Industry Canada in order for it to arrive at a final fee proposal.

Respondents are requested to provide their comments in electronic format (Microsoft Word or Adobe PDF), along with a note specifying the software, the version number and the operating system used, to the following email address: satelliteconsultation@ic.gc.ca. Written submissions should be addressed to the Director General, Engineering, Planning and Standards Branch, Industry Canada (JETN), 235 Queen Street, Ottawa, Ontario K1A 0H5.

All submissions should cite the *Canada Gazette*, Part I, the publication date, the title, and the notice reference number (SMSE-006-13).

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on Industry Canada's Spectrum Management and Telecommunications Web site at www.ic.gc.ca/spectrum.

Official versions of *Canada Gazette* notices can be viewed at www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-eng.html. Printed copies of the *Canada Gazette* can be ordered by telephoning the sales counter of Publishing and Depository Services at 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

November 4, 2013

MARC DUPUIS
Director General
Engineering, Planning and Standards Branch

[46-1-o]

NOTICE OF VACANCY

THE FEDERAL BRIDGE CORPORATION LIMITED

Chairperson (part-time position)

The Federal Bridge Corporation Limited (FBCL) and its subsidiary organizations (The Seaway International Bridge Corporation Limited and The St. Mary's River Bridge Company) have a mandate to engage in a range of activities to ensure that the bridges, roadways and other structures under their control are safe, secure, efficient, environmentally sound and well-maintained. In doing so, the FBCL demonstrates the commitment of the Government of Canada to the transportation needs of the country.

The Chairperson reports to Parliament through the Minister of Transport and is responsible for the oversight of the Corporation's activities, providing strategic policy direction for the Corporation, presiding over the activities of the Board of Directors and providing leadership to the Board for all aspects of the Board's work.

Présentation des commentaires

Les personnes intéressées sont invitées à transmettre leurs commentaires concernant la proposition de droits révisée au plus tard le 6 décembre 2013. Peu après la clôture de la période de présentation de commentaires, tous les commentaires reçus seront affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada, à l'adresse suivante : www.ic.gc.ca/spectre. Il n'y aura pas d'occasion de soumettre de réponses aux commentaires. Tous les commentaires seront examinés et pris en considération par Industrie Canada lors de l'établissement d'une proposition de droits définitive.

Les personnes intéressées sont priées de transmettre leurs commentaires sous forme électronique (Microsoft Word ou Adobe PDF), accompagnés d'une note précisant le logiciel utilisé, le numéro de la version et le système d'exploitation, et faire parvenir le tout par courriel à l'adresse suivante : satelliteconsultation@ic.gc.ca. Les commentaires sur papier doivent être adressés au Directeur général, Direction générale du génie, de la planification et des normes, Industrie Canada (JETN), 235, rue Queen, Ottawa (Ontario) K1A 0H5.

Toutes les soumissions doivent citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, la date de publication, le titre et le numéro de référence de l'avis (SMSE-006-13).

Pour obtenir des copies

Le présent avis ainsi que les documents cités sont affichés sur le site Web de Gestion du spectre et télécommunications d'Industrie Canada à l'adresse suivante : www.ic.gc.ca/spectre.

On peut obtenir la version officielle des avis de la *Gazette du Canada* à l'adresse suivante : www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/index-fra.html. On peut également se procurer un exemplaire de la *Gazette du Canada* en communiquant avec le comptoir des ventes des Éditions et Services de dépôt au 613-941-5995 ou au 1-800-635-7943.

Le 4 novembre 2013

Le directeur général
Direction générale du génie,
de la planification et des normes
MARC DUPUIS

[46-1-o]

AVIS DE POSTE VACANT

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Président du conseil d'administration (poste à temps partiel)

Le mandat de La Société des ponts fédéraux Limitée (SPFL) et de ses filiales (La corporation du pont International de la Voie Maritime Limitée et La Société du pont de la Rivière Ste Marie) consiste à mettre en œuvre une gamme d'activités visant à garantir que les ponts, les routes et les autres structures qu'elles contrôlent sont sécuritaires, sûrs, efficaces, écologiques et bien entretenus. Ce faisant, la SPFL démontre l'engagement du gouvernement du Canada envers les besoins du pays en matière de transport.

Le président du conseil d'administration fait rapport au Parlement par l'entremise de la ministre des Transports et il a la responsabilité de surveiller les activités de la Société, de fournir une orientation politique stratégique pour la Société, de présider les activités du conseil d'administration et de faire preuve de leadership au sein du conseil d'administration dans tous les aspects du travail du conseil.

The ideal candidate would have a degree from a recognized university in a relevant field of study, or an acceptable combination of education, job-related training and/or experience. He or she would have significant experience serving on boards of directors of major public and/or private corporations, preferably as chairperson, as well as experience in implementing modern corporate governance principles and best practices. The ideal candidate would also have experience dealing with different levels of government, preferably with senior officials. Experience in a multiple stakeholder environment, preferably dealing with surface transportation (highways and bridges), and experience in dealing with Canada–United States cross border issues would be considered assets.

The ideal candidate would have knowledge of the Corporation's mandate, legislative framework and activities, as well as be knowledgeable about the roles and responsibilities of a chairperson, including the fundamental accountabilities to the Government as the shareholder. The ideal candidate would also have knowledge of strategic corporate planning, monitoring and evaluation of corporate performance. Further, knowledge of the public policy environment, processes and best practices and knowledge of human resources, financial and risk management are desired. He or she would also have knowledge of current international bridge safety and security issues. Appreciation for, and sensitivity to, aboriginal customs, methods of business, mandates and objectives in land claims and archaeology issues and knowledge of the communities in which the Corporation operates (Cornwall, Sault Ste. Marie and the Thousand Islands) would be considered assets.

The Chairperson should be an individual of integrity and sound judgment, should exhibit tact, diplomacy and initiative, and should possess superior leadership and interpersonal skills. He or she would have the ability to develop effective working relationships with different levels of government as well as FBCL's partners and stakeholders. The ideal candidate would have the ability to anticipate emerging issues and develop strategies to enable the Board to seize opportunities, resolve problems and lead organizational change. He or she would also have the ability to foster debate and discussions among Board members, facilitate consensus and manage conflicts and exhibit strong leadership and managerial skills, to ensure the Board conducts its work effectively. The ideal candidate would adhere to high ethical standards and would possess superior communications skills, both written and oral, and possess the ability to act as a spokesperson in dealing with the media, public institutions, governments and other organizations.

Proficiency in both official languages would be preferred.

The successful candidate must be available for Board meetings approximately 20–30 days per year and should be prepared to view, as required, the structures managed by the Corporation.

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.

Le candidat idéal devrait détenir un diplôme d'une université reconnue dans un domaine d'étude pertinent au poste ou une combinaison acceptable d'études, de formation relative au poste et/ou d'expérience. Il posséderait une vaste expérience au sein des conseils d'administration d'importantes sociétés publiques ou privées, préférablement à titre de président du conseil d'administration, ainsi qu'une expérience dans la mise en œuvre des principes modernes de gouvernance d'entreprise et de pratiques exemplaires. Le candidat idéal posséderait une expérience en matière de relations avec des différents ordres de gouvernement, préférablement avec des cadres supérieurs. L'expérience au sein d'un environnement à multiples intervenants, de préférence ayant trait au transport routier (routes et ponts), et l'expérience du traitement de questions transfrontalières Canada—États-Unis constitueraient des atouts.

Le candidat idéal aurait une connaissance du mandat, du cadre législatif et des activités de la Société ainsi que des rôles et des responsabilités du président du conseil d'administration, y compris des responsabilités essentielles envers l'actionnaire, le gouvernement du Canada. Le candidat idéal aurait également une connaissance de la planification d'entreprise stratégique, de la surveillance et de l'évaluation du rendement d'entreprise. De plus, la connaissance de l'environnement des politiques publiques, des processus et des pratiques exemplaires ainsi que la connaissance de la gestion des ressources humaines, des finances et des risques seraient souhaitables. Il aurait la connaissance des enjeux actuels en matière de sûreté et de sécurité des ponts internationaux. Le fait d'apprécier la culture et les pratiques commerciales des Autochtones, les mandats et les objectifs liés aux revendications territoriales et aux enjeux archéologiques et d'y être sensibilisé et connaître les collectivités où la Société exerce ses activités (Cornwall, Sault Ste. Marie et les Mille-Îles) constitueraient des atouts.

Le président du conseil d'administration devrait être une personne intègre, devrait faire preuve de jugement sûr, de tact, de diplomatie et d'initiative et devrait avoir des capacités supérieures en matière de leadership et de relations interpersonnelles. Il aurait la capacité d'entretenir des relations de travail efficaces avec les divers ordres de gouvernement ainsi qu'avec les partenaires et les intervenants de la SPFL. Le candidat idéal aurait la capacité de prévoir les enjeux émergents et d'élaborer des stratégies pour permettre au conseil d'administration de saisir les occasions qui se présentent, de résoudre les problèmes et de diriger le changement organisationnel. Il aurait également la capacité de favoriser le débat et la discussion entre les membres du conseil d'administration, de faciliter l'atteinte d'un consensus et de gérer les conflits et de démontrer des compétences de haut niveau en leadership et en gestion pour veiller à ce que le conseil d'administration s'acquitte de ses tâches de façon efficace. Le candidat idéal devrait adhérer à des normes d'éthique élevées et il posséderait des capacités supérieures en matière de communication, à l'oral et à l'écrit, et la capacité d'agir à titre de porte-parole auprès des médias, des institutions publiques, des gouvernements et d'autres organismes.

La maîtrise des deux langues officielles serait préférable.

Le candidat retenu doit être disponible entre 20 et 30 jours par année pour participer aux réunions du conseil d'administration et il doit être prêt à examiner, au besoin, les structures gérées par la Société.

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

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 will be subject to the *Conflict of Interest Act*. 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.federalbridge.ca.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by December 2, 2013, 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 Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

[46-1-o]

NOTICE OF VACANCY

WINDSOR-DETROIT BRIDGE AUTHORITY

Chairperson (part-time position)

The Windsor-Detroit Bridge Authority (WDBA), a parent Crown corporation, was established in October 2012. Its mandate is to enable construction and operation of a new international crossing between Windsor, Ontario, and Detroit, Michigan. The project includes four components: a six-lane high-level bridge, a Canadian port of entry (POE) with border inspection and toll facilities, a U.S. POE with border inspection, and an interchange with Interstate 75. Project procurement and operations are governed by the Canada-Michigan Crossing Agreement concluded in June 2012, which can be found at www.partnershipborderstudy.com/crossing-agreement.asp.

The Chairperson is responsible for overseeing the Authority’s activities, providing strategic policy direction for the WDBA and presiding over the activities of the Board of Directors. The Chairperson reports to Parliament through the Minister of Transport.

The ideal candidate should 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 significant experience serving on boards of directors of major public and/or private corporations, preferably as a Chairperson. Experience in managing human and financial resources at the senior executive level, as well as implementing modern corporate governance best practices, is desired. He or she would have significant experience dealing with

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=fra.

La personne sélectionnée sera assujettie à la *Loi sur les conflits d’intérêts*. 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.

Vous pourriez trouver d’autres renseignements sur la Société et ses activités sur son site Web à l’adresse suivante : www.pontsfederaux.ca.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae avant le 2 décembre 2013 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 communiquer avec les Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

[46-1-o]

AVIS DE POSTE VACANT

AUTORITÉ DU PONT WINDSOR-DETROIT

Président du conseil d’administration (poste à temps partiel)

L’Autorité du pont Windsor-Detroit, une société d’État mère, a été établie en octobre 2012. Son mandat est de voir à la construction et à l’exploitation d’un nouveau passage frontalier international entre Windsor, en Ontario, et Detroit, au Michigan. Le projet comprend quatre éléments : un pont en contre-haut de six voies, un point d’entrée canadien avec des installations d’inspection et de péage à la frontière, un point d’entrée américain avec des installations d’inspection à la frontière et des routes d’accès à l’Interstate 75. L’approvisionnement et les activités dans le cadre du projet sont régis en vertu de l’accord sur le passage conclu en juin 2012 entre le Canada et l’État du Michigan, que vous pouvez consulter sur le site Web suivant : www.partnershipborderstudy.com/crossing-agreement.asp.

Le président du conseil d’administration est chargé de surveiller les activités de l’Autorité, de lui fournir une orientation politique stratégique et de présider aux activités du conseil d’administration. Il fait rapport au Parlement par l’intermédiaire de la ministre des Transports.

Le candidat idéal devrait détenir un diplôme d’une université reconnue dans un domaine pertinent ou une combinaison acceptable d’études, de formation et/ou d’expérience relative au poste.

Le candidat choisi aurait une vaste expérience au sein d’un conseil d’administration d’une importante société publique ou privée, de préférence en tant que président du conseil d’administration. Une expérience de la gestion des ressources humaines et financières au niveau de la haute direction ainsi que de l’application des principes modernes de gouvernance d’entreprise et de

different levels of government, preferably with senior officials. Experience in the delivery and/or oversight of major infrastructure projects would be considered an asset.

The ideal candidate would have knowledge of the newly created WDBA's mandate, legislative framework and activities. He or she would be knowledgeable about the practices and principles of good corporate governance and the roles and responsibilities of a chairperson, a board of directors and a chief executive officer. Knowledge of strategic corporate planning, monitoring and evaluation of corporate performance, as well as political and public policy environments, processes and best practices, is sought. This candidate should also possess knowledge of sound human resources and financial management practices and principles. Knowledge of current international bridge safety and security issues is sought. Knowledge of the management and approval of capital projects at the federal and/or provincial level as well as multi-modal transportation networks, including bridges and international crossings, would be considered an asset.

The Chairperson should have strong leadership and managerial skills to ensure the Board conducts its work effectively. The individual would possess sound judgment, tact, adaptability, superior interpersonal skills and high ethical standards and integrity. The ideal candidate would also have the ability to develop effective working relationships with different levels of government as well as the WDBA's partners and U.S. stakeholders, particularly as it relates to this international bridge project, to border inspections services and to the communities where the project will be located. The ability to anticipate emerging issues and develop strategies to enable the Board to seize opportunities and resolve problems is desired. He or she would have the ability to foster debate and discussions among Board members, facilitate consensus and manage conflict. Superior communications skills, both written and oral, and the ability to act as a spokesperson in dealing with the media, public institutions, governments and other organizations are sought.

Proficiency in both official languages would be preferred.

The successful candidate must be available for Board meetings approximately 10 to 12 days per year.

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 will be subject to the *Conflict of Interest Act*. 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>.

pratiques exemplaires est souhaitable. Le candidat retenu posséderait une expérience appréciable de l'intervention auprès de plusieurs ordres de gouvernement, préférablement auprès de cadres supérieurs. L'expérience de l'exécution et de la surveillance de grands projets d'infrastructure constituerait un atout.

Le candidat idéal posséderait une connaissance du mandat, du cadre législatif et des activités nouvellement établis de l'Autorité du pont Windsor-Detroit. Le candidat retenu aurait une connaissance des pratiques et des principes d'une gouvernance d'entreprise saine et une connaissance des rôles et des responsabilités d'un président de conseil d'administration, d'un conseil d'administration et d'un premier dirigeant. Des connaissances en matière de planification d'entreprise stratégique, de surveillance et d'évaluation du rendement d'entreprise ainsi que la connaissance de l'environnement politique gouvernemental et des politiques publiques, des processus et des pratiques exemplaires sont également souhaitables. Le candidat posséderait des connaissances des pratiques et des principes de saine gestion des ressources humaines et des finances. La connaissance des enjeux actuels en matière de sûreté et de sécurité des ponts internationaux est recherchée. La connaissance du processus de gestion et d'approbation de projets d'immobilisations qui relèvent du gouvernement fédéral ou provincial ainsi que des réseaux de transport multimodaux, y compris les ponts et les passages internationaux, constituerait un atout.

Le président du conseil d'administration devrait faire preuve de capacités supérieures en matière de leadership et de gestion pour veiller à ce que le conseil d'administration accomplisse son travail de façon efficace. La personne idéale devrait faire preuve de bon jugement, de tact, d'adaptabilité, d'excellentes relations interpersonnelles, de normes d'éthique élevées et d'intégrité. Le candidat aurait la capacité d'établir de bonnes relations de travail avec les différents ordres de gouvernement ainsi qu'avec les partenaires de l'Autorité et les intervenants des États-Unis, particulièrement en ce qui concerne le projet du pont international et les services d'inspections douanières, et avec les collectivités où le projet sera mené. La capacité de prévoir les questions émergentes et d'élaborer des stratégies permettant au conseil d'administration de saisir les occasions qui se présentent et de résoudre les problèmes est souhaitable. La personne idéale aurait la capacité de stimuler des débats et des discussions entre les membres du conseil d'administration, de favoriser l'atteinte de consensus et de gérer les conflits. La capacité supérieure en matière de communication, à l'oral et à l'écrit, et la capacité d'agir à titre de porte-parole auprès des médias, des institutions publiques, des gouvernements et d'autres organismes sont souhaitables.

La maîtrise des deux langues officielles serait préférable.

Le candidat retenu doit être disponible pour participer aux réunions du conseil d'administration qui ont lieu environ 10 à 12 fois par année.

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 sera assujettie à la *Loi sur les conflits d'intérêts*. 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>.

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 letters patent for the WDBA can be found at <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2013/2013-01-26/html/order-decret-eng.html>.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by November 29, 2013, 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 Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

[46-1-o]

NOTICE OF VACANCIES

CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY

Members (full-time positions)

Salary range: From \$171,100 to \$201,200
Location: National Capital Region

The Canadian Transportation Agency (the Agency) is an independent, adjudicative tribunal and economic regulator. It administers legislation and regulations applicable to federal air, rail and marine transportation (as well as some aspects of intercity bus service). Among other responsibilities, the Agency licenses air carriers; participates in international bilateral air transport negotiations and administers bilateral air transport agreements as an aeronautical authority; resolves disputes between travellers and airlines concerning air tariff matters; regulates air services price advertising; removes undue obstacles to persons with disabilities travelling via passenger air, rail, interprovincial ferry and interprovincial bus; approves proposed construction of railway lines; resolves complaints between shippers and railway companies concerning rail rates, services and other matters; administers the railway revenue cap regime concerning western grain transportation; and protects the interests of Canadian marine vessel operators when authorizing foreign vessels to operate in Canadian waters.

As independent decision-makers, the Members of the Agency are responsible for decisions and orders related to dispute and regulatory applications and determinations. Panels of Members are assigned by the Chairperson to make decisions. Most formal dispute adjudications and regulatory determinations are processed through written hearings, though oral hearings may be held.

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

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 concernant les lettres patentes de l'Autorité du pont Windsor-Detroit peuvent être consultés sur le site Web suivant : <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2013/2013-01-26/html/order-decret-fra.html>.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae au plus tard le 29 novembre 2013, au Secrétaire adjoint du Cabinet (Personnel supérieur), Bureau du Conseil privé, 59, rue Sparks, 1^{er} étage, Ottawa (Ontario) K1A 0A3, 613-957-5006 (télécopieur), GICA-NGEC@bnet.pco-bcp.gc.ca (courriel).

Les avis de postes vacants sont disponibles sur demande dans les deux langues officielles en média substitut. Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les Éditions et Services de dépôts, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

[46-1-o]

AVIS DE POSTES VACANTS

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Membres (postes à temps plein)

Échelle salariale : De 171 100 \$ à 201 200 \$
Lieu : Région de la capitale nationale

L'Office des transports du Canada (l'Office) est un tribunal d'arbitrage indépendant et un organisme de réglementation économique. L'Office administre des lois et des règlements liés au transport aérien, ferroviaire et maritime de compétence fédérale (ainsi qu'à certains aspects liés aux services d'autobus interurbains). Parmi d'autres responsabilités, l'Office délivre des licences aux transporteurs aériens; participe aux négociations internationales bilatérales relatives au transport aérien et administre des accords bilatéraux en matière de transport aérien à titre d'autorité aéronautique; traite les différends entre les voyageurs et les compagnies aériennes au sujet des tarifs aériens; réglemente la publicité des prix des services aériens; élimine les obstacles abusifs auxquels sont confrontées les personnes ayant une déficience qui empruntent les réseaux aérien et ferroviaire ainsi que les traversiers et les autobus interprovinciaux; autorise les projets proposés de construction de chemins de fer; règle les différends entre les expéditeurs et les transporteurs au sujet des tarifs ferroviaires, des services et d'autres questions; administre le régime des plafonds de revenu des transporteurs ferroviaires pour le transport du grain de l'Ouest; protège les intérêts des exploitants canadiens de navires avant d'autoriser des navires étrangers à exercer leurs activités en eaux canadiennes.

À titre de décideurs indépendants, les membres de l'Office sont responsables des décisions et des arrêtés liés aux plaintes et aux demandes et déterminations réglementaires. Des comités de membres sont désignés par le président pour prendre les décisions. Même si la plupart des règlements de différends officiels et des déterminations réglementaires sont établis grâce à des études de dossiers, des audiences publiques peuvent également être tenues.

Les candidats idéaux devraient avoir un diplôme d'une université reconnue dans un domaine pertinent ou une combinaison acceptable d'études, de formation et/ou d'expérience relative au poste.

The preferred candidates would have experience in dealing with complex and sensitive issues and decision-making in a private or public sector organization. Experience in developing, maintaining and managing successful working relationships and in the interpretation and application of rules, guidelines and procedures is desired. Experience working in a regulated industry, the transportation sector (i.e. air, rail and marine transportation), the field of administrative law or in an arbitration or adjudicative setting would be considered an asset.

The ideal candidates would be knowledgeable of the legislative framework and mandate of the Agency as well as its role and adjudicative, dispute resolution and regulatory functions. Knowledge of the current trends, issues and developments related to the transportation sector, including industry structures, performance characteristics, economic impacts and contributions, competitiveness and development issues, is sought. The candidates would also have knowledge of economic, financial and management concepts and how they pertain to regulated industries and companies and to the analysis of transportation issues. In addition, knowledge and understanding of the procedures and practices involved in conducting adjudicative hearings is desired.

The ideal candidates would have the ability to interpret and apply legislation, regulations and policies in a decision-making environment, in addition to the capacity to manage multiple and conflicting priorities. They would have the ability to analyze differing opinions and complex situations in order to make decisions that are informed, fair and well-reasoned. The ability to develop effective working relationships as well as foster debate and discussions and build consensus is sought. Moreover, the candidates should possess superior communication skills, both written and oral, with the ability to write clear and concise reports, analyses and decisions. The ability to work effectively with staff and manage conflicts, should they arise, is desired.

Members of the Agency should be fair and impartial as well as be diplomatic, tactful and discreet. Superior interpersonal skills, sound judgement, high ethical standards and integrity are also desired.

Proficiency in both official languages would be preferred.

Full-time Members must reside in or relocate to the National Capital Region or to a location within a reasonable commuting distance. They must also be prepared to travel to hearings if required.

Members shall not, directly or indirectly, as owner, shareholder, director, officer, partner or otherwise, be engaged in a transportation undertaking or business. Furthermore, members shall not have an interest in a transportation undertaking or business or an interest in the manufacture or distribution of transportation plant or equipment, unless the distribution is merely incidental to the general merchandising of goods.

Members must be Canadian citizens or permanent residents within the meaning of the *Immigration and Refugee Protection Act*.

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.

Les candidats préférés auraient l'expérience de la gestion de questions complexes et délicates et de la prise de décisions au sein d'organismes des secteurs privé ou public. Une expérience de l'établissement, du maintien et de la gestion de bonnes relations de travail et de l'interprétation et l'application de règles, de lignes directrices et de procédures est souhaitée. Une expérience de travail dans une industrie réglementée, dans le secteur des transports (c'est-à-dire transports aérien, ferroviaire et maritime), dans le secteur du droit administratif ou dans un contexte d'arbitrage ou judiciaire ou quasi judiciaire serait considérée comme un atout.

Les candidats idéaux devraient avoir une connaissance du cadre législatif et du mandat de l'Office ainsi que de son rôle et de ses fonctions judiciaires ou quasi judiciaires liées au règlement des différends et à la réglementation. Une connaissance des tendances, des enjeux et des progrès actuels liés au secteur du transport, y compris les structures, les caractéristiques de rendement, les répercussions et les contributions économiques, la compétitivité et les questions en matière de développement de l'industrie est recherchée. Les candidats devraient également avoir une connaissance des concepts économiques, financiers et de gestion, et de leur lien avec les industries et les entreprises réglementées ainsi qu'avec l'analyse des questions de transport. De plus, la connaissance et la compréhension des procédures et des pratiques liées à la conduite d'audiences judiciaires et quasi judiciaires est souhaitable.

Les candidats idéaux devraient avoir la capacité d'interpréter et d'appliquer des lois, des règlements et des politiques dans un contexte décisionnel ainsi que la capacité de gérer des priorités multiples et concurrentes. Ils devraient avoir la capacité d'analyser des opinions divergentes et des situations complexes afin de prendre des décisions qui sont informées, justes et bien raisonnées. La capacité d'établir de bonnes relations de travail ainsi que de favoriser des débats et des discussions, et d'établir un consensus est recherchée. De plus, les candidats devraient avoir des compétences supérieures en communication orale et écrite et la capacité de rédiger des rapports, des analyses et des décisions clairs et concis. Ils devraient avoir la capacité de travailler efficacement avec d'autres employés et de gérer des conflits, le cas échéant.

Les membres de l'Office doivent faire preuve d'équité et d'impartialité ainsi que de diplomatie, de tact et de discrétion. Des compétences supérieures en relations interpersonnelles, un bon jugement, des normes d'éthique élevées et de l'intégrité sont également des qualités recherchées.

La maîtrise des deux langues officielles serait préférable.

Les membres à temps plein doivent demeurer ou être disposés à déménager dans la région de la capitale nationale ou à proximité du lieu de travail et peuvent être appelés à se déplacer pour assister à des audiences.

Un membre ne peut, directement ou indirectement, à titre de propriétaire, d'actionnaire, d'administrateur, de dirigeant, d'associé ou autre s'occuper d'une entreprise ou d'une exploitation de transport. De plus, un membre ne peut avoir des intérêts dans une entreprise ou une exploitation de transport ou dans la fabrication ou la distribution de matériel de transport, sauf si la distribution n'a qu'un caractère secondaire par rapport à l'ensemble des activités de commercialisation des marchandises.

Tout membre doit être un citoyen canadien ou un résident permanent au sens de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

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.

The selected candidates 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 candidates 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 these positions. 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.otc-cta.gc.ca/eng/home.

Interested candidates should forward their curriculum vitae by December 2, 2013, 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 Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-941-5995 or 1-800-635-7943.

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 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.

Pour de plus amples renseignements concernant l'Office et ses activités, veuillez consulter le site Web de l'organisation à l'adresse www.otc-cta.gc.ca/fra/accueil.

Les personnes intéressées doivent faire parvenir leur curriculum vitae avant le 2 décembre 2013 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 communiquer avec les Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-941-5995 ou 1-800-635-7943.

BANK OF CANADA

Statement of financial position as at September 30, 2013

(Millions of dollars)

Unaudited

ASSETS		LIABILITIES AND EQUITY	
Cash and foreign deposits		5.4 Bank notes in circulation	63,335.1
Loans and receivables		Deposits	
Securities purchased under resale agreements	—	Government of Canada	22,055.2
Advances to members of the Canadian Payments Association	—	Members of the Canadian Payments Association	167.3
Advances to governments	—	Other deposits	<u>1,188.2</u>
Other receivables	<u>7.3</u>		23,410.7
Investments		7.3 Liabilities in foreign currencies	
Treasury bills of Canada	22,446.2	Government of Canada	—
Government of Canada bonds	64,481.4	Other	<u>—</u>
Other investments	<u>329.8</u>		
Property and equipment	218.0	87,257.4 Other liabilities	
Intangible assets	55.2	Securities sold under repurchase agreements	—
Other assets	<u>202.4</u>	Other liabilities	<u>573.9</u>
			<u>573.9</u>
		Equity	
		Share capital	5.0
		Statutory and special reserves	125.0
		Available-for-sale reserve	296.0
		Actuarial gains reserve	—
		Retained earnings	<u>—</u>
			426.0
	<u>87,745.7</u>		<u>87,745.7</u>

I declare that the foregoing return is correct according to the books of the Bank.

I declare that the foregoing return is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act*.

Ottawa, November 5, 2013

Ottawa, November 5, 2013

S. VOKEY

Chief Accountant and Chief Financial Officer

STEPHEN S. POLOZ

Governor

BANQUE DU CANADA

État de la situation financière au 30 septembre 2013

(En millions de dollars)

Non audité

ACTIF		PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	
Encaisse et dépôts en devises.....		5,4 Billets de banque en circulation.....	63 335,1
Prêts et créances		Dépôts	
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente	—	Gouvernement du Canada	22 055,2
Avances aux membres de l'Association canadienne des paiements.....	—	Membres de l'Association canadienne des paiements	167,3
Avances aux gouvernements	—	Autres dépôts	<u>1 188,2</u>
Autres créances.....	<u>7,3</u>		23 410,7
Placements		Passif en devises étrangères	
Bons du Trésor du Canada.....	22 446,2	Gouvernement du Canada	—
Obligations du gouvernement du Canada.....	64 481,4	Autre	<u>—</u>
Autres placements	<u>329,8</u>		—
	87 257,4	Autres éléments de passif	
		Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat.....	—
		Autres éléments de passif.....	<u>573,9</u>
			573,9
Immobilisations corporelles.....	218,0		<u>87 319,7</u>
Actifs incorporels	55,2	Capitaux propres	
Autres éléments d'actif.....	<u>202,4</u>	Capital-actions	5,0
		Réserve légale et réserve spéciale.....	125,0
		Réserve d'actifs disponibles à la vente	296,0
		Réserve pour gains actuariels	—
		Bénéfices non répartis	<u>—</u>
			426,0
	<u>87 745,7</u>		<u>87 745,7</u>

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Ottawa, le 5 novembre 2013

Le comptable en chef et chef des finances
S. VOKEY

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la *Loi sur la Banque du Canada*.

Ottawa, le 5 novembre 2013

Le gouverneur
STEPHEN S. POLOZ

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

COMMISSIONER OF CANADA ELECTIONS**CANADA ELECTIONS ACT***Compliance agreement*

This notice is published by the Commissioner of Canada Elections, pursuant to section 521 of the *Canada Elections Act*, S.C. 2000, c. 9 (hereafter referred to as the "Act").

On October 18, 2013, the Commissioner of Canada Elections, pursuant to section 517 of the Act, entered into a compliance agreement with Mr. Ryan Vernon (hereafter referred to as the "Contracting Party"), of the city of Winnipeg, in the province of Manitoba, who was the official agent of the Conservative Party of Canada candidate in the electoral district of Saint Boniface in the 2011 federal general election.

The Contracting Party has acknowledged acts that constituted a failure to comply with section 443 of the *Canada Elections Act*, which prohibits a person authorized to incur campaign expenses from incurring election expenses in an amount that is more than the election expenses limit calculated under section 440 of the Act.

The Contracting Party has acknowledged that the election expenses he incurred in his capacity as official agent of candidate Shelly Glover in the 41st federal general election exceeded the limit calculated under section 440 of the Act for the electoral district of Saint Boniface. The campaign had election expenses of \$84,354.60. The limit for the electoral district of Saint Boniface was \$82,086.99. The excess amount was comprised of production costs related to pre-existing advertising that was adopted and identified as election advertising for the Shelly Glover campaign.

The Contracting Party has acknowledged and accepted responsibility for these acts, and he is now aware of section 443 of the Act and the offence provisions at paragraphs 497(1)(s) and 497(3)(p).

Prior to the conclusion of the compliance agreement, the Commissioner of Canada Elections took into consideration that

- the Contracting Party acknowledged that the *Candidate's Electoral Campaign Return* was completed on the basis of inadvertence and an honest misunderstanding of what constitutes an election expense under section 407 of the Act, in particular concerning the expenses associated with the use of pre-existing advertising;

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

COMMISSAIRE AUX ÉLECTIONS FÉDÉRALES**LOI ÉLECTORALE DU CANADA***Transaction*

Le présent avis est publié par le commissaire aux élections fédérales, en vertu de l'article 521 de la *Loi électorale du Canada*, L.C. 2000, ch. 9 (ci-après nommée la « Loi »).

Le 18 octobre 2013, le commissaire aux élections fédérales a conclu, en vertu de l'article 517 de la Loi, une transaction avec M. Ryan Vernon (ci-après nommé l'« intéressé »), de la ville de Winnipeg (Manitoba), qui était l'agent officiel de la candidate pour le Parti conservateur du Canada dans la circonscription de Saint-Boniface lors de l'élection générale fédérale de 2011.

L'intéressé a reconnu sa responsabilité pour des actes qui constituent une infraction à l'article 443 de la *Loi électorale du Canada*, qui interdit à une personne autorisée à engager des dépenses de campagne d'engager des dépenses électorales dont le total dépasse le plafond des dépenses électorales établi pour la circonscription en vertu de l'article 440 de la Loi.

L'intéressé a reconnu que les dépenses électorales qu'il a engagées, à titre d'agent officiel de la candidate Shelly Glover lors de la 41^e élection générale fédérale, ont dépassé le plafond établi en vertu de l'article 440 de la Loi pour la circonscription de Saint-Boniface. Les dépenses de campagne ont totalisé 84 354,60 \$ alors que le plafond établi pour la circonscription de Saint-Boniface était de 82 086,99 \$. Les dépenses excédentaires comprenaient les coûts de production de la publicité préexistante qui a été diffusée et identifiée comme de la publicité électorale pour la campagne de Shelly Glover.

L'intéressé a reconnu et accepté sa responsabilité pour ces actes, et il est maintenant renseigné au sujet de l'article 443 de la Loi et des dispositions relatives aux infractions prévues aux alinéas 497(1)s) et 497(3)p).

Pour conclure la présente transaction, le commissaire aux élections fédérales a tenu compte des éléments suivants :

- l'intéressé a reconnu avoir manqué d'attention en remplissant le *Rapport de campagne électorale du candidat* et avoir véritablement mal compris ce qui constitue une dépense électorale en vertu de l'article 407 de la Loi, notamment en ce qui concerne les dépenses liées à l'utilisation de la publicité préexistante;

- the Contracting Party filed an amended *Candidate's Electoral Campaign Return* for the 2011 general election to reflect the amount of incurred election expenses referred to above, and has co-operated with Elections Canada; and
 - the Contracting Party requested that this agreement record that, should the endorsed candidate, Shelly Glover, be confirmed and participate as a candidate in the electoral district of Saint Boniface in the next federal general election, the candidate intends to voluntarily achieve a total of incurred election expenses that is less than the limit established under section 440 of the Act by an amount equivalent to the amount by which the 2011 limit was exceeded, namely, \$2,267.61.
- l'intéressé a déposé une version corrigée du *Rapport de campagne électorale du candidat* pour l'élection générale de 2011 où était consigné le montant des dépenses électorales engagées dont il est fait mention ci-dessus, et a coopéré avec Élections Canada;
 - l'intéressé a demandé que soit consigné dans la présente transaction le fait que si la candidate soutenue par le parti, Shelly Glover, est confirmée et participe comme candidate dans la circonscription de Saint-Boniface lors de la prochaine élection générale fédérale, elle se fixe volontairement le but d'atteindre un total de dépenses électorales moindre que le plafond établi en vertu de l'article 440 de la Loi, la différence correspondant à la somme qui dépassait le plafond de 2011, soit 2 267,61 \$.

Ottawa, October 31, 2013

YVES CÔTÉ, Q.C.
Commissioner of Canada Elections

[46-1-o]

Ottawa, le 31 octobre 2013

Le commissaire aux élections fédérales
YVES CÔTÉ, c.r.

[46-1-o]

COMMISSIONS**CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

The following notice of proposed revocation was sent to the charity listed below revoking it for failure to meet the part of the *Income Tax Act* as listed in this notice:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(d) of the *Income Tax Act*, that I propose to revoke the registration of the organization listed below and that the revocation of registration is effective on the date of publication of this notice.”

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
856358262RR0001	NEW HORIZON CHARITABLE FOUNDATION, CALGARY, ALTA.

CATHY HAWARA
*Director General
Charities Directorate*

[46-1-o]

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

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'a pas respecté la partie de la *Loi de l'impôt sur le revenu* tel qu'il est indiqué ci-dessous :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)d) de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, j'ai l'intention de révoquer l'enregistrement de l'organisme de bienfaisance mentionné ci-dessous et que la révocation de l'enregistrement entrera en vigueur à la date de publication du présent avis. »

*La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance*
CATHY HAWARA

[46-1-o]

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

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

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
101836278RR0001	FONDATION LES SORTILÈGES INC., MONTRÉAL (QC)
107764573RR0026	GIMLI BIBLE CAMP, GIMLI, MAN.
108103235RR0001	VIKING AND DISTRICT AGRICULTURAL SOCIETY, VIKING, ALTA.
119127637RR0001	THE ROYAL CANADIAN LEGION LEAMINGTON (ONT. NO. 84) BRANCH POPPY FUND, LEAMINGTON, ONT.
124053026RR0001	THE ROYAL CANADIAN LEGION NORTH BATTLEFORD BRANCH #70, (SASK) POPPY FUND, NORTH BATTLEFORD, SASK.
129398491RR0001	MEDICINE HAT JAZZ SOCIETY, MEDICINE HAT, ALTA.
130818511RR0001	GEORGE FITTON PARENT COUNCIL, BRANDON, MAN.
133724070RR0001	SENIORS' PERFORMING ARTS CANADA, CALGARY, ALTA.
134667658RR0001	LUPUS SOCIETY OF MANITOBA INC., WINNIPEG, MAN.
805711025RR0001	IBUKA-ÉDUCATION, SAINTE-FOY (QC)
818429698RR0001	SOCIÉTÉ MÉTISSE HISTORIQUE DU MANITOBA INC. / METIS HISTORICAL SOCIETY OF MANITOBA INC., WINNIPEG (MAN.)
819172024RR0001	CANINE COMPASSION SOCIETIES, CALGARY, ALTA.
826871527RR0001	CHRYSALIS DAYCARE SOCIETY OF COLD LAKE, COLD LAKE, ALTA.
837122928RR0001	PRAIRIE LEADERSHIP DEVELOPMENT NETWORK, WINNIPEG, MAN.
840517692RR0001	M.C.H.A. JUNIOR KINDERGARTEN CENTRE, AMISK, ALTA.
840670160RR0001	SEATON MUSIC PARENTS ASSOCIATION, VERNON, B.C.
841379472RR0001	MAKING FACES INC., TORONTO, ONT.
842127888RR0001	CREATING COMMUNITY LEADERS THROUGH YOUTH SPORT SOCIETY, KENTVILLE, N.S.

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

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'ont pas présenté leurs déclarations tel qu'il est requis en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
842364093RR0001	CHILDREN WITHOUT POVERTY FOUNDATION OF ALBERTA, CALGARY, ALTA.
844535153RR0001	FONDATION KARIBU / KARIBU FOUNDATION, MONTRÉAL (QC)
844567065RR0001	ANIMAL HAVEN RESCUE LEAGUE, STETTTLER, ALTA.
855335162RR0001	WINDSOR MUSIC BOOSTERS ASSOCIATION, NORTH VANCOUVER, B.C.
855898839RR0001	COX'S COVE WELLNESS FOUNDATION, COX'S COVE, N.L.
858025174RR0001	PRODUCTIONS NEMESIS, SUDBURY (ONT.)
860402536RR0001	THE SCOTT REID FOUNDATION / SCHOLARSHIP FUND, BRIGHTON, ONT.
862190444RR0001	WEST COAST ASSISTANCE TEAMS SOCIETY, BURNABY, B.C.
864412614RR0001	THE CHURCH IN MEATH PARK INC., MEATH PARK, SASK.
864861760RR0001	FONDATION ESPOIR DE RÊVES INC., LAVAL (QC)
869395525RR0001	FONDATION L'ÉMERGENCE DE L'ÉCOLE PIERRE-LAPORTE, GREENFIELD PARK (QC)
873356935RR0001	THE GOLDEN HAWKS AIR CADETS PARENT SUPPORT ASSOCIATION INC., OAKVILLE, ONT.
873476212RR0001	ENFIELD DISTRICT CARE SOCIETY, ENFIELD, N.S.
876947615RR0001	THE EASTERN ORTHODOX CATHOLIC CHURCH IN CANADA AND THE AMERICAS, TORONTO, ONT.
877709410RR0001	KINNGAIT ARTS FOUNDATION, TORONTO, ONT.
885301614RR0001	LEAKY HEAVEN PERFORMANCE SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
886555077RR0001	33E GROUPE SCOUT ST-DONAT INC., MONTRÉAL (QC)
888451432RR0002	GROUPE SCOUT ST-CHARLES BORROMÉE (DISTRICT LANAUDIÈRE) INC., SAINT-CHARLES-BORROMÉE (QC)
889318267RR0001	PARENTS' ASSOCIATION OF LAURIER, EDMONTON, ALTA.
890228372RR0001	VICTORIA COUNTY SCIENCE FAIR ASSOCIATION, DUNSFORD, ONT.
890777170RR0001	WESTERN CANADIAN ASSOCIATION OF CATHOLIC YOUTH MINISTERS, OKOTOKS, ALTA.
891025348RR0001	24 SQUADRON AIR CADET ASSOCIATION, RED DEER, ALTA.
891124547RR0001	CARTIER MCGEE - LOUIS ST. LAURENT PARENT ADVISORY, EDMONTON, ALTA.
891609463RR0001	DISCOVERY SCHOOL PARENT GROUP, SURREY, B.C.
891942567RR0001	LLOYDMINSTER ROMAN CATHOLIC SEPARATE SCHOOL DIVISION 89, LLOYDMINSTER, ALTA.
892902164RR0001	GORDON RUSSELL'S CRYSTAL KIDS YOUTH CENTRE, EDMONTON, ALTA.
892957762RR0001	ROULEAU AND DISTRICT MUSEUM, ROULEAU, SASK.
894882968RR0001	Y.F.U. CANADA, CAMBRIDGE, ONT.
895102929RR0001	FONDATION AMITIÉ VANIER, BROSSARD (QC)

CATHY HAWARA
Director General
Charities Directorate

[46-1-o]

La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance
CATHY HAWARA

[46-1-o]

CANADA REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of registration of charities

Following a request from the charities listed below to have their status as a charity revoked, the following notice of intention to revoke was sent:

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

AGENCE DU REVENU DU CANADA

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance

À la suite d'une demande présentée par les organismes de bienfaisance indiqués ci-après, l'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé :

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
104330436RR0001	PRORÉSOL MALARTIC INC., MALARTIC (QC)
106878986RR0001	CASTOR VALLEY BAPTIST CHURCH, WINCHESTER, ONT.
106925274RR0001	CHURCH OF ST. JOHN THE EVANGELIST, CALGARY, ALTA.
107272825RR0001	FREDERICTON HOME LEARNING INC., FREDERICTON, N.B.
107415820RR0001	GARDERIE LA JOIE DE NORTH YORK INC., TORONTO (ONT.)
107480519RR0001	HIBBERT PASTORAL CHARGE, STAFFA, ONT.
107649550RR0001	LUTHERAN CAMPUS FOUNDATION OF ONTARIO, WATERLOO, ONT.
108192063RR0001	WATERLOO NORTH PRESBYTERIAN CHURCH, WATERLOO, ONT.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
118902667RR0001	ETHEL UNITED CHURCH, ETHEL, ONT.
118927938RR0001	FORT ERIE ALLIANCE CHURCH OF THE CHRISTIAN AND MISSIONARY ALLIANCE IN CANADA, FORT ERIE, ONT.
118932615RR0001	FRIENDS OF KING'S COLLEGE, LONDON, OTTAWA, ONT.
118939370RR0001	GLADYS DODGE MEMORIAL FUND, NEW LISKEARD, ONT.
118976620RR0001	J.W. SMITH FOUNDATION, BURNABY, B.C.
119007367RR0001	LASHBURN HEALTH CARE AUXILIARY, LASHBURN, SASK.
119082303RR0001	LA PAROISSE CATHOLIQUE DE MARIE REINE DES CŒURS, MARIE REINE (ALB.)
119178879RR0001	ST. JOHN FINE ARTS EDUCATIONAL SOCIETY OF CALGARY, CALGARY, ALTA.
119213718RR0001	THE ASSOCIATION FOR THE NEUROLOGICALLY DISABLED OF CANADA, RICHMOND HILL, ONT.
119231546RR0001	THE ENGLISH-SPEAKING UNION EDUCATIONAL TRUST, OTTAWA, ONT.
119291649RR0001	WESLEY MEMORIAL UNITED CHURCH, MONCTON, N.B.
131460792RR0001	THE RAY AND ROSE WOLFE FAMILY FOUNDATION, TORONTO, ONT.
131892705RR0001	ST. ANDREW'S PRESBYTERIAN CHURCH, ST. CATHARINES, ONT.
134525633RR0001	FONDATION POUR L'AMOUR DES ENFANTS/FOR THE LOVE OF KIDS FOUNDATION, DOLLARD-DES-ORMEAUX (QC)
801840620RR0001	THÉÂTRE MISCEO, MONTRÉAL (QC)
808031025RR0001	OHATON UNITED CHURCH, OHATON, ALTA.
809579758RR0001	THE INTERNATIONAL ORDER OF ST. LUKE THE PHYSICIAN - WESTWOOD CHAPTER, WINNIPEG, MAN.
814279717RR0001	THE iCOMPUTE KIDS FOUNDATION, VAUGHAN, ONT.
817388077RR0001	KIDS & HORSES FOUNDATION, CALEDON, ONT.
826064941RR0001	HOPE OF GOD CHURCH TORONTO, MARKHAM, ONT.
829119916RR0001	LA CITERNE DE VIE/THE CISTERN OF LIFE, SHERBROOKE (QC)
832836118RR0001	ASSOCIATION POUR L'ÉTUDE ET LA MÉDITATION DU BOUDDHISME VIETNAMIEN-CENTRE DE MÉDITATION PHUC DUC / HOI THIEN HOC VIETNAM-THIEN VIEN PHUC DUC, MONTRÉAL (QC)
833269822RR0001	CHRISTIAN BRETHERN ASSEMBLY, MEDICINE HAT, ALTA.
834081416RR0001	LA RONDE DES COCCINELLES, QUÉBEC (QC)
837222769RR0001	LOST AIRMEN IN MUSKOKA PROJECT, BRACEBRIDGE, ONT.
840351662RR0001	CANTIAMO ACADEMY OF CHORAL MUSIC, ELMIRA, ONT.
845093954RR0001	GRACE BAPTIST CHURCH OF WILLIAMS LAKE, WILLIAMS LAKE, B.C.
853412443RR0001	VALENS COMMUNITY CHURCH, CAMBRIDGE, ONT.
854964962RR0001	VANCOUVER JAPANESE STUDENT MISSION CENTRE, SURREY, B.C.
859725731RR0001	MOBILE ONE COMMUNITY SERVICES INC., MONCTON, N.B.
861301612RR0001	MISSIONS THRU MUSIC INC., MONCTON, N.B.
862034956RR0001	H. & G. KUYVENHOVEN FOUNDATION, LISTOWEL, ONT.
864860093RR0001	CULTURAL COMMUNITY OF NAKUSP AND AREA SOCIETY, NAKUSP, B.C.
868536640RR0001	LE FESTIVAL DE MUSIQUE DE CHAMBRE DE LA BAIE DES CHALEURS INC. / THE BAIE DES CHALEURS CHAMBER MUSIC FESTIVAL INC., DALHOUSIE (N.-B.)
872673330RR0001	PALLIATIVE CARE OUTREACH PROGRAM, OTTAWA, ONT.
875883910RR0001	THE SCOW INSTITUTE FOR COMMUNICATING INFORMATION ON ABORIGINAL ISSUES, VANCOUVER, B.C.
876034828RR0001	JAMIESON ACADEMY CARES CLUB, BURIN BAY ARM, N.L.
880962774RR0001	HABITAT FOR HUMANITY DUFFERIN-CALEDON, ORANGEVILLE, ONT.
882161581RR0001	CENNTENIAL PARK PRESERVATION AND ENHANCEMENT SOCIETY, CAMPBELL RIVER, B.C.
884654120RR0001	THE DURHAM DREAM CENTRE, OSHAWA, ONT.
886621630RR0001	COMPASSION SERVICES OF CANADA, INC., OLD RIDGE, N.B.
887135457RR0001	VISION AND LITERACY INTERNATIONAL, BRAMPTON, ONT.
889104774RR0001	FONDATION DU GROUPE SCOUT DE LAUZON, LÉVIS (QC)
889510376RR0001	DOVE DEAF FELLOWSHIP, WINDSOR, ONT.
889750246RR0001	LES DOMINICAINS OU FRÈRES PRÊCHEURS DE BERTHIERVILLE, TROIS-RIVIÈRES (QC)
889850046RR0001	ST-VINCENT-DE-PAUL SACRÉ-CŒUR DE JÉSUS, SALABERRY-DE-VALLEYFIELD (QC)
890450794RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINT-GÉRARD-MAJELLA, SAINT-GÉRARD-MAJELLA (QC)
890625320RR0001	SUPPORT GROUP: SUDBURY LARYNGECTOMEE CLUB, SUDBURY, ONT.
890757347RR0001	THE EMANUELE FOUNDATION, SYDNEY, N.S.
890908379RR0001	MESSIAH'S VINYARD, LONDON, ONT.
891466799RR0001	RAYMOND JAMES FOUNDATION, VANCOUVER, B.C.
891493140RR0001	COMITÉ DES ŒUVRES CHARITABLES DU CONSEIL ST-THÉRÉSA NO. 3846, TÉMISKAMING (QC)
892864463RR0001	EARTH ECOLOGY FOUNDATION, FALKLAND, B.C.
893039560RR0001	600 RCAFA VETERANS ASSOCIATION INCORPORATED, REGINA, SASK.
896103660RR0001	TRAVAILLEURS DE RUE, INFORMATION, PRÉVENTION, SENSIBILISATION DU RIVAGE, TROIS-RIVIÈRES (QC)

CATHY HAWARA
*Director General
Charities Directorate*

*La directrice générale
Direction des organismes de bienfaisance*
CATHY HAWARA

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

APPEALS

Notice No. HA-2013-018

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) will hold public hearings to consider the appeals referenced hereunder. These hearings will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's Hearing Room No. 2, 18th Floor, 333 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-998-9908 to obtain further information and to confirm that the hearings will be held as scheduled.

Customs Act

Bluestein Enterprises Inc. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: December 10, 2013
Appeal No.: AP-2013-028

Goods in Issue: Various licensed t-shirts, jackets and sweatshirts printed with memorabilia and other similar items desired by concert-goers

Issues: The first issue is whether the President of the Canada Border Services Agency (CBSA) properly applied the deductive value method pursuant to section 51 of the *Customs Act* to determine the value for duty of the memorabilia or should the CBSA have applied the computed value method pursuant to section 52. The second issue is whether Bluestein Enterprises Inc. can deduct royalties incurred outside Canada by the U.S. merchandisers of the memorabilia from the selling price of the memorabilia pursuant to subsection 51(4).

Special Import Measures Act

Canadian Tire Corporation, Limited v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: December 12, 2013
Appeal No.: AP-2012-035

Goods in Issue: Certain thermoelectric containers

Issues: The first issue is whether the *Special Import Measures Act* (SIMA) empowers the President of the Canada Border Services Agency (CBSA) to re-determine all aspects of the assessment at issue or only the issues raised in the request filed by Canadian Tire Corporation, Limited under section 58 of SIMA. The second issue is whether the normal values applied by the CBSA in its re-determination were determined in accordance with the provisions of SIMA and the *Special Import Measures Regulations*.

November 6, 2013

By order of the Tribunal
DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[46-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

DETERMINATION

Hot-rolled carbon steel plate

Notice is hereby given that, on November 4, 2013, pursuant to subsection 37.1(1) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal determined that there was

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

APPELS

Avis n° HA-2013-018

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) tiendra des audiences publiques afin d'entendre les appels mentionnés ci-dessous. Les audiences débiteront à 9 h 30 et auront lieu dans la salle d'audience n° 2 du Tribunal, 18^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'une ou l'autre des audiences doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date d'une audience.

Loi sur les douanes

Bluestein Enterprises Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : 10 décembre 2013
Appel n° : AP-2013-028

Marchandises en cause : Divers tee-shirts, vestes et sweat-shirts de souvenirs fabriqués sous licence et autres articles semblables recherchés par les amateurs de concerts

Questions en litige : La première question en litige consiste à déterminer si le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a correctement utilisé la méthode de la valeur de référence aux termes de l'article 51 de la *Loi sur les douanes* afin de déterminer la valeur en douane des souvenirs ou si l'ASFC aurait dû utiliser la méthode de la valeur reconstituée aux termes de l'article 52. La deuxième question en litige consiste à déterminer si Bluestein Enterprises Inc. peut déduire les redevances perçues à l'extérieur du Canada par les marchands américains des souvenirs du prix de vente des souvenirs aux termes du paragraphe 51(4).

Loi sur les mesures spéciales d'importation

La Société Canadian Tire Limitée c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : 12 décembre 2013
Appel n° : AP-2012-035

Marchandises en cause : Certains conteneurs thermoélectriques

Questions en litige : La première question en litige consiste à déterminer si la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI) autorise le président de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) à réviser tout aspect de la cotisation en question ou seulement les questions soulevées dans la demande déposée par La Société Canadian Tire Limitée aux termes de l'article 58 de la LMSI. La deuxième question en litige consiste à déterminer si les valeurs normales utilisées par l'ASFC lors de sa révision ont été établies conformément aux dispositions de la LMSI et du *Règlement sur les mesures spéciales d'importation*.

Le 6 novembre 2013

Par ordre du Tribunal
Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[46-1-o]

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

DÉCISION

Tôles d'acier au carbone laminées à chaud

Avis est donné par la présente que, le 4 novembre 2013, aux termes du paragraphe 37.1(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur a

evidence that disclosed a reasonable indication that the dumping of hot-rolled carbon steel plate and high-strength low-alloy steel plate not further manufactured than hot-rolled, heat-treated or not, in cut lengths, in widths from 24 inches (+/- 610 mm) to 152 inches (+/- 3,860 mm) inclusive, and thicknesses from 0.187 inches (+/- 4.75 mm) up to and including 3.0 inches (76.2 mm) [with all dimensions being plus or minus allowable tolerances contained in the applicable standards], but excluding plate for use in the manufacture of pipe and tube (also known as skelp); plate in coil form, plate having a rolled, raised figure at regular intervals on the surface (also known as floor plate), originating in or exported from the Federative Republic of Brazil, Chinese Taipei, the Kingdom of Denmark, the Republic of Indonesia, the Italian Republic, Japan, and the Republic of Korea had caused injury or was threatening to cause injury to the domestic industry (Preliminary Injury Inquiry No. PI-2013-003).

Ottawa, November 4, 2013

DOMINIQUE LAPORTE
Secretary

[46-1-o]

déterminé que les éléments de preuve indiquaient, de façon raisonnable, que le dumping des tôles d'acier au carbone et des tôles d'acier allié résistant à faible teneur, laminées à chaud, n'ayant subi aucun autre complément d'ouvrage que le laminage à chaud, traitées thermiquement ou non, coupées à longueur, d'une largeur variant de 24 pouces (+/- 610 mm) à 152 pouces (+/- 3 860 mm) inclusivement, et d'une épaisseur variant de 0,187 pouce (+/- 4,75 mm) jusqu'à 3 pouces (76,2 mm) inclusivement (dont les dimensions sont plus ou moins exactes afin de tenir compte des tolérances admissibles incluses dans les normes applicables), à l'exclusion des tôles devant servir à la fabrication de tuyaux ou de tubes (aussi appelées « feuilards »), des tôles en bobines, des tôles dont la surface présente par intervalle un motif laminé en relief (aussi appelées « tôles de plancher »), originaires ou exportées de la République fédérative du Brésil, du Taipei chinois, du Royaume du Danemark, de la République d'Indonésie, de la République italienne, du Japon et de la République de Corée avait causé un dommage ou menaçait de causer un dommage à la branche de production nationale (enquête préliminaire de dommage n° PI-2013-003).

Ottawa, le 4 novembre 2013

Le secrétaire
DOMINIQUE LAPORTE

[46-1-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."

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 ».

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE OF CONSULTATION

2013-602

November 12, 2013

Notice of hearing

November 22, 2013
Gatineau, Quebec
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: November 18, 2013

The Commission will hold a hearing commencing on November 22, 2013, at 12:30 p.m., at the Commission Headquarters, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec. The Commission intends to consider the following applications, subject to interventions, without the appearance of the parties:

1. Rogers Communications Inc., on behalf of Mountain Cablevision Limited and Fido Solutions Inc., to be partners in a general partnership carrying on business as Rogers Communications Partnership Across Canada
Application for authority to effect a corporate reorganization within the partnership.
2. Cogeco Diffusion inc.
Lévis, Trois-Rivières, Sherbrooke and Gatineau, Quebec
Application for authority to acquire from Cogeco Diffusion Acquisitions inc. the assets for the radio stations CFOM-FM, CKOY-FM, CKOB-FM, CKOF-FM and CIME-FM and its transmitters CIME-FM-1 and CIME-FM-2.

[46-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

2013-590

November 6, 2013

Canadian Broadcasting Corporation
Saint John and St. Stephen, New Brunswick

Approved — Application to amend the broadcasting licence for the English-language radio station CBD-FM Saint John in order to operate an FM transmitter in St. Stephen to replace the existing AM transmitter, CBAO St. Stephen.

2013-593

November 7, 2013

Harvard Broadcasting Inc.
Fort McMurray, Alberta

Approved — Application for authority to acquire from Newcap Inc. the assets of the English-language commercial radio station CHFT-FM Fort McMurray.

[46-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS DE CONSULTATION

2013-602

Le 12 novembre 2013

Avis d'audience

Le 22 novembre 2013
Gatineau (Québec)
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 18 novembre 2013

Le Conseil tiendra une audience le 22 novembre 2013 à 12 h 30, à l'administration centrale, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec). Le Conseil entend étudier les demandes suivantes, sous réserve d'interventions, sans la comparution des parties :

1. Rogers Communications Inc., au nom de Mountain Cablevision Limited et Fido Solutions Inc., devant être associés dans une société en nom collectif faisant affaires sous le nom de Rogers Communications Partnership L'ensemble du Canada
Demande en vue d'obtenir l'autorisation de procéder à une réorganisation intrasociété au sein de la société en nom collectif.
2. Cogeco Diffusion inc.
Lévis, Trois-Rivières, Sherbrooke et Gatineau (Québec)
Demande en vue d'obtenir l'autorisation d'acquiescer de Cogeco Diffusion Acquisitions inc. l'actif des stations de radio CFOM-FM, CKOY-FM, CKOB-FM, CKOF-FM et CIME-FM et ses émetteurs CIME-FM-1 et CIME-FM-2.

[46-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

2013-590

Le 6 novembre 2013

Société Radio-Canada
Saint John et St. Stephen (Nouveau-Brunswick)

Approuvé — Demande en vue de modifier la licence de radio-diffusion de la station de radio de langue anglaise CBD-FM Saint John afin d'exploiter un émetteur FM à St. Stephen en remplacement de son émetteur AM actuel, CBAO St. Stephen.

2013-593

Le 7 novembre 2013

Harvard Broadcasting Inc.
Fort McMurray (Alberta)

Approuvé — Demande en vue d'obtenir l'autorisation d'acquiescer de Newcap Inc. l'actif de la station de radio commerciale de langue anglaise CHFT-FM Fort McMurray.

[46-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission and leave granted*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 114(4) of the said Act, to John Wade Aldag, Historic Sites Manager (PM-6), National Historic Sites, Parks Canada Agency, Fort Langley, British Columbia, to allow him to seek nomination as a candidate before and during the election period and to be a candidate before the election period for the electoral district of Cloverdale-Langley City, British Columbia, in the federal election to be held on October 19, 2015.

The Public Service Commission of Canada, pursuant to subsection 114(5) of the said Act, has also granted a leave of absence without pay during the election period, effective at close of business on the first day of the election period, to allow him to be a candidate during the election.

November 4, 2013

SUSAN M. W. CARTWRIGHT
Commissioner
D. G. J. TUCKER
Commissioner
ANNE-MARIE ROBINSON
President

[46-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission granted*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Teresa Gagnon, Call Centre Agent (CR-3), National Centralized Attendant Service, Department of National Defence, Saint-Jean-sur-Richelieu, Quebec, to be a candidate, before and during the election period, for the positions of Councillor and Deputy Mayor for the Municipality of Sainte-Anne-de-Sabrevois, Quebec, in a municipal election to be held on November 3, 2013.

November 1, 2013

KATHY NAKAMURA
*Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate*

[46-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION**PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT***Permission granted*

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2)

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission et congé accordés*

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à John Wade Aldag, gestionnaire des lieux historiques (PM-6), Lieux historiques nationaux, Agence Parcs Canada, Fort Langley (Colombie-Britannique), la permission, aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat avant et pendant la période électorale et d'être candidat avant la période électorale pour la circonscription électorale de Cloverdale-Langley City (Colombie-Britannique), à l'élection fédérale prévue pour le 19 octobre 2015.

En vertu du paragraphe 114(5) de ladite loi, la Commission de la fonction publique du Canada lui a aussi accordé, pour la période électorale, un congé sans solde devant commencer à la fermeture des bureaux le premier jour de cette période électorale pour lui permettre d'être candidat à cette élection.

Le 4 novembre 2013

La commissaire
SUSAN M. W. CARTWRIGHT
Le commissaire
D. G. J. TUCKER
La présidente
ANNE-MARIE ROBINSON

[46-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission accordée*

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Teresa Gagnon, agente de centre d'appel (CR-3), Service central de standardistes national, ministère de la Défense nationale, Saint-Jean-sur-Richelieu (Québec), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, aux postes de conseillère et de mairesse suppléante de la Municipalité de Sainte-Anne-de-Sabrevois (Québec), à l'élection municipale prévue pour le 3 novembre 2013.

Le 1^{er} novembre 2013

*La directrice générale
Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique*
KATHY NAKAMURA

[46-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE**LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission accordée*

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Céline Lemaire,

of the said Act, to Céline Lemaire, Correctional Officer (CX-2), Donnacona Institution, Correctional Service Canada, Donnacona, Quebec, to be a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor, District No. 4, Town of Cap-Santé, Quebec, in a municipal election to be held on November 3, 2013.

November 1, 2013

KATHY NAKAMURA
*Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate*

[46-1-o]

agent correctionnel (CX-2), Établissement de Donnacona, Service correctionnel Canada, Donnacona (Québec), la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, au poste de conseillère, district n^o 4, Ville de Cap-Santé (Québec), à l'élection municipale prévue pour le 3 novembre 2013.

Le 1^{er} novembre 2013

*La directrice générale
Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique*
KATHY NAKAMURA

[46-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**CANADIAN ASSOCIATION OF PSYCHIATRIC PHARMACISTS****SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that the Canadian Association of Psychiatric Pharmacists intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

November 4, 2013

JAMIE KELLER
President

[46-1-o]

AVIS DIVERS**CANADIAN ASSOCIATION OF PSYCHIATRIC PHARMACISTS****ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que Canadian Association of Psychiatric Pharmacists 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 4 novembre 2013

Le président
JAMIE KELLER

[46-1-o]

STREET KEEPERS INTERNATIONAL FOR CHILDREN**SURRENDER OF CHARTER**

Notice is hereby given that STREET KEEPERS INTERNATIONAL FOR CHILDREN intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

September 30, 2013

JAMES THOMPSON
President

[46-1-o]

STREET KEEPERS INTERNATIONAL FOR CHILDREN**ABANDON DE CHARTE**

Avis est par les présentes donné que STREET KEEPERS INTERNATIONAL FOR CHILDREN 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 30 septembre 2013

Le président
JAMES THOMPSON

[46-1-o]

TECHNOLOGY INSURANCE COMPANY, INC.**APPLICATION TO ESTABLISH A CANADIAN BRANCH**

Notice is hereby given that TECHNOLOGY INSURANCE COMPANY, INC., an entity incorporated and formed under the laws of New Hampshire, United States of America, intends to file with the Superintendent of Financial Institutions, on or after December 2, 2013, an application under section 574 of the *Insurance Companies Act* (Canada) for an order allowing the insuring in Canada of risks under the English name TECHNOLOGY INSURANCE COMPANY, INC., and the French name SOCIÉTÉ D'ASSURANCE TECHNOLOGIE. In particular, TECHNOLOGY INSURANCE COMPANY, INC. intends to conduct in Canada commercial insurance business, including the provision of property insurance, marine insurance, specialty lines insurance, general liability insurance, products liability insurance and commercial automobile insurance. The head office of the company is located in Cleveland, Ohio, and its Canadian chief agency will be located in Toronto, Ontario.

Toronto, November 2, 2013

TECHNOLOGY INSURANCE COMPANY, INC.
By its Solicitors
CASSELS BROCK & BLACKWELL LLP

[44-4-o]

SOCIÉTÉ D'ASSURANCE TECHNOLOGIE**DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SUCCURSALE CANADIENNE**

Avis est donné par les présentes que SOCIÉTÉ D'ASSURANCE TECHNOLOGIE, une société constituée et organisée en vertu des lois du New Hampshire, aux États-Unis d'Amérique, a l'intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières, le 2 décembre 2013 ou après cette date, une demande en vertu de l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), pour un agrément l'autorisant à garantir au Canada des risques sous la dénomination sociale française SOCIÉTÉ D'ASSURANCE TECHNOLOGIE et la dénomination sociale anglaise TECHNOLOGY INSURANCE COMPANY, INC. En particulier, SOCIÉTÉ D'ASSURANCE TECHNOLOGIE a l'intention d'offrir de l'assurance commerciale incluant l'assurance de biens d'entreprises, l'assurance maritime, l'assurance spécialisée, l'assurance responsabilité civile générale, l'assurance responsabilité civile relative aux produits et l'assurance de véhicules commerciaux. Le bureau principal de la société est situé à Cleveland, en Ohio, et l'agence principale au Canada sera située à Toronto, en Ontario.

Toronto, le 2 novembre 2013

SOCIÉTÉ D'ASSURANCE TECHNOLOGIE
Agissant par l'entremise de ses procureurs
CASSELS BROCK & BLACKWELL LLP

[44-4-o]

TMX EQUITY TRANSFER SERVICES INC.

LETTERS PATENT OF CONTINUANCE

Notice is hereby given, pursuant to section 31 of the *Trust and Loan Companies Act* (the "Act"), that TMX Equity Transfer Services Inc., a wholly owned subsidiary of TMX Group Limited, intends to apply to the Minister of Finance for letters patent continuing it as a trust company under the Act. The company will carry on business under the name TMX Equity Transfer and Trust Company / Société de fiducie et de transfert de valeurs TMX and its head office will be located in Toronto, Ontario. TMX Equity Transfer Services Inc. is incorporated under the *Canada Business Corporations Act*.

The Company intends primarily to offer to Canadian public and private securities issuers transfer agent and corporate trust services including maintaining security holder registers, distributing entitlements, handling security holder meetings, holding escrow securities and acting as a depository for merger and acquisition transactions.

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before December 30, 2013.

November 9, 2013

TMX EQUITY TRANSFER SERVICES INC.

[45-4-o]

SERVICES DE TRANSFERT DE VALEURS TMX INC.

LETTRES PATENTES DE PROROGATION

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 31 de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (la « Loi »), que Services de transfert de valeurs TMX inc., filiale en propriété exclusive de Groupe TMX Limitée, entend demander au ministre des Finances des lettres patentes de prorogation à titre de société de fiducie en vertu de la Loi. La société exercera ses activités sous la dénomination Société de fiducie et de transfert de valeurs TMX / TMX Equity Transfer and Trust Company et son siège social se trouvera à Toronto, en Ontario. Services de transfert de valeurs TMX inc. est constituée en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

La société entend principalement proposer aux émetteurs de titres canadiens, assujettis et fermés, des services d'agent de transferts et des services fiduciaires aux entreprises, y compris la tenue des registres des porteurs de titres, la distribution des droits, la gestion des réunions des porteurs de titres, la détention de titres entiers et les fonctions de dépositaire dans le cadre d'opérations de fusion et d'acquisition.

Toute personne qui s'oppose à la délivrance de ces lettres patentes peut, au plus tard le 30 décembre 2013, notifier par écrit son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2.

Le 9 novembre 2013

SERVICES DE TRANSFERT DE VALEURS TMX INC.

[45-4-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Atlantic Pilotage Authority		Administration de pilotage de l'Atlantique	
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations [various amendments]	2621	Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique [modifications diverses]	2621
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations [port of Belledune]	2636	Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique [port de Belledune]	2636
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996	2641	Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996	2641
Transport, Dept. of		Transports, min. des	
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI — Offshore Operations)	2643	Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI — exploitation extracôtière)	2643
Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Update of Standards)	2649	Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour des normes)	2649

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Atlantic Pilotage Authority

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

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage de l'Atlantique

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issue

Transport Canada recently amended the *General Pilotage Regulations* in order to align it with the terminology found in the *Marine Personnel Regulations*, which came into force on July 1, 2007. In order to comply with these changes, various sections of the *Atlantic Pilotage Authority Regulations* (the Regulations) have to be amended. Terminology has also changed in the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999* and the *Radiocommunication Act*. All of these changes have led to required amendments in the Regulations.

The Atlantic Pilotage Authority (the Authority) faces challenges in the recruitment and training of pilots. Restrictions in the current Regulations limit the pool of possible candidates because of the decrease in mariners in the domestic Canadian fleet calling at compulsory ports within Atlantic Canada.

The Authority has long had Regulations regarding the number of trips required in a compulsory pilotage area by pilotage certificate holders to maintain their certificate. However, there have been no similar requirements for holders of a pilotage licence. These required trips make sure the master has familiarity with the area to enhance safety and should also apply to licensed pilots.

In some areas, it is necessary for a pilot to board an inbound vessel outside the compulsory pilotage area in order to be available on the bridge of a ship as it reaches the compulsory area. A change in the Regulations is required to ensure that the pilot licence is valid for the approaches to the compulsory area, from the boarding station to the compulsory area limit.

The Authority charges fees to an applicant for a licence and pilotage certificate for the examination and the issuance of the licence or certificate. These fees are intended to offset the administrative costs, travel costs, and examiners fees incurred by the Authority. These fees have not increased for a number of years and no longer offset the actual costs incurred.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Transports Canada a récemment modifié le *Règlement général sur le pilotage* de façon à l'harmoniser avec la terminologie qui se trouve dans le *Règlement sur le personnel maritime*, qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2007. Afin d'être conformes à ces modifications, divers articles du *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* (le Règlement) doivent être modifiés. La terminologie a également été revue dans le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, le *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* et la *Loi sur la radiocommunication*. Tous ces changements ont nécessité des modifications au Règlement.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) fait face à des défis au chapitre du recrutement et de la formation des pilotes. Des restrictions dans le règlement actuel limitent le bassin de candidats potentiels en raison de la diminution du nombre de marins dans la flotte des bâtiments canadiens faisant escale dans les ports assujettis au pilotage obligatoire dans le Canada atlantique.

L'Administration a depuis longtemps un règlement concernant le nombre de voyages que doivent effectuer les titulaires de certificat de pilotage dans une zone de pilotage obligatoire afin de tenir à jour leur certificat. Toutefois, aucune exigence semblable n'est appliquée aux titulaires de brevet de pilotage. Les voyages requis veillent à ce que le capitaine connaisse bien la zone afin de renforcer la sécurité et devraient également s'appliquer aux pilotes brevetés.

Dans certaines zones, un pilote doit embarquer à bord d'un navire entrant à l'extérieur de la zone de pilotage obligatoire afin d'être disponible sur le pont du navire qui atteint la zone de pilotage obligatoire. Il est nécessaire d'apporter une modification au Règlement pour veiller à ce que le brevet du pilote soit valide pour les approches en direction de la zone obligatoire, du poste d'embarquement à la frontière de la zone obligatoire.

L'Administration facture des droits au demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage relativement aux examens et à la délivrance desdits documents. Ces droits servent à compenser les frais administratifs, les frais de déplacement et les frais d'examineurs engagés par l'Administration. Ces droits n'ont pas augmenté depuis de nombreuses années et ne compensent plus les frais courants engagés.

Background

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

In accordance with subsection 20(1) of the *Pilotage Act*, an Authority may, with the approval of the Governor in Council, make regulations necessary for the attainment of its objectives. The Authority has examined the current Regulations and is making a number of adjustments to reflect changes in related regulations, to deal with challenges presented by external factors, and to clarify language and modernize terminology.

Objectives

The proposed amendments have the following objectives:

- (1) Harmonize wording of the Regulations with the wording found in the *General Pilotage Regulations*.
- (2) Address challenges faced in the recruitment and training of pilots.
- (3) Improve safety through licence requirements and operational changes.
- (4) Ensure fees collected offset administration and other costs incurred by the Authority for the examination and the issuance of a licence or certificate.

Description

The Authority is amending the Regulations in several areas to be consistent with the following:

- Transport Canada's amendments to the *General Pilotage Regulations*;
- The terminology changes in the *Canada Shipping Act, 2001*;
- The changes in the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*;
- The changes in the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999*; and
- The changes in the *Radiocommunication Act*.

For example, references to a "deck watch officer" were repealed or replaced with "the person in charge of the deck watch" as the term was removed from the *General Pilotage Regulations*. The names of the certificate of competency have been updated to reflect the new names of certificates found in the *Marine Personnel Regulations* (e.g. Master, Intermediate Voyage was updated to the new certificate of Master, Near Coastal; the Master, ship of not more than 350 tons, gross tonnage, has been replaced by a Master 500 gross tonnage, Near Coastal). Lastly, the term "Restricted Radiotelephone Operator's certificate" was replaced with "Restricted Operator's Certificate (ROC-MC)" to be current with new terminology.

The Authority is updating its Regulations to address challenges faced in the recruitment and training of pilots. Restrictions in the current Regulations limit the pool of possible candidates because of the decrease in mariners in the domestic Canadian fleet calling at compulsory ports within Atlantic Canada. The proposed amendments to the Regulations would allow additional options for an applicant to become familiar with the areas for which apprentice pilots are being recruited by changing the applicant screening process. These changes in the recruitment process and for licence holders would enhance the safety of the pilotage service by providing a larger pool of potential candidates, and by

Contexte

L'Administration est responsable de la gestion, dans l'intérêt de la sécurité, d'un service de pilotage efficace à l'intérieur des eaux canadiennes et limitrophes des provinces de l'Atlantique, notamment les eaux de la baie des Chaleurs se trouvant dans la province de Québec, au sud du Cap d'Espoir.

Conformément au paragraphe 20(1) de la *Loi sur le pilotage*, une Administration peut, avec l'approbation du gouverneur en conseil, prendre les règlements généraux nécessaires à l'exécution de sa mission. L'Administration a examiné le règlement en vigueur et effectue un certain nombre d'ajustements pour tenir compte des changements apportés aux règlements connexes, relever les défis associés aux facteurs externes, utiliser un langage plus clair et moderniser la terminologie.

Objectifs

Les modifications proposées visent les objectifs suivants :

- (1) harmoniser le libellé du Règlement avec celui du *Règlement général sur le pilotage*;
- (2) relever les défis que représentent le recrutement et la formation des pilotes;
- (3) renforcer la sécurité au moyen d'exigences relatives aux brevets et de changements opérationnels;
- (4) veiller à ce que les droits perçus compensent les frais administratifs et autres engagés par l'Administration relativement aux examens et à la délivrance d'un brevet ou d'un certificat.

Description

L'Administration modifie le Règlement dans plusieurs domaines afin de se conformer aux éléments suivants :

- les modifications de Transports Canada au *Règlement général sur le pilotage*;
- les modifications apportées à la terminologie dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*;
- les modifications au *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*;
- les modifications au *Règlement de 1999 technique sur les stations de navires (radio)*;
- les modifications à la *Loi sur la radiocommunication*.

Par exemple, les renvois au terme « officier de quart à la passerelle » ont été abrogés ou remplacés par « la personne chargée du quart à la passerelle d'un navire », car il a été supprimé du *Règlement général sur le pilotage*. La liste des noms de certificat de capacité a été mise à jour pour tenir compte des nouveaux noms de certificats dans le *Règlement sur le personnel maritime* (par exemple capitaine, voyage intermédiaire a été mis à jour pour le nouveau certificat de capitaine, à proximité du littoral; le brevet de capitaine, navire d'au plus 350 tonneaux de jauge brute a été remplacé par le brevet de capitaine, jauge brute de 500, à proximité du littoral). Enfin, le terme « certificat restreint de radiotéléphoniste » a été remplacé par « certificat restreint d'opérateur radio (CRO-CM) » pour être conforme à la nouvelle terminologie.

L'Administration met à jour son Règlement afin de relever les défis que présentent le recrutement et la formation des pilotes. Des restrictions dans le règlement actuel limitent le bassin de candidats potentiels en raison de la diminution du nombre de marins dans la flotte de bâtiments canadiens faisant escale dans les ports assujettis au pilotage obligatoire dans le Canada atlantique. Les modifications proposées au Règlement offriront d'autres options à un candidat pour bien connaître les régions pour lesquelles les apprentis pilotes sont recrutés en modifiant le processus de sélection des candidats. Ces modifications applicables au processus de recrutement et aux titulaires de brevet renforceraient

ensuring that licence holders maintain current local knowledge of areas for which they hold a licence.

The Authority has long had Regulations regarding the number of trips required in a compulsory pilotage area by pilotage certificate holders to maintain their certificate. However, there have been no similar requirements for holders of a pilotage licence. Amendments are being proposed that would establish this requirement for pilotage licence holders. The number of trips required for applicants and holders of licences or certificates have been reconciled so that the requirement for 12 trips in two years applies only to major ports. In addition, the Authority will have the ability to consider other options for licence holders to maintain their experience requirements where there is not sufficient traffic in their area.

In some areas, it is necessary for a pilot to board an inbound vessel outside the compulsory pilotage area in order to be available on the bridge of a ship as it reaches the compulsory pilotage area. The proposed amendments to the Regulations would ensure that the pilotage licence is valid for the approaches to the compulsory pilotage area, from the boarding station to the compulsory pilotage area limit.

The waiver provisions in the Regulations which allow the Authority to waive the requirement of compulsory pilotage are being updated to provide more flexibility, allowing the Authority to issue waivers for shorter periods of time. Additional types of operations in which waivers could be granted have been added, such as the construction of a wharf, pier, building or other infrastructure along a shoreline, movements of a barge provided that the barge does not move more than 100 m from a pier, wharf or shoreline, and offshore supply vessels while moving within 150 m of their operations base. These assignments do not pose significant risk to safety and may use a significant amount of the Authority's resources in a port if a waiver cannot be granted. These resources are better utilized to provide the required service for industry for operations that pose a risk to safety. The Authority would be able to specify conditions with the issuance of waivers and have the ability to rescind a waiver where the conditions are not met. Similarly, the requirement for compulsory pilotage where there is a risk to navigational safety will be expanded to situations where that risk is a result of the operations being conducted by a ship that would not otherwise be subject to compulsory pilotage.

The proposed amendments provide clarity on the requirement for pilotage in a tug and tow situation. The current wording is not clear how the tonnage requirement applies to a tug and tow combination where there is only one unit being towed. The current wording allows for high tonnage or large single tows. The proposed amendments would specify that pilotage is required for all tug and tow situations if the tug exceeds 1 500 gross tons or if there is more than one unit being towed, and the combined tow exceeds 500 gross tons.

Pilotage has been provided at Pugwash for many years by local resident fishers. These local residents have proven to be competent pilots, and have gained the trust of the shipping industry and the local port users. However, the incumbents do not have the marine qualifications currently required under the *General Pilotage Regulations* and the *Atlantic Pilotage Authority Regulations*.

la sécurité du service de pilotage en fournissant un plus grand bassin de candidats potentiels, et en veillant à ce que les titulaires de brevet maintiennent les connaissances locales actuelles des zones pour lesquelles ils ont un brevet.

L'Administration a depuis longtemps un règlement concernant le nombre de voyages que doivent effectuer les titulaires de certificat de pilotage dans une zone de pilotage obligatoire afin de tenir à jour leur certificat. Toutefois, aucune exigence semblable n'est appliquée aux titulaires de brevet de pilotage. Des modifications sont proposées pour établir cette exigence pour les titulaires de brevet de pilotage. Le nombre de voyages requis pour les demandeurs et les titulaires de brevet ou de certificat ont été rapprochés pour que l'exigence de 12 voyages en deux ans s'applique seulement aux grands ports. De plus, l'Administration aura la capacité d'envisager d'autres options pour que les titulaires de brevet conservent leur expérience lorsqu'il n'y a pas assez de trafic dans leur zone.

Dans certaines zones, un pilote doit embarquer à bord d'un navire entrant à l'extérieur de la zone de pilotage obligatoire afin d'être disponible sur le pont du navire qui atteint la zone de pilotage obligatoire. Il est nécessaire d'apporter une modification au Règlement pour veiller à ce que le brevet du pilote soit valide pour les approches en direction de la zone obligatoire, du poste d'embarquement à la frontière de la zone obligatoire.

Les dispositions sur les dispenses dans le Règlement qui permettent à l'Administration de lever l'exigence du pilotage obligatoire sont mises à jour pour accroître la marge de manœuvre, permettant ainsi à l'Administration d'accorder des dispenses pour de plus courtes périodes. D'autres types d'opérations pour lesquels des dispenses pourraient être accordées ont été ajoutés, comme la construction d'un quai, d'une jetée, d'un immeuble ou de toute autre infrastructure le long d'un rivage, le déplacement d'une barge, pourvu que cette dernière ne s'éloigne pas à plus de 100 m d'une jetée, d'un quai ou du rivage, et lorsque des navires ravitailleurs extracôtiers se déplacent à 150 m ou moins de leur base d'exploitation. Ces opérations ne présentent pas un risque important pour la sécurité et peuvent utiliser une quantité considérable des ressources de l'Administration dans un port si une dispense ne peut être accordée. Ces ressources sont mieux utilisées pour offrir le service requis à l'industrie pour les opérations qui présentent un risque à la sécurité. L'Administration pourrait préciser les conditions lors de la délivrance des dispenses et a la capacité d'annuler une dispense lorsque les conditions ne sont pas respectées. Dans un même ordre d'idée, l'exigence du pilotage obligatoire lorsque la sécurité de la navigation est compromise s'étendra aux situations où ce risque découle d'opérations menées par un navire qui ne serait pas autrement assujéti au pilotage obligatoire.

Les modifications proposées fournissent des précisions sur l'exigence du pilotage dans les situations de remorqueur-unité remorquée. La formulation actuelle n'est pas claire concernant la façon dont l'exigence relative à la jauge brute s'applique à une combinaison remorqueur-unité remorquée si seulement une unité est remorquée. La formulation actuelle prévoit une jauge brute élevée ou des unités remorquées uniques de grande dimension. Les modifications proposées préciseraient que le pilotage est nécessaire pour toutes les situations de remorqueur-unité remorqué si le remorqueur a une jauge brute qui dépasse 1 500 tonnes ou si plus d'une unité doit être remorquée, et que l'unité remorquée combinée a une jauge brute qui dépasse 500 tonnes.

Le pilotage est offert à Pugwash depuis de nombreuses années par des pêcheurs locaux. Ces résidents locaux ont montré qu'ils étaient des pilotes qualifiés, et ont gagné la confiance de l'industrie du transport maritime et des utilisateurs locaux du port. Toutefois, les titulaires ne remplissent pas les conditions maritimes exigées aux termes du *Règlement général sur le pilotage* et du

The proposed amendments are intended to confirm the ability of a pilot to hold a licence for the Pugwash compulsory pilotage area where he or she has a certain number of trips within the area.

The Authority charges fees to an applicant for a licence and pilotage certificate for the examination and the issuance of the licence or certificate. These fees are intended to offset the administrative costs, travel costs, and examiners fees incurred by the Authority. These fees have not increased for a number of years and no longer offset the actual costs incurred. The Authority receives between \$5,000 and \$10,000 in total annually from these fees. These fees are expected to cover all processing and administration costs related to the preparation and offering of examinations as well as processing licences, certificates, and renewals. If left at the current rates, the costs associated with paying the examiners, the related travel costs for Authority employees, and administrative processing costs would not be covered. Given the need to provide a safe and efficient pilotage service, the Authority sees no other viable alternatives. The proposed increased charges will not represent a significant burden for the applicants, and will allow the Authority to offset the cost of these services.

“One-for-One” Rule

The proposed amendments would be considered an “OUT” under the Rule. These amendments are not expected to add any administrative burden on industry as the majority of the changes are terminology adjustments or recruitment and qualifications for licences and certificates. These items have very little to no impact on industry. Fees are being adjusted, but there is no change in the administrative burden.

There are changes that will affect pilotage requirements. Pilotage would be required in some rare instances where it currently is not, depending on the operations of the vessel. Even though this is an extra order agents will have to make, there will be no incremental administrative burden as these vessels and agents are already contacting Canso Traffic and are already arranging pilotage for the larger vessels for each of these operations. Putting in the additional order for the smaller vessels would not create a measurable increase in administrative burden.

The reduction in administrative burden is due to the flexibility the Authority would have to offer waivers for specific operations not deemed to pose significant risk. These waivers would allow vessels to move within the designated area for a designated period of time without requiring a pilot. It is estimated that this waiver would cover, on average, approximately 200 movements (which would either require a pilot or submission of a waiver request). Each vessel would not have to make the request for each movement and would create a net burden reduction. The formula is as follows:

$$\text{Net Burden Reduction} = [1 \text{ operation requesting blanket waiver} \times 0.5 \text{ hours} \times \$30/\text{hour}] - [200 \text{ movements} \times 0.5 \text{ hours per request} \times \$30 \text{ per hour}]$$

On average, the Authority may get this type of request once every two years, and using the Treasury Board Secretariat Regulatory Cost Calculator, it was estimated that this would result in annualized average reduction in administrative burden of \$1,744.

Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Les modifications proposées visent à confirmer la capacité d'un pilote d'être titulaire d'un brevet pour la zone de pilotage obligatoire à Pugwash où il a effectué un certain nombre de voyages.

L'Administration facture des droits au demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage relativement aux examens et à la délivrance desdits documents. Ces droits servent à compenser les frais administratifs, les frais de déplacement et les frais d'examineurs engagés par l'Administration. Ces droits n'ont pas augmenté depuis de nombreuses années et ne compensent plus les frais courants engagés. Chaque année, l'Administration reçoit entre 5 000 \$ et 10 000 \$ au total de ces droits. Ces derniers devraient couvrir tous les frais de traitement et d'administration liés à la préparation et à l'offre des examens ainsi que le traitement des demandes de brevets, de certificats et de renouvellement. Si les droits demeurent aux taux actuels, les frais associés à la rémunération des examinateurs, les frais de déplacement connexes pour les employés de l'Administration et les coûts administratifs de traitement ne seront pas couverts. En raison de la nécessité de fournir un service de pilotage sécuritaire et efficace, l'Administration ne voit aucune autre solution de rechange viable. La hausse des droits proposée ne représente pas un fardeau important pour les demandeurs, et permettra à l'Administration de compenser les frais de ces services.

Règle du « un pour un »

Les modifications proposées seraient considérées comme un « allègement » aux termes de la règle. Ces modifications ne devraient ajouter aucun fardeau administratif pour l'industrie étant donné que la plupart des changements sont des ajustements terminologiques ou concernent le recrutement et les conditions liés aux brevets et aux certificats. Ces éléments ont très peu d'incidence sur l'industrie, voire pas du tout. Les droits sont ajustés, mais il n'y a aucun changement au fardeau administratif.

Certains changements auront une incidence sur les exigences relatives au pilotage. Le pilotage sera requis dans de rares circonstances, ce qui n'est actuellement pas le cas, en fonction des opérations du navire. Même s'il s'agit d'une tâche additionnelle que devront effectuer les officiers, il n'y aura aucun fardeau administratif supplémentaire, car ces navires et ces officiers communiquent déjà avec Canso Traffic et prévoient déjà le pilotage pour les grands navires pour chacune de ces opérations. La tâche additionnelle pour les petits navires ne créera pas une augmentation marquée du fardeau administratif.

La réduction du fardeau administratif est attribuable à la marge de manœuvre avec laquelle l'Administration pourrait offrir des dispenses pour des opérations précises qui ne sont pas considérées comme présentant un risque important. Ces dispenses permettraient aux navires de se déplacer dans la zone désignée pour une période de temps donnée sans nécessiter la présence d'un pilote à bord. On estime que cette dispense couvrira, en moyenne, environ 200 déplacements (qui nécessiteront un pilote ou la présentation d'une demande de dispense). Les navires ne devront pas faire la demande pour chacun de leurs déplacements et cela créera une réduction nette du fardeau. La formule est la suivante :

$$\text{Réduction nette du fardeau} = [1 \text{ opération demandant une dispense générale} \times 0,5 \text{ heure} \times 30 \text{ \$/heure}] - [200 \text{ déplacements} \times 0,5 \text{ heure par demande} \times 30 \text{ \$ par heure}]$$

En moyenne, l'Administration pourrait recevoir ce type de demande une fois tous les deux ans, et en utilisant le Calculateur du coût de la réglementation du Secrétariat du Conseil du Trésor, on estime que cela se traduira par une réduction moyenne annualisée du fardeau administratif de 1 744 \$.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or significant costs) to small business.

Consultation

Consultation in various forms has taken place with the parties affected by these proposed amendments. Stakeholders in each of the major ports (Halifax, Saint John, Cape Breton, and Southeastern Newfoundland and Labrador) as well as the Shipping Federation of Canada, the Canadian Shipowners Association, and Canadian Marine Pilots' Association were sent the amendments for comment. Representatives from the pilots were consulted extensively on each proposed regulation change and the possible effects of each. In each of these meetings, operational issues and alternatives were discussed, and as a result, several amendments were made to the proposal. The response from the stakeholders has been positive, with every indication that the changes are seen as reasonable and necessary.

Rationale

The changes in language and references to align the Regulations with the *General Pilotage Regulations* are required to ensure consistency in numerous sections. Increasing relevance and readability also applies to the changes made to modernize language to match updated references in the *Canada Shipping Act, 2001*, the *Ship Station (Radio) Regulations, 1999*, the *Ship Station (Radio) Technical Regulations, 1999* and the *Radio-communication Act*.

These updated regulations are expected to open up a wider pool of potential pilot recruits by allowing applicants more options on how they become familiar with the areas and by making changes to the applicant screening process. There will also be more options for holders of pilotage licences to maintain the number of required trips in areas where there is declining or intermittent traffic. In order for the Authority to be able to provide qualified pilots in these areas, it is important that there are as many tools as possible available for training and familiarization. These changes in the recruitment process and for licence holders will not affect the safety or efficiency of the pilotage service, as there would be a requirement to complete a familiarity program established by the Authority. The status quo in these areas would have left the Authority in a situation where it is getting more difficult to recruit qualified and suitable mariners to be pilots.

The Authority is also addressing a disparity in the requirements for licence holders and holders of a pilotage certificate. The proposed regulation changes mitigate these concerns. The Authority has had Regulations that specified the number of trips required in a compulsory pilotage area by pilotage certificate holders to maintain their certificate. There is not a similar requirement for holders of a pilotage licence. These amendments would establish this requirement for pilotage licence holders so that holders of licences or certificates would require the same number of trips to keep their qualifications active. For areas where there may not be sufficient traffic to meet this requirement, the Authority will have the ability to consider other options for licence holders to maintain their experience.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette proposition, étant donné qu'elle n'entraîne aucuns frais (ou frais importants) pour les petites entreprises.

Consultation

Des consultations sous diverses formes ont été menées auprès des parties visées par les modifications proposées. Les intervenants dans chacun des grands ports (Halifax, Saint John, Cap Breton et le sud-est de Terre-Neuve-et-Labrador) ainsi que la Fédération maritime du Canada, l'Association des armateurs canadiens et l'Association des pilotes maritimes du Canada ont reçu les modifications pour fins de commentaires. Les représentants des pilotes ont été largement consultés au sujet de chaque modification réglementaire proposée et des effets possibles connexes. Lors de chacune de ces réunions, il a été question d'enjeux et de solutions de rechange d'ordre opérationnel et, de ce fait, plusieurs modifications ont été apportées à la proposition. La réponse des intervenants a été positive, et tout indique que les modifications sont jugées raisonnables et nécessaires.

Justification

Les modifications à la terminologie et aux renvois pour harmoniser le Règlement avec le *Règlement général sur le pilotage* sont nécessaires pour assurer l'uniformité de nombreuses dispositions. L'augmentation de la pertinence et de la lisibilité s'applique également aux modifications apportées pour moderniser la formulation afin de faire correspondre les renvois mis à jour dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, le *Règlement de 1999 sur les stations de navires (radio)*, le *Règlement technique de 1999 sur les stations de navires (radio)* et la *Loi sur la radiocommunication*.

Ces règlements mis à jour devraient créer un bassin plus large de pilotes recrutées potentielles en offrant aux demandeurs d'autres options sur la façon de bien connaître les zones et en apportant des modifications au processus de sélection des candidats. D'autres options seront également offertes aux titulaires de brevets de pilotage pour qu'ils maintiennent le nombre de voyages requis dans les zones où le trafic est à la baisse ou intermittent. Afin que l'Administration puisse fournir les services de pilotes qualifiés dans ces zones, il est important que l'on offre autant d'outils que possible pour la formation et la familiarisation. Ces modifications applicables au processus de recrutement et aux titulaires de brevet n'auront aucune incidence sur la sécurité ou l'efficacité du service de pilotage, étant donné qu'il sera nécessaire de suivre un programme de formation mis sur pied par l'Administration. Le statu quo dans ces zones aurait laissé l'Administration dans une situation où elle aurait eu de plus en plus de difficulté à recruter des marins qualifiés pour devenir des pilotes.

L'Administration comble aussi un écart dans les exigences relatives aux titulaires de brevet et de certificat de pilotage. Les modifications réglementaires proposées atténuent ces préoccupations. L'Administration a un règlement qui précise le nombre de voyages requis que doivent effectuer les titulaires d'un certificat de pilotage dans une zone de pilotage obligatoire pour tenir à jour leur certificat. Aucune exigence semblable n'existe pour les titulaires d'un brevet de pilotage. Ces modifications établiraient cette exigence pour les titulaires de brevet de pilotage pour que les titulaires de brevet ou de certificat aient besoin d'effectuer le même nombre de voyages pour tenir à jour leurs qualifications. Pour les zones où il pourrait ne pas y avoir assez de trafic pour respecter cette exigence, l'Administration aura la capacité d'envisager d'autres options pour que les titulaires de brevet conservent leur expérience.

For areas, like Halifax, where course adjustments are needed as soon as a vessel enters a pilotage area or where it may be a safer pilot transfer outside of the designated pilotage zone, safety is enhanced by having the pilot board an inbound vessel at a boarding station outside of the compulsory pilotage area. The proposed changes to the Regulations would allow the pilot licence or certificate to cover the approaches to the boarding station in addition to the actual pilotage zone. This change would enhance safety in some areas by providing time to allow pilots to be on the bridge and discuss passage plans with the master of a vessel before entering the compulsory area.

In performing its duties, the Authority charges fees to an applicant for a licence intended to cover the costs of the examination and for the licence issuance. Similar fees are also charged to applicants for pilotage certificates. The fees for a licence will increase from \$250 to write the examination and \$250 for the issuance of a licence to \$500 for each. For the applicants for a pilotage certificate, the fees would increase from \$1,000 to write the examination and \$250 for the issuance of the certificate to \$2,000 and \$500 respectively. The fee for the renewal of the certificate would increase from \$250 to \$500 payable every two years. The Authority, on average, has three people annually who write for a licence and two who write for a certificate.

The fee increases in these Regulations will provide an additional \$5,000 to \$10,000 annually to cover the costs of these services. These fees are expected to cover all processing and administration costs related to the preparation and offering of examinations as well as processing licences, certificates, and renewals. If left at the current rates, the costs associated with paying the examiners, the related travel costs for Authority employees, and administrative processing costs would not be covered. Given the need to provide a safe and efficient pilotage service, the Authority sees no other viable alternatives.

These proposed amendments will not increase costs for the Authority and will have a minimal cost to industry. The changes will provide a clearer understanding of the Regulations for all parties, while providing the Authority some benefits to help meet its mandate to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service.

During the process to develop these regulation changes, the Authority consulted with various stakeholders, including Transport Canada, pilot representatives and representatives of industry. Any concerns that were raised during consultation have been addressed.

Implementation, enforcement and service standards

Section 47 of the *Pilotage Act* provides that, except where an Authority waives compulsory pilotage, the owner, the master or the person in charge of a ship subject to compulsory pilotage that proceeds through a compulsory pilotage area not under the conduct of a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate is guilty of an offence.

Section 48 of the *Pilotage Act* stipulates that every person who fails to comply with the Act or the Regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

Pour les zones, comme Halifax, où des ajustements de parcours sont nécessaires dès qu'un navire entre dans une zone de pilotage ou lorsqu'il est plus sécuritaire d'effectuer le transfert du pilote en dehors de la zone de pilotage désignée, la sécurité est renforcée en exigeant que le pilote embarque à bord d'un navire entrant à un poste d'embarquement qui se trouve à l'extérieur de la zone de pilotage obligatoire. Les modifications proposées au Règlement permettraient au brevet ou au certificat du pilote de couvrir les approches relatives au poste d'embarquement en plus de la zone de pilotage réelle. Ce changement renforcerait la sécurité dans certaines zones en laissant suffisamment de temps aux pilotes d'être sur le pont et de discuter des plans de traversée avec le capitaine d'un navire avant d'entrer dans la zone obligatoire.

Dans l'exécution de ses fonctions, l'Administration facture des droits à un demandeur pour un brevet afin de couvrir les coûts des examens et de la délivrance du brevet. Des droits semblables sont également facturés aux demandeurs de certificat de pilotage. Les droits pour un brevet passeront de 250 \$ pour passer l'examen et de 250 \$ pour la délivrance dudit document à 500 \$ pour chaque élément. Pour les demandeurs d'un certificat de pilotage, les droits passeraient de 1 000 \$ pour passer un examen et de 250 \$ pour la délivrance dudit document à 2 000 \$ et 500 \$ respectivement. Le droit pour le renouvellement du certificat passerait de 250 \$ à 500 \$, payable tous les deux ans. L'Administration reçoit, en moyenne, trois demandes de brevet et deux demandes de certificat par année.

Les augmentations de droits dans le Règlement fourniront un montant supplémentaire de l'ordre de 5 000 \$ à 10 000 \$ par année pour couvrir les frais relatifs à ces services. Ces droits devraient couvrir l'ensemble des frais de traitement et d'administration relatifs à la préparation et à l'offre d'examens ainsi qu'au traitement des demandes de brevets, de certificats et de renouvellement. S'ils demeurent aux mêmes taux, les frais associés à la rémunération des examinateurs, les frais de déplacement connexes des employés de l'Administration et les frais administratifs de traitement ne seraient pas couverts. En raison de la nécessité de fournir un service de pilotage sécuritaire et efficace, l'Administration ne voit aucune autre solution de rechange viable.

Ces modifications proposées n'augmenteront pas les coûts pour l'Administration et représenteront peu de frais pour l'industrie. Les changements permettront de fournir une meilleure compréhension du Règlement pour toutes les parties, tout en offrant à l'Administration certains avantages qui l'aideront à atteindre son mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace.

Au cours du processus d'élaboration de ces modifications réglementaires, l'Administration a consulté divers intervenants, notamment des fonctionnaires de Transports Canada et des représentants de pilotes et de l'industrie. On a répondu à toutes les préoccupations soulevées lors des consultations.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'article 47 de la *Loi sur le pilotage* prévoit que, sauf si une Administration le dispense du pilotage obligatoire, lorsqu'un navire assujéti au pilotage obligatoire poursuit sa route dans une zone de pilotage obligatoire sans être sous la conduite d'un pilote breveté ou du titulaire d'un certificat de pilotage, le propriétaire du navire, son capitaine ou la personne qui en est responsable commet une infraction.

L'article 48 de la *Loi sur le pilotage* stipule que quiconque ne se conforme pas à la Loi ou au Règlement commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de 5 000 \$.

Contact

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

Personne-ressource

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

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

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

Each notice of objection or representation must be clearly marked as a notice of objection or representation, cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to Julie Bédard, Manager, Pilotage and Policy, Marine Personnel Standards and Pilotage, Marine Safety Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 8th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-993-9706; fax: 613-990-1538; email: julie.bedard@tc.gc.ca).

Halifax, October 30, 2013

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

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

1. (1) The definition “deck watch officer” in section 2 of the *Atlantic Pilotage Authority Regulations*¹ is repealed.

(2) The definition “gross tons” in section 2 of the Regulations is replaced by the following:

“gross tons” means gross tonnage as defined in section 2 of the *Canada Shipping Act, 2001*; (*jauge brute*)

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

¹ C.R.C., c. 1264

PROJET DE RÉGLEMENTATION

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

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

Les avis d'opposition et les observations doivent indiquer clairement qu'il s'agit d'avis d'opposition ou d'observations, citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et être envoyés à Julie Bédard, gestionnaire, Pilotage et Politique, Normes du personnel maritime et Pilotage, Direction générale de la sécurité maritime, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 8^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-993-9706; téléc. : 613-990-1538; courriel : julie.bedard@tc.gc.ca).

Halifax, le 30 octobre 2013

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

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

1. (1) La définition de « officier de quart à la passerelle », à l'article 2 du *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*¹, est abrogée.

(2) La définition de « jauge brute », à l'article 2 du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

« jauge brute » S'entend au sens de l'article 2 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. (*gross tons*)

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

¹ C.R.C., ch. 1264

(3) Section 2 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“person in charge of the deck watch” means a person who has the immediate charge of the navigation, communications and safety of a ship and who holds a certificate of competency that authorizes him or her to do so; (*personne chargée du quart à la passerelle*)

2. (1) Paragraph 4(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

- (d) any combination of tug and tow in which
- (i) the combined gross tonnage exceeds 1,500 gross tons, or
 - (ii) more than one unit is being towed and the combined gross tonnage exceeds 500 gross tons;

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

- (d) ferries that are operating on a regular schedule between two terminals and that are crewed by masters and persons in charge of the deck watch who
- (i) are regular members of their ferry’s complement, and
 - (ii) hold certificates of competency under the *Marine Personnel Regulations*;

(3) Paragraph 4(2)(f) of the Regulations is replaced by the following:

- (f) tugs of 500 gross tons or less that are not registered in Canada and that are crewed by masters and persons in charge of the deck watch who
- (i) are regular members of their tug’s complement, and
 - (ii) hold certificates of competency under the *Marine Personnel Regulations*.

(4) Subsection 4(2.1) of the Regulations is replaced by the following:

(2.1) Despite subsection (1), a ship that is 225.5 m (739.83 ft.) or less in length is not subject to compulsory pilotage within the portion of the Cape Breton compulsory pilotage area described in paragraph 1(d) of Part III of the schedule (Zone D, Strait of Canso) unless the ship is conducting operations that require it to move alongside or depart from alongside another ship.

(5) Subsection 4(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Despite subsection (2), a ship referred to in paragraph (2)(b), (c), (d), (e) or (f) is subject to compulsory pilotage within the areas referred to in section 3 if the Authority determines that the ship poses a risk to safe navigation for any of the following reasons:

- (a) the seaworthiness of the ship;
- (b) unusual conditions on board the ship;
- (c) operations being conducted by the ship; or
- (d) weather conditions, tides, currents or ice.

3. Section 5 of the Regulations is replaced by the following:

BOARDING STATIONS

5. If a boarding station is within a compulsory pilotage area, the Authority may waive compulsory pilotage in respect of the ship in either of the following circumstances:

- (a) the ship is entering the compulsory pilotage area to embark a licensed pilot at the boarding station; or
- (b) the ship is leaving the compulsory pilotage area after it has disembarked a licensed pilot at the boarding station.

(3) L’article 2 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« personne chargée du quart à la passerelle » Personne qui a la responsabilité immédiate de la navigation, des communications et de la sécurité d’un navire et qui est titulaire d’un brevet l’y autorisant. (*person in charge of the deck watch*)

2. (1) L’alinéa 4(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- d) toute combinaison remorqueur-unité remorquée dont, selon les cas :
- (i) la jauge brute combinée est supérieure à 1 500 tonnes,
 - (ii) plus d’une unité est remorquée et la jauge brute combinée est supérieure à 500 tonnes;

(2) L’alinéa 4(2)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- d) les traversiers étant exploités, selon un horaire régulier, entre deux gares et ayant comme équipage des capitaines et des personnes chargées du quart à la passerelle qui :
- (i) sont des membres réguliers de l’effectif de leur traversier,
 - (ii) sont titulaires d’un brevet délivré en vertu du *Règlement sur le personnel maritime*;

(3) L’alinéa 4(2)f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- f) les remorqueurs non immatriculés au Canada ayant une jauge brute d’au plus 500 tonnes et ayant comme équipage des capitaines et des personnes chargées du quart à la passerelle qui :
- (i) sont des membres réguliers de l’effectif de leur remorqueur,
 - (ii) sont titulaires d’un brevet délivré en vertu du *Règlement sur le personnel maritime*.

(4) Le paragraphe 4(2.1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2.1) Malgré le paragraphe (1), les navires d’une longueur d’au plus 225,5 m (739,83 pi) ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire dans la partie de la zone de pilotage obligatoire du Cap-Breton décrite à l’alinéa 1d) de la partie III de l’annexe (Zone D, détroit de Canso), sauf s’ils exécutent des opérations qui les obligent à se ranger le long d’un navire ou à s’en éloigner.

(5) Le paragraphe 4(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Malgré le paragraphe (2), tout navire visé aux alinéas (2)b), c), d), e) ou f) est assujetti au pilotage obligatoire dans les zones visées à l’article 3 si l’Administration établit qu’il pose un risque pour la sécurité de la navigation en raison, selon le cas :

- a) de sa navigabilité;
- b) des conditions inhabituelles à son bord;
- c) des opérations qu’il exécute;
- d) des conditions météorologiques, des marées, des courants ou de l’état des glaces.

3. L’article 5 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

POSTES D’EMBARQUEMENT

5. Si un poste d’embarquement se trouve dans une zone de pilotage obligatoire, l’Administration peut dispenser un navire du pilotage obligatoire dans les circonstances suivantes :

- a) le navire entre dans la zone de pilotage obligatoire pour prendre à son bord un pilote breveté au poste d’embarquement;
- b) il quitte la zone de pilotage obligatoire après avoir débarqué un pilote breveté au poste d’embarquement.

URGENT CIRCUMSTANCES

5.1 The Authority may waive compulsory pilotage in respect of a ship in any of the following circumstances:

- (a) the ship is engaged in rescue operations;
- (b) the ship is entering a compulsory pilotage area for refuge;
- (c) owing to weather or ice conditions, a licensed pilot is unable to board the ship without causing undue delay to the normal passage of the ship in the compulsory pilotage area; or
- (d) the ship is in distress.

UNAVAILABILITY OF PILOTS

5.2 (1) Subject to subsection (2), the Authority may, on application, waive compulsory pilotage in respect of a ship in either of the following circumstances:

- (a) no licensed pilot is available to perform pilotage duties; or
- (b) one or more licensed pilots refuse to perform pilotage duties for any reason other than the safety of the ship.

(2) The Authority shall not waive compulsory pilotage in respect of a ship under this section unless the owner, master or agent of the ship has complied with sections 6 to 8 and the application for waiver contains the following information:

- (a) the name, nationality, call sign, draught and gross tonnage of the ship;
- (b) the immediate and ultimate destinations of the ship within the compulsory pilotage area;
- (c) the nature of any cargo on board the ship;
- (d) whether the master of the ship is familiar with the route and the marine traffic regulating system in the compulsory pilotage area; and
- (e) whether the master of the ship is prepared to proceed without the services of a pilot.

EXTENDED WAIVERS

5.3 (1) If safe navigation will not be impeded, the Authority may, on application, waive compulsory pilotage in respect of a ship for a period of up to one year in any of the following circumstances:

- (a) the ship is necessary for carrying out
 - (i) dredging work,
 - (ii) the construction, laying or maintenance of an underwater pipeline or cable or of other similar facilities,
 - (iii) other underwater engineering work,
 - (iv) the construction of a wharf, pier, building or other infrastructure along a shoreline, or
 - (v) work related to any work or operations set out in subparagraphs (i) to (iv);
- (b) the ship is engaged in salvage operations;
- (c) the ship is engaged in the movement of a barge within 100 m of a wharf, pier or shoreline; or
- (d) the ship is an offshore supply vessel that is engaged in operations within 150 m of its operations base.

(2) A waiver under paragraph (1)(a) is valid only for a site specified in the waiver, for travel to or from any harbour specified in the waiver and, in the case of dredging work, for travel to or from any spoil grounds specified in the waiver.

SITUATIONS D'URGENCE

5.1 L'Administration peut dispenser un navire du pilotage obligatoire dans les circonstances suivantes :

- a) le navire est affecté à des opérations de sauvetage;
- b) il entre dans une zone de pilotage obligatoire pour se mettre à l'abri;
- c) un pilote breveté est incapable, en raison des conditions météorologiques ou de l'état des glaces, d'embarquer à bord du navire sans retarder indûment le passage normal du navire dans la zone de pilotage obligatoire;
- d) le navire est en détresse.

PILOTES NON DISPONIBLES

5.2 (1) Sous réserve du paragraphe (2), l'Administration peut, sur demande, dispenser un navire du pilotage obligatoire dans les circonstances suivantes :

- a) aucun pilote breveté n'est disponible pour exercer les fonctions de pilote;
- b) un ou plusieurs pilotes brevetés refusent d'exercer les fonctions de pilote pour une raison autre que la sécurité du navire.

(2) Elle ne dispense le navire du pilotage obligatoire en vertu du présent article que si son propriétaire, capitaine ou agent s'est conformé aux articles 6 à 8 et si la demande de dispense contient les renseignements suivants :

- a) le nom, la nationalité, le signal d'appel, le tirant d'eau et la jauge brute du navire;
- b) ses première et dernière destinations dans la zone de pilotage obligatoire;
- c) le genre de toute cargaison qui se trouve à son bord;
- d) une mention portant que son capitaine connaît ou non le trajet et le système de régulation du trafic maritime dans la zone de pilotage obligatoire;
- e) une mention portant que son capitaine est prêt ou non à poursuivre sa route sans les services d'un pilote.

DISPENSES PROLONGÉES

5.3 (1) Dans le cas où la sécurité de la navigation ne sera pas compromise, l'Administration peut, sur demande, dispenser un navire du pilotage obligatoire pour une période d'au plus un an dans les circonstances suivantes :

- a) le navire est nécessaire à l'exécution des opérations ou des travaux suivants :
 - (i) les travaux de dragage,
 - (ii) la construction, la pose ou l'entretien de pipelines ou câbles sous-marins ou autres installations similaires,
 - (iii) d'autres travaux techniques sous-marins,
 - (iv) la construction d'un quai, d'une jetée, d'un bâtiment ou d'une autre infrastructure sur le littoral,
 - (v) les travaux liés à toutes opérations ou à tous travaux prévus aux sous-alinéas (i) à (iv);
- b) il est affecté à des opérations de récupération;
- c) il est affecté au mouvement d'une barge dans un rayon de 100 m ou moins d'une jetée, d'un quai ou du littoral;
- d) il est un navire ravitailleur en mer qui est affecté à des opérations dans un rayon de 150 m ou moins de sa base d'exploitation.

(2) La dispense accordée en vertu de l'alinéa (1)a) n'est valide que pour les endroits qui y figurent, pour les trajets à destination ou en provenance des ports qui y figurent et, dans le cas de travaux de dragage, pour les trajets à destination ou en provenance des lieux de déblayage qui y figurent.

(3) A waiver under this section shall be issued in writing.

(4) If safe navigation will not be impeded, the Authority may, on application, renew a waiver under this section for a period of up to one year and may do so more than once.

CONDITIONS AND RESCISSIONS

5.4 The Authority may, on a waiver of compulsory pilotage, impose any conditions that are necessary to ensure safe navigation.

5.5 The Authority may, at any time, rescind a waiver of compulsory pilotage in respect of a ship if

- (a) a condition of the waiver is not met; or
- (b) the operations of the ship impede safe navigation.

4. Section 12 of the Regulations is replaced by the following:

12. A licence or pilotage certificate that is issued by the Authority for a compulsory pilotage area, and that has the name of that area endorsed on it, permits its holder to perform pilotage duties only in that area and in any approach to or from a boarding station for that area that is located outside of it.

5. The heading before section 14 and sections 14 and 15 of the Regulations are replaced by the following:

QUALIFICATIONS

GENERAL QUALIFICATIONS

14. (1) In addition to meeting the navigational and health qualifications prescribed by the *General Pilotage Regulations*, an applicant for a licence or a pilotage certificate shall

- (a) hold a Restricted Operator's Certificate (ROC-MC);
- (b) obtain a mark of at least 70% in any examination conducted by a Board of Examiners with respect to his or her qualifications;
- (c) be declared, not less than 14 days and not more than 180 days before the date of any examination referred to in paragraph (b), medically fit to perform pilotage duties in accordance with the requirements of the *General Pilotage Regulations*;
- (d) be able to speak and write English to the extent necessary to carry out pilotage duties;
- (e) have local knowledge of each pilotage area in which he or she intends to perform pilotage duties, including knowledge of the tides, currents, depths of water, anchorages and aids-to-navigation;
- (f) have up-to-date knowledge of the harbour and other marine regulations that apply in each pilotage area in which he or she intends to perform pilotage duties, including, in so far as they apply in each of the pilotage areas, knowledge of the *Collision Regulations*, the Act and the regulations made under it; and
- (g) have a record of safe ship handling and navigation.

(2) The holder of a licence or pilotage certificate shall

- (a) obtain a mark of at least 70% in any examination conducted by a Board of Examiners with respect to his or her qualifications;
- (b) continue to meet the qualifications prescribed by paragraphs (1)(d) to (g); and

(3) La dispense accordée en vertu du présent article est délivrée par écrit.

(4) Dans le cas où la sécurité de la navigation ne sera pas compromise, l'Administration peut, sur demande, renouveler à plusieurs reprises, pour une période d'au plus un an, la dispense accordée en vertu du présent article.

CONDITIONS ET ANNULATIONS

5.4 L'Administration peut assujettir une dispense de pilotage obligatoire à toutes conditions nécessaires à la sécurité de la navigation.

5.5 L'Administration peut, en tout temps, annuler une dispense de pilotage obligatoire si, selon le cas :

- a) une condition à laquelle est assujettie la dispense n'est pas respectée;
- b) les opérations du navire compromettent la sécurité de la navigation.

4. L'article 12 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

12. Le brevet ou le certificat de pilotage qui est délivré par l'Administration pour une zone de pilotage obligatoire et sur lequel est inscrit le nom de cette zone permet à son titulaire d'exercer les fonctions de pilote seulement dans cette zone et à l'approche ou au départ d'un poste d'embarquement pour cette zone qui est situé à l'extérieur de celle-ci.

5. L'intertitre précédant l'article 14 et les articles 14 et 15 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

CONDITIONS

CONDITIONS GÉNÉRALES

14. (1) En plus des conditions relatives à la navigation et à la santé fixées par le *Règlement général sur le pilotage*, le demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit remplir les conditions suivantes :

- a) il est titulaire d'un certificat restreint d'opérateur radio (CRO-CM);
- b) il obtient au moins 70 % à tout examen de compétences tenu par un jury d'examen;
- c) au moins 14 jours et au plus 180 jours avant la date de l'examen visé à l'alinéa b), il est déclaré médicalement apte à exercer les fonctions de pilote conformément aux exigences du *Règlement général sur le pilotage*;
- d) il parle et écrit l'anglais dans la mesure nécessaire pour exercer les fonctions de pilote;
- e) il a une connaissance des lieux de chaque zone de pilotage où il a l'intention d'exercer les fonctions de pilote, y compris les marées, courants, profondeurs, mouillages et aides à la navigation;
- f) il a une connaissance récente des règlements sur les ports et des autres règlements maritimes qui s'appliquent dans chacune des zones de pilotage où il a l'intention d'exercer les fonctions de pilote, y compris, dans la mesure où ils s'appliquent dans chacune des zones de pilotage, le *Règlement sur les abordages*, la Loi et ses règlements d'application;
- g) il a un dossier concernant la manœuvre des navires et la navigation sécuritaires.

(2) Le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit remplir les conditions suivantes :

- a) il obtient au moins 70 % à tout examen de compétences tenu par un jury d'examen;
- b) il continue de remplir les conditions prévues aux alinéas (1)d) à g);

(c) continue to hold every certificate that he or she was required to hold in order to obtain the licence or pilotage certificate.

EXPERIENCE AT SEA — APPLICANTS

14.1 (1) In addition to meeting the experience at sea qualifications prescribed by the *General Pilotage Regulations*, an applicant for a licence or a pilotage certificate for a compulsory pilotage area shall, within the five-year period immediately before the date of the application,

- (a) have served on voyages in the compulsory pilotage area for
 - (i) at least 18 months as master,
 - (ii) at least one year as the person in charge of the deck watch and at least one year as master, or
 - (iii) at least three years as the person in charge of the deck watch; or
- (b) have completed in the compulsory pilotage area
 - (i) at least 30 one-way trips as master,
 - (ii) at least 20 one-way trips as master and 20 one-way trips as the person in charge of the deck watch, or
 - (iii) at least 60 one-way trips as the person in charge of the deck watch.

(2) Instead of meeting the additional experience at sea qualifications prescribed by subsection (1), an applicant for a licence for a compulsory pilotage area may, within the two-year period immediately before the date of the application, have successfully completed a familiarity program that is established by the Authority and provides an equivalent degree of experience.

14.2 (1) In addition to meeting the additional experience at sea qualifications prescribed by section 14.1, an applicant for a pilotage certificate for a compulsory pilotage area set out below shall, within the two-year period immediately before the date of the application, have completed at least 12 one-way trips in that area while being on the bridge of a ship:

- (a) the Saint John compulsory pilotage area in New Brunswick;
- (b) the Placentia Bay or St. John's compulsory pilotage area in Newfoundland and Labrador; and
- (c) the Cape Breton or Halifax compulsory pilotage area in Nova Scotia.

(2) In addition to meeting the additional experience at sea qualifications prescribed by section 14.1, an applicant for a pilotage certificate for any compulsory pilotage area that is not set out in subsection (1) shall, within the two-year period immediately before the date of the application, have completed at least four one-way trips in that area while being on the bridge of a ship.

(3) Subsections (1) and (2) do not apply in respect of an applicant for a pilotage certificate for a compulsory pilotage area if

- (a) the applicant submits the application within the six-month period after the day on which the area was established as a compulsory pilotage area; and
- (b) the applicant provides the Board of Examiners with documents establishing that, within the five-year period before the day on which the area was established as a compulsory pilotage area, the applicant was in the area while being on the bridge of a ship that is subject to compulsory pilotage under section 4.

c) il continue d'être titulaire du certificat et du brevet dont il devait être titulaire pour obtenir le brevet ou le certificat de pilotage.

ÉTATS DE SERVICE EN MER — DEMANDEURS

14.1 (1) En plus de remplir les conditions relatives aux états de service en mer fixées par le *Règlement général sur le pilotage*, le demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage pour une zone de pilotage obligatoire doit, au cours de la période de cinq ans qui précède la date de sa demande :

- a) soit avoir servi lors de voyages dans la zone de pilotage obligatoire pendant, selon le cas :
 - (i) au moins 18 mois en qualité de capitaine,
 - (ii) au moins un an en qualité de personne chargée du quart à la passerelle et au moins un an en qualité de capitaine,
 - (iii) au moins trois ans en qualité de personne chargée du quart à la passerelle;
- b) soit avoir effectué dans la zone de pilotage, selon le cas :
 - (i) au moins 30 voyages simples en qualité de capitaine,
 - (ii) au moins 20 voyages simples en qualité de capitaine et au moins 20 voyages simples en qualité de personne chargée du quart à la passerelle,
 - (iii) au moins 60 voyages simples en qualité de personne chargée du quart à la passerelle.

(2) Au lieu de remplir les conditions additionnelles relatives aux états de service en mer prévues au paragraphe (1), le demandeur d'un brevet pour une zone de pilotage obligatoire peut terminer avec succès, au cours de la période de deux ans précédant la date de sa demande, un programme de familiarisation qui est établi par l'Administration et qui offre un niveau d'expérience équivalent.

14.2 (1) En plus de remplir les conditions additionnelles relatives aux états de service en mer prévues à l'article 14.1, le demandeur d'un certificat de pilotage pour l'une ou l'autre des zones de pilotage obligatoire mentionnées ci-après doit avoir effectué, au cours de la période de deux ans précédant la date de sa demande, alors qu'il était sur la passerelle d'un navire, au moins 12 voyages simples dans cette zone :

- a) la zone de pilotage obligatoire de Saint John, au Nouveau-Brunswick;
- b) la zone de pilotage obligatoire de la baie Placentia ou de St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador;
- c) la zone de pilotage obligatoire du Cap-Breton ou de Halifax, en Nouvelle-Écosse.

(2) En plus de remplir les conditions additionnelles relatives aux états de service en mer prévues à l'article 14.1, le demandeur d'un certificat de pilotage pour toute zone de pilotage obligatoire qui n'est pas mentionnée au paragraphe (1) doit avoir effectué, au cours de la période de deux ans précédant la date de sa demande, alors qu'il était sur la passerelle d'un navire, au moins quatre voyages simples dans cette zone.

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas au demandeur d'un certificat de pilotage pour une zone de pilotage obligatoire si les conditions suivantes sont réunies :

- a) il présente sa demande au cours de la période de six mois suivant la date à laquelle la zone a été établie en tant que zone de pilotage obligatoire;
- b) il fournit au jury d'examen des documents établissant qu'il a été dans cette zone, alors qu'il était sur la passerelle d'un navire assujéti au pilotage obligatoire en vertu de l'article 4, au cours de la période de cinq ans précédant la date à laquelle la zone a été établie en tant que zone de pilotage obligatoire.

EXPERIENCE AT SEA — HOLDERS

14.3 (1) The holder of a licence for a compulsory pilotage area set out below shall, while having the conduct of a ship, complete at least 12 one-way trips in that area every two years:

- (a) the Saint John compulsory pilotage area in New Brunswick;
- (b) the Placentia Bay or St. John's compulsory pilotage area in Newfoundland and Labrador; and
- (c) the Cape Breton or Halifax compulsory pilotage area in Nova Scotia.

(2) The holder of a licence for any compulsory pilotage area that is not set out in subsection (1) shall, while having the conduct of a ship, complete at least four one-way trips in that area every two years.

(3) Subsections (1) and (2) do not apply in respect of the holder of a licence for a compulsory pilotage area if

- (a) the Authority determines that the level of marine traffic in the compulsory pilotage area was not high enough to permit the holder to complete the prescribed number of trips within the prescribed period;
- (b) the holder completes a familiarity program established by the Authority; and
- (c) the holder demonstrates to the Authority that, within the prescribed period, he or she has gained experience equivalent to the number of trips prescribed for that area.

14.4 (1) Subject to section 24, the holder of a pilotage certificate for a compulsory pilotage area set out below shall, while having the conduct of a ship, complete at least 12 one-way trips in that area every two years:

- (a) the Saint John compulsory pilotage area in New Brunswick;
- (b) the Placentia Bay or St. John's compulsory pilotage area in Newfoundland and Labrador; and
- (c) the Cape Breton or Halifax compulsory pilotage area in Nova Scotia.

(2) Subject to section 24, the holder of a pilotage certificate for a compulsory pilotage area that is not set out in subsection (1) shall, while having the conduct of a ship, complete at least four one-way trips in that area every two years.

14.5 The holder of a licence or a pilotage certificate shall, on request, provide the Authority with documents confirming that the holder meets, as applicable, the requirements of sections 14.3 and 14.4.

LICENCES FOR NON-COMPULSORY PILOTAGE AREAS

15. Subsection 14(1) does not apply in respect of an applicant for a licence for a non-compulsory pilotage area if the applicant is the holder of a licence for a compulsory pilotage area.

CONVICTIONS UNDER THE ACT OR
THE CRIMINAL CODE

6. (1) Subsection 17(1) of the Regulations is replaced by the following:

17. (1) For the purpose of determining whether an applicant for a licence or a pilotage certificate meets the qualifications prescribed by the *General Pilotage Regulations* and these Regulations, the Authority shall refer the applicant to a Board of Examiners for an examination.

ÉTATS DE SERVICE EN MER — TITULAIRES

14.3 (1) Le titulaire d'un brevet pour l'une ou l'autre des zones de pilotage obligatoire mentionnées ci-après doit effectuer tous les deux ans, alors qu'il assure la conduite d'un navire, au moins 12 voyages simples dans cette zone :

- a) la zone de pilotage obligatoire de Saint John, au Nouveau-Brunswick;
- b) la zone de pilotage obligatoire de la baie Placentia ou de St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador;
- c) la zone de pilotage obligatoire du Cap-Breton ou de Halifax, en Nouvelle-Écosse.

(2) Le titulaire d'un brevet pour toute zone de pilotage obligatoire qui n'est pas mentionnée au paragraphe (1) doit effectuer tous les deux ans, alors qu'il assure la conduite d'un navire, au moins quatre voyages simples dans cette zone.

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas au titulaire d'un brevet pour une zone de pilotage obligatoire si les conditions suivantes sont réunies :

- a) l'Administration établit que le trafic maritime dans la zone de pilotage obligatoire n'a pas été suffisant pour permettre au titulaire d'effectuer, pendant la période visée, le nombre exigé de voyages;
- b) le titulaire termine un programme de familiarisation établi par l'Administration;
- c) il démontre à l'Administration qu'il a acquis, pendant la période visée, une expérience équivalant au nombre de voyages exigé pour cette zone.

14.4 (1) Sous réserve de l'article 24, le titulaire d'un certificat de pilotage pour l'une ou l'autre des zones de pilotage obligatoire mentionnées ci-après doit effectuer tous les deux ans, alors qu'il assure la conduite d'un navire, au moins 12 voyages simples dans cette zone :

- a) la zone de pilotage obligatoire de Saint John, au Nouveau-Brunswick;
- b) la zone de pilotage obligatoire de la baie Placentia ou de St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador;
- c) la zone de pilotage obligatoire du Cap-Breton ou de Halifax, en Nouvelle-Écosse.

(2) Sous réserve de l'article 24, le titulaire d'un certificat de pilotage pour toute zone de pilotage obligatoire qui n'est pas mentionnée au paragraphe (1) doit effectuer tous les deux ans, alors qu'il assure la conduite d'un navire, au moins quatre voyages simples dans cette zone.

14.5 Le titulaire d'un brevet ou certificat de pilotage doit fournir, sur demande, à l'Administration des documents confirmant, selon le cas, qu'il satisfait aux exigences des articles 14.3 et 14.4.

BREVETS POUR UNE ZONE DE PILOTAGE NON OBLIGATOIRE

15. Le paragraphe 14(1) ne s'applique pas au demandeur d'un brevet pour une zone de pilotage non obligatoire s'il est titulaire d'un brevet pour une zone de pilotage obligatoire.

CONDAMNATIONS POUR INFRACTIONS
À LA LOI OU AU CODE CRIMINEL

6. (1) Le paragraphe 17(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

17. (1) Pour établir si le demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage remplit les conditions fixées par le *Règlement général sur le pilotage* et le présent règlement, l'Administration doit le renvoyer à un jury d'examen en vue d'un examen.

(1.1) For the purpose of determining whether the holder of a licence or a pilotage certificate meets the qualifications prescribed by the *General Pilotage Regulations* and these Regulations, the Authority shall refer the holder to a Board of Examiners for an examination.

(2) Subsection 17(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) Subject to subsections (3.1) and (3.2), a Board of Examiners shall be appointed by the Authority and shall consist of one representative of the Authority, who shall be the Chairperson of the Board, and the following additional examiners:

- (a) for an examination respecting a compulsory pilotage area, two pilots who are both licensed for that area; and
- (b) for an examination respecting a non-compulsory pilotage area, one pilot who is licensed for that area.

(3.1) An additional examiner for an examination respecting a compulsory pilotage area may be replaced as follows:

- (a) if a pilot who is licensed for the compulsory pilotage area in question is unavailable, he or she may be replaced by a pilot who is knowledgeable about that area but is licensed for another compulsory pilotage area; and
- (b) if a replacement examiner described in paragraph (a) is unavailable, he or she may be replaced by a pilot who is knowledgeable about a compulsory pilotage area that has similar navigational characteristics to the compulsory pilotage area in question but is licensed for another compulsory pilotage area.

(3.2) The additional examiner for an examination respecting a non-compulsory pilotage area may be replaced as follows:

- (a) if a pilot who is licensed for the non-compulsory pilotage area in question is unavailable, he or she may be replaced by a pilot who is knowledgeable about that area but is licensed for any other pilotage area; and
- (b) if a replacement examiner described in paragraph (a) is unavailable, he or she may be replaced by a pilot who is knowledgeable about a pilotage area that has similar navigational characteristics to the non-compulsory pilotage area in question but is licensed for any other pilotage area.

7. Section 18 of the Regulations is replaced by the following:

18. An applicant for a licence or a pilotage certificate shall, not less than 14 days and not more than 60 days before the date of the examination, provide the Authority with

- (a) documents establishing that the applicant is a Canadian citizen or a permanent resident as described in paragraph 22(2)(b) of the Act;
- (b) a birth certificate or other official document showing the date and place of birth of the applicant;
- (c) documents establishing the navigational qualifications of the applicant;
- (d) documents confirming, in the case of an applicant for a pilotage certificate, that he or she meets the experience at sea qualifications prescribed by sections 14.1 and 14.2;
- (e) a written report of the results of the medical examination referred to in section 4 of the *General Pilotage Regulations*; and
- (f) a letter of recommendation that includes information about the applicant's history of ship handling and navigation from
 - (i) the applicant's most recent employer, if the applicant was employed by that employer for more than two years, or

(1.1) Pour établir si le titulaire d'un brevet ou d'un certificat de pilotage remplit les conditions fixées par le *Règlement général sur le pilotage* et le présent règlement, l'Administration doit le renvoyer à un jury d'examen en vue d'un examen.

(2) Le paragraphe 17(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Sous réserve des paragraphes (3.1) et (3.2), le jury d'examen est nommé par l'Administration et se compose d'un représentant de l'Administration, qui fait fonction de président du jury, et des examinateurs additionnels suivants :

- a) dans le cas d'un examen pour une zone de pilotage obligatoire, deux pilotes brevetés pour cette zone;
- b) dans le cas d'un examen pour une zone de pilotage non obligatoire, un pilote breveté pour cette zone.

(3.1) Les examinateurs additionnels dans le cas d'un examen pour une zone de pilotage obligatoire peuvent être remplacés de la façon suivante :

- a) si un pilote breveté pour la zone de pilotage obligatoire visée n'est pas disponible, il peut être remplacé par un pilote qui connaît cette zone, mais qui est breveté pour une autre zone de pilotage obligatoire;
- b) si le remplaçant de l'examineur mentionné à l'alinéa a) n'est pas disponible, il peut être remplacé par un pilote qui connaît une zone de pilotage obligatoire présentant des caractéristiques de navigation semblables à celles de la zone de pilotage obligatoire visée, mais qui est breveté pour une autre zone de pilotage obligatoire.

(3.2) L'examineur additionnel dans le cas d'un examen pour une zone de pilotage non obligatoire peut être remplacé de la façon suivante :

- a) si un pilote breveté pour la zone de pilotage non obligatoire visée n'est pas disponible, il peut être remplacé par un pilote qui connaît cette zone, mais qui est breveté pour toute autre zone de pilotage;
- b) si le remplaçant de l'examineur mentionné à l'alinéa a) n'est pas disponible, il peut être remplacé par un pilote qui connaît une zone de pilotage présentant des caractéristiques de navigation semblables à celles de la zone de pilotage non obligatoire visée, mais qui est breveté pour toute autre zone de pilotage.

7. L'article 18 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

18. Le demandeur d'un brevet ou d'un certificat de pilotage doit fournir à l'Administration, au moins 14 jours et au plus 60 jours avant la date de l'examen, les documents suivants :

- a) des documents établissant qu'il est un citoyen canadien ou un résident permanent aux termes de l'alinéa 22(2)b) de la Loi;
- b) un acte de naissance ou autre document officiel indiquant sa date et son lieu de naissance;
- c) des documents établissant ses compétences relatives à la navigation;
- d) des documents confirmant, dans le cas du demandeur de certificat de pilotage, qu'il remplit les conditions relatives aux états de service en mer prévues aux articles 14.1 et 14.2;
- e) un rapport écrit des résultats de l'examen médical visé à l'article 4 du *Règlement général sur le pilotage*;
- f) une lettre de recommandation qui comprend des renseignements sur ses antécédents en matière de manœuvre et de navigation de navires :
 - (i) soit de son plus récent employeur, s'il a travaillé pour lui plus de deux ans,

(ii) each of the applicant's two most recent employers, if the applicant was employed by the most recent employer for less than two years.

8. (1) Paragraph 19(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) local knowledge of the pilotage area in which the applicant intends to perform pilotage duties or for which the holder's licence or pilotage certificate was issued, including knowledge of tides, currents, depths of water, anchorages, aids to navigation and the marine traffic regulating system;

(2) Paragraph 19(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) knowledge of the harbour and other marine regulations that apply in the pilotage area in which the applicant intends to perform pilotage duties or for which the holder's licence or pilotage certificate was issued, including, insofar as they apply in that pilotage area, knowledge of the *Collision Regulations*, the Act and the regulations made under it;

9. Section 21 of the Regulations is replaced by the following:

21. (1) The fees payable to the Authority by an applicant for a licence are

- (a) \$500 for the examination; and
- (b) \$500 for the issue of the licence.

(2) The fees payable to the Authority by an applicant for a pilotage certificate are

- (a) \$2,000 for the examination; and
- (b) \$500 for the issue of the pilotage certificate.

(3) The fee payable to the Authority by the holder of a pilotage certificate is \$500 in respect of each compulsory pilotage area endorsed on the certificate for each period of two years after the year in which the certificate is issued.

10. Sections 23 and 24 of the Regulations are replaced by the following:

23. If a licence or a pilotage certificate is suspended by the Authority under paragraph 27(4)(b) of the Act, the holder of the licence or pilotage certificate shall, if he or she wishes to have the licence or certificate reinstated, take further training that will enable him or her to continue to meet the qualifications prescribed by paragraphs 14(1)(e) to (g) of these Regulations.

24. If the holder of a pilotage certificate for a pilotage area is unable to meet the applicable qualification prescribed by section 14.4, he or she shall take further training to ensure that his or her knowledge of the pilotage area is equivalent to that of a holder of a pilotage certificate who meets that qualification.

11. The heading before section 25 of the Regulations is replaced by the following:

SHIPPING INCIDENT

12. The English version of the Regulations is amended by replacing "Chairman" with "Chairperson" in the following provisions:

- (a) subsection 17(4); and
- (b) subsection 20(1).

(ii) soit de ses deux derniers employeurs, s'il a travaillé pour son plus récent employeur moins de deux ans.

8. (1) L'alinéa 19a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) la connaissance des lieux de la zone de pilotage où le demandeur a l'intention d'exercer les fonctions de pilote ou pour laquelle le brevet ou le certificat de pilotage du titulaire a été délivré, y compris la connaissance des marées, courants, profondeurs, mouillages et aides à la navigation et du système de régulation du trafic maritime;

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

c) la connaissance des règlements sur les ports et des autres règlements maritimes qui s'appliquent dans la zone de pilotage où le demandeur a l'intention d'exercer les fonctions de pilote ou pour laquelle le brevet ou le certificat de pilotage du titulaire a été délivré, y compris, dans la mesure où ils s'appliquent dans cette zone de pilotage, la connaissance du *Règlement sur les abordages*, de la Loi et de ses règlements d'application;

9. L'article 21 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

21. (1) Les droits à payer à l'Administration par le demandeur d'un brevet sont de :

- a) 500 \$ pour l'examen;
- b) 500 \$ pour la délivrance du brevet.

(2) Les droits à payer à l'Administration par le demandeur d'un certificat de pilotage sont de :

- a) 2 000 \$ pour l'examen;
- b) 500 \$ pour la délivrance du certificat de pilotage.

(3) Le droit à payer à l'Administration par le titulaire d'un certificat de pilotage est de 500 \$ pour chaque zone de pilotage obligatoire inscrite sur le certificat pour chaque période de deux ans qui suit l'année de délivrance du certificat.

10. Les articles 23 et 24 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

23. Lorsque l'Administration suspend un brevet ou un certificat de pilotage en application de l'alinéa 27(4)(b) de la Loi, le titulaire du brevet ou du certificat de pilotage doit, s'il désire que son brevet ou son certificat de pilotage soit rétabli, acquérir une formation complémentaire afin de pouvoir continuer de remplir les conditions fixées aux alinéas 14(1)(e) à (g) du présent règlement.

24. Le titulaire d'un certificat de pilotage pour une zone de pilotage qui est incapable de remplir la condition applicable fixée à l'article 14.4 doit acquérir une formation complémentaire afin de s'assurer que sa connaissance de la zone de pilotage est équivalente à celle du titulaire d'un certificat de pilotage qui remplit cette condition.

11. L'intertitre précédant l'article 25 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

ACCIDENT MARITIME

12. Dans les passages ci après de la version anglaise du même règlement, « Chairman » est remplacé par « Chairperson » :

- a) le paragraphe 17(4);
- b) le paragraphe 20(1).

COMING INTO FORCE

13. These Regulations come into force on the day on which they are published in Part II of the *Canada Gazette*.

[46-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

13. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

[46-1-o]

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority Regulations

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Atlantic Pilotage Authority

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

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage de l'Atlantique

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the regulations.)

Issue

In 2011, the Atlantic Pilotage Authority (the Authority) contracted with a facilitator to conduct a risk study using the Pilotage Risk Management Methodology (PRMM) for the port of Belledune, New Brunswick, following a preliminary high-level risk review. The purpose of the PRMM was to assess whether pilotage for the port should remain non-compulsory or should become compulsory.

The recommendation from the risk study was that the port of Belledune be designated a compulsory pilotage area with acknowledgement that masters with the proper training, experience, and communication abilities would pose a significantly lower risk.

Background

The objects of the Authority are to establish, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces, including the waters of Chaleur Bay in the province of Quebec, south of Cap d'Espoir.

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

Belledune is not a difficult port for navigation, but ice is an issue in winter and fairly significant currents are a concern on the approach to the berth and within the camber. Wind is also a consideration due to limited manoeuvring room and slow speeds. The port has a significant volume of commercial traffic, including large Panamax ships and chemical tankers, and there are hopes to leverage major infrastructure improvements to increase trade. A significant amount of traffic comprises Canadian bulk vessels bringing coal from American ports in the Great Lakes. These Laker masters have benefited from a rigorous training and selection process and have high levels of experience manoeuvring in very confined waters in ships that are relatively agile and fitted with sophisticated electronic navigation suites.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie des règlements.)

Enjeux

En 2011, l'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration), a conclu un contrat avec un facilitateur afin qu'il mène une étude de risque en utilisant la Méthode de gestion des risques de pilotage (MGRP) pour le port de Belledune (Nouveau-Brunswick) à la suite d'un examen préalable faisant état de risques très élevés pour le port. La MGRP avait pour but de vérifier si le pilotage pour le port devrait demeurer non obligatoire, ou s'il devrait devenir obligatoire.

La recommandation émise à la suite de l'étude de risque a été que le port de Belledune soit désigné comme zone de pilotage obligatoire avec la reconnaissance que les capitaines ayant la formation, l'expérience et les capacités de communication appropriées présentaient un risque considérablement plus faible.

Contexte

L'Administration a pour mission de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace à l'intérieur des eaux canadiennes et limitrophes des provinces de l'Atlantique, notamment les eaux de la baie des Chaleurs se trouvant dans la province de Québec, au sud du Cap d'Espoir.

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

La navigation dans le port de Belledune n'est pas considérée difficile, mais la glace représente un problème en hiver et des courants assez importants constituent une préoccupation à l'approche du poste d'accostage et à l'intérieur de la cambrure. Le vent est aussi un facteur compte tenu de la marge de manoeuvre limitée et des vitesses réduites. Le port accueille un grand volume de trafic commercial, notamment de grands navires Panamax et des navires citernes pour produits chimiques, et, de plus, on espère mettre à profit d'importantes améliorations des infrastructures afin d'accroître les échanges commerciaux. Une grande partie du trafic est composée de vraquiers canadiens transportant du charbon en provenance des ports américains des Grands Lacs. Les capitaines de ces laquiers ont reçu une formation exigeante, ils ont été soumis à un processus de sélection rigoureux et ils possèdent beaucoup d'expérience à manoeuvrer, dans des eaux très restreintes, des navires relativement agiles et équipés d'instruments de navigation électroniques sophistiqués.

The PRMM facilitator determined that local port knowledge was not a significant factor in Belledune in ensuring safe navigation. The size and manoeuvrability of the ship, combined with the master's experience in ship handling under similar circumstances while controlling tugs for assistance, were stated as the major risk factors.

The Authority has been providing non-compulsory pilotage services in the port of Belledune for many years as it is the custom within the port for all foreign-flagged ships to take a pilot.

Objectives

The objective is to put a legal obligation on all vessels to use a pilot, from the Authority, in the port of Belledune due to the risks of navigation and the current traffic levels. The Authority will provide the expertise and experience to ensure vessel movements in the port are done safely and responsibly.

Description

The proposed amendments to the *Atlantic Pilotage Authority Regulations* will add Belledune, New Brunswick, as a compulsory pilotage area. The Belledune compulsory pilotage area consists of all the navigable waters within a line drawn at a two nautical mile radius from the breakwater light at the position latitude 47°54.8'00" N, longitude 65°50.3'00" W.

The proposed amendments to the *Atlantic Pilotage Authority Tariff Regulations, 1996*, will remove Belledune from the list of non-compulsory pilotage areas and add the port to the schedules for compulsory pilotage areas. The tariff for the port will not be changed and will remain as a minimum charge of \$469.00, a unit charge of \$4.02 per unit, and a moorage charge of \$291.00.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to this regulation change and represents an increase (an “IN”) to the administrative burden of industry.

The administrative burden would include arranging for the masters to get certificates, and ordering pilots where they were not required previously. There is no anticipated incremental administrative burden on foreign vessels given that it is the port policy that all foreign vessels use a pilot.

The masters will write the exam when they are already in port, so there should not be any noticeable burden for this portion of the process.

It is estimated that there will be approximately 10 masters applying for their certificates. This initial application would generate 30 hours of total administrative burden for industry at an average wage of \$28.56 per hour, or \$856.80.

Every two years a renewal form will have to be submitted for each of these certificates. Based on an estimate of 0.5 hours per request, that would be 5 additional hours every second year at \$28.56 per hour, or \$142.80.

Additionally, it is estimated that there will be an additional 10 assignments per year that will require industry to order a pilot for which it would not have previously. Again, based on an estimate of 0.5 hours per request, that would be 5 additional hours every second year at \$28.56 per hour, or \$142.80.

Le facilitateur de la MGRP a déterminé que les connaissances locales du port ne constituaient pas un important facteur à Belledune pour ce qui est de la sécurité de la navigation. La taille et la manoeuvrabilité du navire, en plus de l'expérience du capitaine à manoeuvrer des navires dans des circonstances semblables tout en contrôlant des remorqueurs aux fins d'assistance, ont été établies comme les principaux facteurs de risque.

L'Administration a fourni des services de pilotage non obligatoire dans le port de Belledune depuis de nombreuses années, comme il est d'usage dans le port pour tous les navires battant pavillon étranger de prendre un pilote.

Objectifs

L'objectif consiste à mettre en œuvre une obligation juridique exigeant tous les navires à utiliser un pilote de l'Administration dans le port de Belledune en raison des risques à la navigation et des niveaux de trafic actuels. L'Administration fournira l'expertise et l'expérience nécessaires pour que les mouvements des navires dans le port soient effectués de façon responsable et en toute sécurité.

Description

Les modifications proposées au *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique* ajouteront Belledune (Nouveau-Brunswick) comme zone de pilotage obligatoire. La zone de pilotage obligatoire de Belledune comprend toutes les eaux navigables à l'intérieur d'une ligne tracée sur un rayon de deux milles nautiques du phare situé à 47°54,8'00" de latitude nord et 65°50,3'00" de longitude ouest.

Les modifications proposées au *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996* retireront Belledune de la liste des zones de pilotage non obligatoire et ajoutera le port aux annexes des zones de pilotage obligatoire. Le tarif pour le port ne sera pas modifié et conservera le droit minimum de 469,00 \$, un droit unitaire de 4,02 \$ à l'unité et un droit de déplacement de 291,00 \$.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique à cette modification réglementaire et représente une augmentation (un entrant) au fardeau administratif de l'industrie.

Le fardeau administratif comprendrait les dispositions pour la délivrance des certificats aux capitaines, et la réservation de pilotes là où ils n'étaient pas requis auparavant. On ne prévoit pas de fardeau administratif supplémentaire pour les navires étrangers, étant donné que la politique du port exige que tous les navires étrangers utilisent un pilote.

Les capitaines passeront l'examen lorsqu'ils se trouveront déjà au port. Il ne devrait donc pas y avoir de fardeau perceptible pour cette partie du processus.

On estime qu'environ 10 capitaines présenteront une demande de certificat. Cette première demande générera un fardeau administratif total de 30 heures pour l'industrie à un salaire moyen de 28,56 \$ par heure, ou 856,80 \$.

Tous les deux ans, un formulaire de renouvellement devra être soumis pour chacun de ces certificats. Selon une prévision de 0,5 heure par demande, cela représenterait 5 heures supplémentaires tous les deux ans à 28,56 \$ par heure, ou 142,80 \$.

Par ailleurs, on estime qu'il y aura 10 autres affectations par année pour lesquelles l'industrie devra réserver un pilote, ce qui n'était pas le cas auparavant. Encore une fois, selon une prévision de 0,5 heure par demande, cela représenterait 5 heures supplémentaires tous les deux ans à 28,56 \$ par heure, ou 142,80 \$.

The total present value of the administrative burden over a 10-year period would be \$2,278. The annualized value of the administrative burden would be \$324 per year.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal.

Consultation

There was a general stakeholder meeting near the port and two risk team meetings with all key stakeholders represented late in 2011. There were also consultations with the Canadian Shipowners Association and the Canadian Marine Pilots' Association early in 2012. A significant number of the concerns from many stakeholders were not directly related to risk, but rather to the perceived economic impact of compulsory pilotage if it were to be imposed; there were also complaints about the PRMM process itself.

There is still concern from Canadian operators regarding the extra cost and burden associated with compulsory pilotage. The Authority recognizes this concern and provided a method for Canadian operators to reduce costs without compromising the safety of the port. The Authority believes that any additional costs will not be onerous to the industry.

Rationale

The Authority could have allowed the area to maintain the status quo. The Belledune Port Authority has already recognized the risk of foreign vessels manoeuvring in the port without pilots and tugs and mitigated this risk by requiring such vessels to employ tugs and pilots to arrive and depart from the port. However, if the area remains non-compulsory, there would be no legal obligation on a ship to take a pilot in this area.

The decision to designate these waters as compulsory was taken after a thorough and comprehensive Pilotage Risk Management Methodology (PRMM) study was completed. The PRMM process had wide-ranging input from many stakeholders and interested parties, where risks and issues related to the port were identified. The Authority considers the establishment of the Port of Belledune Compulsory Pilotage Area to be the best alternative.

The tariff in the port would remain the same and is intended to reflect the cost structure required in hiring a contract pilot for this area. Contract pilots have been paid 85% of the non-compulsory tariff in the port. The tariff will provide the same level of compensation to the pilot conducting a ship in the Belledune Compulsory Pilotage Area.

The cost of pilot boat service for the Belledune non-compulsory area has been the actual cost of providing the pilot boat. The tariff will provide the same arrangement in the Belledune Compulsory Pilotage Area.

The majority of vessels are already utilizing pilots in this area. The port is a non-compulsory area and the pilots earn 85% of the tariff in the area as part of their contractual arrangement with the Authority. A significant portion of any change in revenues in the area will be absorbed by the pilots. Therefore, the proposed amendments are not expected to have a significant operational or financial impact on the Authority's activities.

La valeur actuelle totale du fardeau administratif sur une période de 10 ans totaliserait 2 278 \$. La valeur annualisée du fardeau administratif représenterait 324 \$ par année.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la présente proposition.

Consultation

Vers la fin de 2011, une réunion générale des intervenants a eu lieu près du port ainsi que deux réunions de l'équipe des risques, où tous les principaux intervenants étaient représentés. Il y a aussi eu des consultations auprès de l'Association des armateurs canadiens et de l'Association des pilotes maritimes du Canada au début de 2012. Un grand nombre des préoccupations de nombreux intervenants n'étaient pas directement reliés aux risques, mais plutôt à l'impact économique perçu du pilotage obligatoire s'il était imposé; des plaintes relatives au processus de la MGRP comme tel ont aussi été formulées.

Les opérateurs canadiens ont encore des préoccupations concernant les coûts et le fardeau supplémentaires associés au pilotage obligatoire. L'Administration reconnaît cette préoccupation et a offert une méthode aux opérateurs canadiens pour réduire les coûts sans compromettre la sécurité du port. L'Administration croit que les coûts additionnels ne seront pas trop élevés pour l'industrie.

Justification

L'Administration aurait pu permettre au secteur de demeurer inchangé. L'Administration portuaire de Belledune a déjà reconnu le risque de manoeuvrer des navires étrangers dans le port sans pilotes et remorqueurs et elle a atténué ce risque en exigeant à ces navires d'utiliser des remorqueurs et des pilotes dans le port, à l'arrivée comme au départ. Cependant, si le pilotage demeure non obligatoire dans ce secteur, on n'imposerait pas d'obligation juridique à un navire le contraignant à utiliser un pilote dans ce secteur.

La décision de désigner ces eaux comme zone de pilotage obligatoire a été prise à la suite d'une étude approfondie et détaillée dans le cadre de la MGRP. Dans le cadre du processus de la MGRP, plusieurs intervenants et parties intéressées ont partagé une multitude de points de vue, et ils ont fait part de risques et de questions reliées au port. L'Administration est d'avis que la zone de pilotage obligatoire du port de Belledune est la meilleure option.

Le tarif du port demeurera inchangé et se veut une réflexion de la structure de coûts nécessaire pour embaucher un pilote à contrat pour ce secteur. Les pilotes à contrat ont reçu 85 % du tarif non obligatoire au port. Le tarif fournira le même niveau d'indemnisation au pilote dirigeant un navire dans la zone de pilotage obligatoire du port de Belledune.

Le coût des services de pilotage pour la zone de pilotage non obligatoire du port de Belledune était le coût réel des services du pilote. Le tarif offrira le même arrangement pour la zone de pilotage obligatoire du port de Belledune.

La plupart des navires utilisent déjà un pilote dans ce secteur. Le port se trouve dans une zone de pilotage non obligatoire et les pilotes gagnent 85 % du tarif dans le secteur dans le cadre de leur entente contractuelle avec l'Administration. Une partie importante de tout changement dans les revenus du secteur sera absorbée par les pilotes. Par conséquent, les modifications proposées ne devraient pas avoir d'incidence importante de nature opérationnelle ou financière sur les activités de l'Administration.

Implementation, enforcement and service standards

Sections 42, 44, 45 and 47 of the *Pilotage Act* provide the necessary compliance and enforcement mechanisms with respect to the regulatory requirements for the provision of pilots. As stated in section 47 of the *Pilotage Act*, "Except where an Authority waives compulsory pilotage, the owner, master or person in charge of a ship subject to compulsory pilotage that proceeds through a compulsory pilotage area not under the conduct of a licensed pilot or the holder of a pilotage certificate is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding five thousand dollars."

Contact

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

Mise en œuvre, application et normes de service

Les articles 42, 44, 45 et 47 de la *Loi sur le pilotage* prévoient les mécanismes de respect et d'exécution requis relativement aux prescriptions réglementaires au chapitre de la prestation de service de pilotes. Comme le stipule l'article 47 de la *Loi sur le pilotage* : « Sauf si une Administration le dispense du pilotage obligatoire, lorsqu'un navire assujéti au pilotage obligatoire poursuit sa route dans une zone de pilotage obligatoire sans être sous la conduite d'un pilote breveté ou du titulaire d'un certificat de pilotage, le propriétaire du navire, son capitaine ou la personne qui en est responsable commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars ».

Personne-ressource

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

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

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

Each notice of objection or representation must be clearly marked as a notice of objection or representation, cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be sent to Julie Bédard, Manager, Pilotage and Policy, Marine Personnel Standards and Pilotage, Marine Safety Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 8th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-993-9706; fax: 613-990-1538; email: julie.bedard@tc.gc.ca).

Halifax, October 30, 2013

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

PROJET DE RÉGLEMENTATION

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

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

Les avis d'opposition et les observations doivent indiquer clairement qu'il s'agit d'avis d'opposition ou d'observations, citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et être envoyés à Julie Bédard, gestionnaire, Pilotage et Politique, Normes du personnel maritime et Pilotage, Direction générale de la sécurité maritime, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 8^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-993-9706; téléc. : 613-990-1538; courriel : julie.bedard@tc.gc.ca).

Halifax, le 30 octobre 2013

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

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

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

**REGULATIONS AMENDING THE ATLANTIC
PILOTAGE AUTHORITY REGULATIONS****AMENDMENT**

1. Part I of the schedule to the *Atlantic Pilotage Authority Regulations*¹ is amended by adding the following after item 3:

BELLEDUNE COMPULSORY PILOTAGE AREA

4. The Belledune compulsory pilotage area consists of all the navigable waters within an arc having a radius of two nautical miles measured from the breakwater light at a position of Latitude 47°54.8'00" N, Longitude 65°50.3'00" W.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

[46-1-o]

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

1. La partie I de l'annexe du *Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique*¹ est modifiée par adjonction, après l'article 3, de ce qui suit :

ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE DE BELLEDUNE

4. La zone de pilotage obligatoire de Belledune comprend toutes les eaux navigables en deçà d'un arc comportant un rayon de deux milles marins mesuré à partir du feu du brise-lames à un point situé par 47°54,8'00" de latitude N. et 65°50,3'00" de longitude O.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

[46-1-o]

¹ C.R.C., c. 1264

¹ C.R.C., ch. 1264

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Atlantic Pilotage Authority

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

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage de l'Atlantique

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

For the Regulatory Impact Analysis Statement, see page 2636.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Pour le résumé de l'étude d'impact de la réglementation, voir la page 2636.

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

Interested persons who have reason to believe that any charge in the proposed Regulations is prejudicial to the public interest, including 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 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 Atlantic Pilotage Authority in accordance with subsection 34(3)^e of the *Pilotage Act*^b.

Halifax, October 30, 2013

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

PROJET DE RÉGLEMENTATION

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

Les intéressés qui ont des raisons de croire qu'un droit figurant dans le projet de règlement nuit à l'intérêt public, notamment l'intérêt public qui est compatible avec la politique nationale des transports énoncée à l'article 5^c de la *Loi sur les transports au Canada*^d, peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9. L'avis d'opposition doit également être fourni à la ministre des Transports et à l'Administration de pilotage de l'Atlantique conformément au paragraphe 34(3)^e de la *Loi sur le pilotage*^b.

Halifax, le 30 octobre 2013

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

^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

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

^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

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

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

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

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Section 14 of the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*¹ is amended by adding the following after subsection (4):

(5) The charge for the use of a pilot boat to embark or disembark a pilot for pilotage service in the compulsory pilotage area of Belledune is the actual cost of hiring the pilot boat.

2. Paragraph 1(c) of Schedule 1 to the Regulations is repealed.

3. Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after item 2:

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Minimum Charge (\$)	Column 3 Unit Charge (\$/pilotage unit)	Column 4 Basic Charge (\$)	Column 5 Pilot Boat Replacement Surcharge (\$)	Column 6 Budgeted Fuel Consumption (litres)
2.1	Belledune, N.B.	469.00	4.02	n/a	n/a	n/a

1. L'article 14 du *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*¹ est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :

(5) Le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote affecté au pilotage dans la zone de pilotage obligatoire de Belledune est le coût réel de l'engagement du bateau-pilote.

2. L'alinéa 1c) de l'annexe 1 du même règlement est abrogé.

3. L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit minimum (\$)	Colonne 3 Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Colonne 4 Droit forfaitaire (\$)	Colonne 5 Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote (\$)	Colonne 6 Consommation de carburant budgétisée (litres)
2.1	Belledune (N.-B.)	469,00	4,02	S/O	S/O	S/O

4. Schedule 4 to the Regulations is amended by adding the following after item 2:

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Flat Charge (\$)	Column 3 Minimum Charge (\$)	Column 4 Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Column 5 Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Column 6 Unit Charge, Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Column 7 Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)	Column 8 Pilot Boat Replacement Surcharge (\$)	Column 9 Budgeted Fuel Consumption (litres)
2.1	Belledune, N.B.	291.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

4. L'annexe 4 du même règlement est modifiée par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit fixe (\$)	Colonne 3 Droit minimum (\$)	Colonne 4 Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Colonne 5 Droit forfaitaire sans bateau- pilote (\$)	Colonne 6 Droit unitaire avec bateau- pilote (\$/unité de pilotage)	Colonne 7 Droit forfaitaire avec bateau- pilote (\$)	Colonne 8 Droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau- pilote (\$)	Colonne 9 Consommation de carburant budgétisée (litres)
2.1	Belledune (N.-B.)	291,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette, Part II*.

5. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II de la Gazette du Canada*.

[46-1-o]

[46-1-o]

¹ SOR/95-586

¹ DORS/95-586

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI — Offshore Operations)

Statutory authority

Aeronautics Act

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Background

On March 12, 2009, a Sikorsky S-92A helicopter¹ operated by Cougar Helicopters departed from St. John's, Newfoundland and Labrador (N.L.), for the Hibernia Oilfield off the coast of N.L. with 16 passengers and 2 crew members on board. The helicopter suffered a catastrophic offshore accident and crashed in the Atlantic Ocean, near St. John's, N.L. All but 1 of the 18 occupants drowned and the sole survivor (a passenger) suffered serious injuries.

Following an investigation of this accident, the Transportation Safety Board (TSB) of Canada recommended in February 2011 that Transport Canada prohibit commercial operation of Category A transport helicopters over water when the sea state will not permit safe ditching and successful evacuation, and that emergency underwater breathing apparatus (EUBA) be mandatory for all occupants of helicopters involved in overwater flights who are required to wear a helicopter passenger transportation suit system.

Currently, Canadian offshore operations flights are being conducted only on the east coast of Canada where the Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board (C-NLOPB) and the Canada-Nova Scotia Offshore Petroleum Board (C-NSOPB) control all activities. However, it is expected that renewed interest in Arctic resource exploration and climate change resulting in longer available drilling seasons will result in new oil and gas exploration activity in these areas. Furthermore, the west coast may provide future opportunities for activities related to oil and gas resources, similar to resource exploration in Alaska.

Issue

The C-NLOPB and the C-NSOPB have already mandated the use of an emergency flotation system (EFS), an emergency system that prevents the airframe from sinking in the event of a ditching, and the use of emergency underwater breathing apparatus (EUBA), a breathing system delivering compressed air, carried by each person on board. Helicopter operators wishing to bid

¹ Large helicopters such as the Sikorsky S-92 and the Eurocopter EC 225 are used globally for offshore oil, gas and resource support. They also provide search and rescue and MEDEVAC support for related operations and are the primary, and in many situations the only, viable tool for transportation during extreme weather periods, when emergency evacuation is necessary.

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI — exploitation extracôtère)

Fondement législatif

Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Contexte

Le 12 mars 2009, un hélicoptère Sikorsky S-92A¹, exploité par Cougar Helicopters, a décollé de St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) [T.-N.-L.], en direction du champ pétrolifère Hibernia au large des côtes de T.-N.-L., avec à son bord 16 passagers et 2 membres d'équipage. L'hélicoptère a subi un accident catastrophique en mer et s'est écrasé dans l'océan Atlantique, près de St. John's (T.-N.-L.). Tous sauf 1 des 18 occupants se sont noyés et le seul survivant (un passager) a subi de graves blessures.

À la suite d'une enquête sur l'accident, le Bureau de la sécurité des transports (BST) du Canada a recommandé, en février 2011, que Transports Canada interdise l'exploitation commerciale d'hélicoptères de transport de catégorie A en survol maritime lorsque l'état des mers ne permet pas d'amerrir de façon sécuritaire et de réussir l'évacuation de l'appareil, et que Transports Canada rende obligatoires les dispositifs respiratoires submersibles de secours (EUBA) pour tous les occupants d'hélicoptères en survol maritime qui sont tenus de revêtir une combinaison pour passagers d'hélicoptère.

À l'heure actuelle, les vols d'exploitation extracôtère au Canada se déroulent seulement sur la côte est du Canada où l'Office Canada — Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers (OCTNLHE) et l'Office Canada — Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers (OCNEHE) contrôlent toutes les activités. Toutefois, on s'attend à ce que l'intérêt renouvelé pour l'exploitation des ressources de l'Arctique et le changement climatique permettant des saisons de forage plus longues donnent lieu à de nouvelles activités d'exploration pétrolière et gazière dans ces régions. De plus, la côte Ouest pourrait offrir d'autres occasions d'activités liées au pétrole et au gaz, semblables aux occasions d'exploration de ressources en Alaska.

Enjeux

L'OCTNLHE et l'OCNEHE exigent déjà l'utilisation d'un dispositif de flottaison d'urgence (DFU), soit un système d'urgence conçu pour empêcher la cellule de l'aéronef de couler en cas d'amerrissage forcé, ainsi que l'utilisation d'un dispositif respiratoire submersible de secours (EUBA), dispositif respiratoire à air comprimé transporté par chaque personne à bord. Les exploitants

¹ Les gros hélicoptères comme le Sikorsky S-92 et l'Eurocopter EC 225 sont utilisés mondialement pour le soutien de ressources pétrolières et gazières extracôtères. Ils fournissent aussi un appui d'EVASAN et de recherche et sauvetage pour les opérations connexes et constituent le principal moyen de transport viable, et souvent le seul, pour effectuer une évacuation d'urgence dans des conditions météorologiques extrêmes.

on the available work must comply with all requirements of the petroleum boards. However, there is no obligation for helicopter operators to have these safety measures and the onus is currently on the contracting company to include these provisions. The safety of passengers and crews of Canadian offshore operations flights cannot be left to reactive contractual obligations.

In addition, section 602.63 of the *Canadian Aviation Regulations* (CARs), “Life Rafts and Survival Equipment — Flights over Water,” requires all persons on board helicopters operated over water having a temperature of less than 10°C to wear a passenger transportation suit system. This provision inadvertently applies to the crew members. Requiring crew members to wear a helicopter passenger transportation suit system limits their ability to manipulate controls and increases the likelihood of thermal exhaustion.

Objectives

The objectives of these proposed amendments are to reduce the risks associated with offshore operations flights by ensuring that future offshore flight operators follow a consistent national standard, to further harmonize the Canadian regulations with the International Civil Aviation Organization (ICAO) standards and best practices, and to address the TSB’s recommendations. These proposed amendments would also eliminate the risks associated with requiring crew members to wear survival suits inappropriate to their duties.

Description

These proposed amendments would

- introduce a definition of “offshore operations flight” and of “emergency underwater breathing apparatus (EUBA);”
- require the carrying of supplemental underwater breathing apparatus for all occupants of helicopters involved in offshore operations flights in Canadian domestic operations where occupants are required to wear a helicopter transportation suit system;
- introduce the requirement that crew members and passengers be trained in the use of EUBAs;
- correct section 602.63 of the CARs, “Life Rafts and Survival Equipment — Flights over Water,” to replace the requirement that crew members wear helicopter passenger transportation suits with a requirement that crew members wear a helicopter crew member transportation suit;
- introduce the requirement that helicopters, including those required to carry life rafts pursuant to certain subsections of the Regulations,² cannot be used for the conduct of offshore operations when the sea state reported at the destination exceeds the sea state for which the helicopters are certified for ditching in water (an exemption is provided for emergency operations). The aircraft float manufacturers provide data to specify the maximum sea state level for which the helicopter is certified for ditching. To determine whether or not a flight may proceed in non-emergency conditions, operators or crew members only need to ensure that the reported level of sea

d’hélicoptères qui désirent soumettre des offres concernant le travail disponible doivent se conformer à toutes les exigences des offices des hydrocarbures. Cependant, les exploitants d’hélicoptères ne sont pas tenus par voie réglementaire d’adopter ces mesures de sécurité et il incombe à l’entreprise contractante d’inclure ces dispositions. La sécurité des passagers et des équipages à bord d’hélicoptères participant à des vols d’exploitation extracôtière au Canada ne peut pas être laissée à des obligations contractuelles réactives.

En outre, l’article 602.63 du *Règlement de l’aviation canadien* (RAC), « Radeaux de sauvetage et équipement de survie — Vols au-dessus d’un plan d’eau », exige de toute personne à bord d’un hélicoptère exploité au-dessus d’un plan d’eau dont la température est inférieure à 10 °C de porter une combinaison pour passagers d’hélicoptère. Cette disposition englobe par inadvertance les membres d’équipage. L’obligation pour les membres d’équipage de porter une combinaison pour passagers d’hélicoptère limite leur capacité à manipuler les commandes et augmente le risque d’épuisement dû à la chaleur.

Objectifs

Les objectifs des modifications proposées sont de réduire les risques associés aux vols d’exploitation extracôtières en garantissant que les futurs exploitants de vols d’exploitation extracôtière suivent une norme nationale uniforme, d’harmoniser davantage la réglementation canadienne avec les normes et les pratiques exemplaires de l’Organisation de l’aviation civile internationale (OACI) et de donner suite aux recommandations du BST. Ces modifications permettraient aussi d’éliminer le risque associé à l’obligation pour les membres d’équipage de porter une combinaison de survie inappropriée pour leurs fonctions.

Description

Les modifications proposées :

- Présenteraient une définition de « vol d’exploitation extracôtière » et de « dispositif respiratoire submersible de secours (EUBA) »;
- Exigeraient le transport d’un dispositif respiratoire submersible de secours pour tous les occupants d’hélicoptère qui sont tenus de revêtir une combinaison d’hélicoptère au cours des vols d’exploitation extracôtière dans le cadre d’opérations en territoire canadien;
- Mettraient en place l’exigence selon laquelle les membres d’équipage et les passagers doivent recevoir une formation sur l’utilisation des EUBA;
- Corrigeraient l’article 602.63 du RAC, « Radeaux de sauvetage et équipement de survie — Vols au-dessus d’un plan d’eau » en remplaçant l’exigence pour les membres d’équipage de porter des combinaisons pour passager d’hélicoptère par l’exigence pour les membres d’équipage de porter une combinaison pour membre d’équipage d’hélicoptère;
- Exigeraient que les hélicoptères, incluant ceux tenus de transporter des radeaux de sauvetage en application de certaines dispositions du Règlement², ne puissent être utilisés pour effectuer des vols d’exploitation extracôtière lorsque l’état de la mer signalé à destination excède l’état de la mer pour lequel l’hélicoptère est certifié pour l’amerrissage forcé (une exemption est fournie pour les opérations d’urgence). Il est à noter que les constructeurs de flotteurs d’aéronefs fournissent des

² According to subsections (4) and (5) of section 602.63 of the CARs, “Life Rafts and Survival Equipment — Flights over Water,” helicopter types operating beyond 25 or 50 nautical miles from shore (depending on the model) must carry life rafts capable of carrying all aircraft occupants, in case of an emergency ditching.

² Selon les paragraphes (4) et (5) de l’article 602.63 du RAC, « Radeaux de sauvetage et équipement de survie — Vols au-dessus d’un plan d’eau », les types d’hélicoptère exploités au-delà de 25 ou de 50 milles marins de la côte (selon le modèle) doivent transporter à bord des radeaux de sauvetage d’une capacité permettant de recevoir toutes les personnes à bord, dans le cas d’un amerrissage forcé.

state at the destination is not greater than the maximum sea state level for which the helicopter is certified for ditching.

Consultation

In August 2011, a focus group composed of representatives of Government and the industry (i.e. Cougar Helicopters Inc., CHC Helicopter Operations, the Canada-Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board [C-NLOPB], the Helicopter Association of Canada [HAC], the Canadian Association of Petroleum Producers [CAPP]) conducted two risk assessments to evaluate how to respond to the two TSB recommendations.

Different policy instruments (i.e. status quo, advisory and regulatory) were assessed against criteria such as the protection of life and the environment, the promotion of economic efficiency and the promotion of public confidence. The focus group concluded that performance-based regulation is the most pertinent instrument to mitigate the safety risks associated with offshore operations flights.

Rationale

Transport Canada cannot prohibit offshore operations flights based on sea state forecast, as recommended by the TSB, as helicopters are the only means of providing a rapid response to offshore facilities, and accurate sea state forecasting along the typically long flight route is often not possible.³

ICAO Annex 6, Part III — *International Operations – Helicopters* states that all helicopters intended to be flown over water shall be fitted with a permanent or rapidly deployable means of flotation so as to ensure a safe ditching of the helicopter when engaged in offshore operations flights, or other overwater operations as prescribed by the State of the Operator.

The focus group concluded that the EFS, which has been utilized internationally to mitigate the risks associated with helicopter offshore operations flights on moderate to high seas, would best address the TBS recommendation regarding sea state and would harmonize Canadian regulation with international standards.

Though ICAO does not, at this time, require the carrying of EUBAs, the United Kingdom and Norway, which oversee similar operations over cold water, have already included a EUBAs requirement in their national regulations. The North Sea Offshore Authorities (i.e. Denmark, the Faroe Islands, Germany, the Republic of Ireland, the Netherlands, Norway, Sweden and the United Kingdom) also have policy requirements regarding EUBAs similar to those of the C-NLOPB and the C-NSOPB.

The focus group concluded that the use of EUBAs would augment the breathing capability of an individual and assist in evacuation from an overturned or sinking helicopter after a ditching has occurred.

³ There is a limited number of reporting stations offshore. Sea state is only observed and reported, and the forecast verified in the vicinity of the offshore destination.

données spécifiant le niveau maximum de l'état de la mer pour lequel un hélicoptère est certifié pour l'amerrissage forcé. Pour déterminer si un vol peut être effectué en dehors d'une situation d'urgence, les exploitants ou les membres d'équipage doivent s'assurer que le niveau de l'état de la mer signalé à destination n'excède pas le niveau maximum de l'état de la mer pour lequel l'hélicoptère est certifié pour l'amerrissage forcé.

Consultation

En août 2011, un groupe de discussion formé de représentants du gouvernement et de l'industrie (Cougar Helicopters Inc., CHC Helicopter Operations, l'Office Canada—Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers [OCTNLHE], la Helicopter Association of Canada [HAC], l'Association canadienne des producteurs pétroliers [ACPP]) a effectué deux évaluations des risques pour déterminer comment répondre aux deux recommandations du BST.

Différents instruments de politique (statu quo, documents consultatifs et réglementation) ont été évalués par rapport à des critères comme la protection de la vie et de l'environnement, la promotion de l'efficacité économique et la promotion de la confiance du public. Le groupe de discussion a conclu que la réglementation axée sur le rendement était l'instrument le plus pertinent pour atténuer les risques pour la sécurité associés aux vols d'exploitation extracôtière.

Justification

Transports Canada ne peut pas interdire les vols d'exploitation extracôtière en fonction de l'état de la mer, comme le recommande le BST, car les hélicoptères constituent le seul moyen d'assurer une intervention rapide aux installations extracôtières et il est souvent impossible de prévoir avec précision l'état de la mer sur toute la longueur du trajet, habituellement assez importante, de l'itinéraire de vol³.

Selon l'annexe 6 de l'OACI, Partie III — *Opérations internationales – Hélicoptères*, tous les hélicoptères destinés à survoler une étendue d'eau doivent être dotés d'un dispositif de flottaison permanent ou à déploiement rapide permettant un amerrissage forcé en sécurité lors de vols d'exploitation extracôtière ou d'autres opérations au-dessus de l'eau conformément aux prescriptions de l'État de l'exploitant.

Le groupe de discussion a conclu que le DFU, qui est utilisé à l'échelle internationale pour atténuer les risques associés aux vols d'exploitation extracôtière sur des états de la mer allant de modéré à élevé, répondrait le mieux à la recommandation du BST concernant l'état de la mer et harmoniserait la réglementation canadienne avec les normes internationales.

Même si, à l'heure actuelle, l'OACI n'exige pas le transport des EUBA, le Royaume-Uni et la Norvège, qui supervisent des opérations similaires au-dessus d'eaux froides, ont déjà inclus une exigence relative aux EUBA dans leurs règlements nationaux. Les autorités de la mer du Nord (c'est-à-dire le Danemark, les îles Féroé, l'Allemagne, la République d'Irlande, les Pays-Bas, la Norvège, la Suède et le Royaume-Uni) ont aussi des exigences d'ordre politique au sujet des EUBA semblables à celles de l'OCTNLHE et l'OCNEHE.

Le groupe de discussion a conclu qu'à la suite d'un amerrissage forcé, l'utilisation des EUBA permettrait d'augmenter la capacité respiratoire d'une personne, ce qui faciliterait son évacuation d'un hélicoptère renversé ou en train de sombrer.

³ Il y a peu de stations météorologiques extracôtières. L'état de la mer est seulement observé et signalé, puis la prévision est vérifiée à proximité de la destination au large des côtes.

These proposed amendments would present consistent national standards to current and new entrants and meet ICAO's standards.

These proposed amendments would not create incremental costs for current operators as the two Canadian companies operating helicopters offshore are already in compliance.

One-for-One Rule

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

Implementation, enforcement and service standards

These proposed amendments would be enforced through the assessment of monetary penalties imposed under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, which carry a maximum fine of \$3,000 for individuals and \$15,000 for corporations, through suspension or cancellation of a Canadian aviation document, or through judicial action introduced by way of summary conviction, as per section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Contact

Chief
Regulatory Affairs (AARBH)
Civil Aviation
Safety and Security Group
Department of Transport
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone (general inquiries): 613-993-7284 or
1-800-305-2059
Fax: 613-990-1198
Web site: www.tc.gc.ca

Les modifications proposées présenteraient des normes nationales uniformes aux exploitants actuels et aux nouveaux venus et répondraient aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les modifications proposées n'engendreraient pas de coûts additionnels pour les exploitants actuels, car les deux entreprises canadiennes exploitant des hélicoptères pour des vols d'exploitation extracôticière sont déjà conformes.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à cette proposition, car il n'y a aucun changement dans les coûts administratifs des entreprises.

Mise en œuvre, application et normes de service

Les infractions aux dispositions proposées seront passibles d'une amende d'un montant maximal de 3 000 \$ pour une personne et de 15 000 \$ pour une compagnie, en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, de la suspension ou de l'annulation d'un document d'aviation canadien, ou d'une action judiciaire introduite par voie de déclaration de culpabilité par procédure sommaire, en vertu de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Chef
Affaires réglementaires (AARBH)
Aviation civile
Groupe de la sécurité et sûreté
Ministère des Transports
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone (renseignements généraux) : 613-993-7284 ou
1-800-305-2059
Télécopieur : 613-990-1198
Site Web : www.tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 4.9^a and paragraphs 7.6(1)(a)^b and (b)^b of the *Aeronautics Act*^c, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I and VI — Offshore Operations)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Safety and Security Group, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (general inquiries — tel.: 613-993-7284 or 1-800-305-2059; fax: 613-990-1198; Internet address: <http://www.tc.gc.ca>).

Ottawa, November 7, 2013

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu de l'article 4.9^a et des alinéas 7.6(1)(a)^b et (b)^b de la *Loi sur l'aéronautique*^c, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI — exploitation extracôticière)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit à la ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au chef, Affaires réglementaires (AARBH), Aviation civile, Groupe de la sécurité et sûreté, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (renseignements généraux — tél. : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059; téléc. : 613-990-1198; site Internet : <http://www.tc.gc.ca>).

Ottawa, le 7 novembre 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

^a S.C. 1992, c. 4, s. 7

^b S.C. 2004, c. 15, s. 18

^c R.S., c. A-2

^a L.C. 1992, ch. 4, art. 7

^b L.C. 2004, ch. 15, art. 18

^c L.R., ch. A-2

REGULATIONS AMENDING THE CANADIAN AVIATION REGULATIONS (PARTS I AND VI — OFFSHORE OPERATIONS)

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE L'AVIATION CANADIEN (PARTIES I ET VI — EXPLOITATION EXTRACÔTIÈRE)

AMENDMENTS

MODIFICATIONS

1. Subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

1. Le paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

“EUBA” or “emergency underwater breathing apparatus” means a self-contained supplemental air supply that is designed to prolong the breathing capability of a passenger or a crew member during the evacuation of a helicopter that has overturned or is sinking after a ditching; (*EUBA ou dispositif respiratoire submersible de secours*)

« EUBA » ou « dispositif respiratoire submersible de secours » Dispositif autonome d'alimentation en air d'appoint qui est conçu pour prolonger la capacité respiratoire d'un passager ou d'un membre d'équipage lors de l'évacuation d'un hélicoptère qui s'est renversé ou qui sombre après un amerrissage forcé. (*EUBA or emergency underwater breathing apparatus*)

“offshore operations flight” means a flight that is conducted to or from an offshore location and that is

« vol d'exploitation extracôtère » Vol qui est effectué en provenance ou à destination d'un emplacement extracôtier et qui est, selon le cas :

- (a) a flight in support of offshore oil, gas or mineral exploitation,
- (b) a sea-pilot transfer flight, or
- (c) a search and rescue flight; (*vol d'exploitation extracôtère*)

- a) un vol à l'appui de l'exploitation extracôtère du pétrole, du gaz ou du minerai;
- b) un vol de transfert de pilotes maritimes;
- c) un vol de recherche et de sauvetage. (*offshore operations flight*)

2. Subpart 2 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Subsection 602.63(7)”:

2. La sous-partie 2 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Paragraphe 602.63(7) », de ce qui suit :

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Section 602.64	3,000	15,000
Subsection 602.66(1)	3,000	15,000
Subsection 602.66(2)	3,000	15,000
Subsection 602.66(3)	3,000	15,000

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l'amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Article 602.64	3 000	15 000
Paragraphe 602.66(1)	3 000	15 000
Paragraphe 602.66(2)	3 000	15 000
Paragraphe 602.66(3)	3 000	15 000

3. (1) Paragraphs 602.63(7)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

3. (1) Les alinéas 602.63(7)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (a) a helicopter passenger transportation suit system is provided for each passenger on board;
- (b) a helicopter crew member transportation suit system is provided for each crew member on board; and
- (c) the pilot-in-command directs all persons on board to wear their helicopter transportation suit system.

- a) la combinaison pour passagers d'hélicoptère est fournie pour chaque passager à bord;
- b) la combinaison pour membres d'équipage d'hélicoptère est fournie pour chaque membre d'équipage à bord;
- c) le commandant de bord donne l'ordre aux personnes à bord de porter leur combinaison d'hélicoptère.

(2) Subsection 602.63(8) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Le paragraphe 602.63(8) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(8) Every person who has been directed to wear a helicopter transportation suit system pursuant to paragraph (7)(c) shall wear that suit system.

(8) Toute personne qui a reçu l'ordre de porter une combinaison d'hélicoptère en application de l'alinéa (7)c) doit la porter.

4. The reference “[602.64 to 602.69 reserved]” after section 602.63 of the Regulations is replaced by the following:

4. La mention [602.64 à 602.69 réservés] qui suit l'article 602.63 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Offshore Operations Flight

Vol d'exploitation extracôtère

602.64 Subject to section 602.65, no person shall operate a helicopter to conduct an offshore operations flight if the sea state reported at the destination exceeds the sea state for which the helicopter is certified, as part of its type design, to conduct a ditching.

602.64 Sous réserve de l'article 602.65, il est interdit d'utiliser un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtère lorsque l'état de la mer signalé à destination excède celui pour lequel l'hélicoptère est certifié, selon sa définition de type, pour effectuer un amerrissage forcé.

¹ SOR/96-433

¹ DORS/96-433

Emergency Exception

602.65 A person may, in order to respond to an emergency, operate a helicopter to conduct an offshore operations flight if the sea state reported at the destination exceeds the sea state for which the helicopter is certified, as part of its type design, to conduct a ditching.

Emergency Underwater Breathing Apparatus (EUBA)

602.66 (1) No person shall operate a helicopter to conduct an offshore operations flight over Canadian waters unless

- (a) a EUBA is provided for each person on board;
- (b) each EUBA
 - (i) is readily accessible for immediate use in the event of a ditching,
 - (ii) can be donned quickly,
 - (iii) provides a supplemental air supply that is effective to a depth of at least 3.6 m, and
 - (iv) is not likely to pose a snagging risk during an evacuation of the helicopter; and
- (c) each person on board has, in the 36-month period preceding the flight, received EUBA training that
 - (i) is specific to the type of EUBA provided,
 - (ii) includes classroom theory training on the use of the EUBA and its limits and hazards, and
 - (iii) includes practical pool training that simulates the evacuation of a helicopter that has overturned or is sinking after a ditching.

(2) No person shall operate a helicopter to conduct an offshore operations flight over Canadian waters that have a temperature of 10°C or more unless the EUBA that is provided for a person under subsection (1) is attached to the life preserver, individual flotation device or personal flotation device that is carried on board the helicopter for that person.

(3) No person shall operate a helicopter to conduct an offshore operations flight over Canadian waters that have a temperature of less than 10°C unless the EUBA that is provided for a person under subsection (1)

- (a) is in a pocket or pouch that is part of the person's helicopter passenger transportation suit system or helicopter crew member transportation suit system;
- (b) is in a pouch that is worn with the person's helicopter passenger transportation suit system or helicopter crew member transportation suit system; or
- (c) is attached to the person's helicopter passenger transportation suit system or helicopter crew member transportation suit system.

[602.67 to 602.69 reserved]

COMING INTO FORCE

5. These Regulations come into force 90 days after the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

[46-1-o]

Exception — urgences

602.65 Il est permis, en réponse à une urgence, d'utiliser un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière lorsque l'état de la mer signalé à destination excède celui pour lequel l'hélicoptère est certifié, selon sa définition de type, pour effectuer un amerrissage forcé.

Dispositif respiratoire submersible de secours (EUBA)

602.66 (1) Il est interdit d'utiliser un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière au-dessus des eaux canadiennes à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a) un EUBA est fourni pour chaque personne à bord;
- b) chaque EUBA est conforme aux exigences suivantes :
 - (i) il est facilement accessible pour usage immédiat en cas d'amerrissage forcé,
 - (ii) il est de type mise rapide,
 - (iii) il fournit une alimentation en air d'appoint qui est efficace jusqu'à une profondeur d'au moins 3,6 m,
 - (iv) il est peu susceptible de s'accrocher lors de l'évacuation de l'hélicoptère;
- c) chaque personne à bord a reçu, dans les trente-six mois précédant le vol, une formation sur l'EUBA qui :
 - (i) est spécifique au type d'EUBA qui est fourni,
 - (ii) comprend de la formation théorique en classe sur l'utilisation de l'EUBA et ses limites et ses dangers,
 - (iii) comprend de la formation pratique en piscine qui simule l'évacuation d'un hélicoptère qui s'est renversé ou qui sombre après un amerrissage forcé.

(2) Il est interdit d'utiliser un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière au-dessus des eaux canadiennes dont la température est de 10 °C ou plus à moins que l'EUBA qui est fourni pour une personne en application du paragraphe (1) ne soit attaché au gilet de sauvetage, au dispositif de flottaison individuel ou au vêtement de flottaison individuel qui est transporté à bord de l'hélicoptère pour cette personne.

(3) Il est interdit d'utiliser un hélicoptère pour effectuer un vol d'exploitation extracôtière au-dessus des eaux canadiennes dont la température est inférieure à 10 °C à moins que l'EUBA qui est fourni pour une personne en application du paragraphe (1) ne soit, selon le cas :

- a) inséré dans une poche ou une pochette qui fait partie de la combinaison pour passagers d'hélicoptère ou de la combinaison pour membres d'équipage d'hélicoptère de cette personne;
- b) inséré dans une pochette qui est portée avec la combinaison pour passagers d'hélicoptère ou la combinaison pour membres d'équipage d'hélicoptère de cette personne;
- c) attaché à la combinaison pour passagers d'hélicoptère ou à la combinaison pour membres d'équipage d'hélicoptère de cette personne.

[602.67 à 602.69 réservés]

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent règlement entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

[46-1-o]

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Update of Standards)

Statutory authority

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDG Regulations) contain references to domestic and international safety standards that are out of date or have been recently updated. The lack of these updated standards in the TDG Regulations creates a need to issue many equivalency certificates which imposes an administrative burden on industry.

The following standards are either no longer current or need to be introduced in the TDG Regulations:

- Several new standards in relation to new types of means of containment are not currently addressed in the Regulations. These stem from the United Nations' Recommendations on the Transport of Dangerous Goods (UN Recommendations), and include UN portable tanks and UN cylinders.
- A number of safety standards on the manufacture, selection and use of means of containment for dangerous goods have been updated by organizations such as the Canadian Standards Association (CSA) and the Canadian General Standards Board (CGSB). These safety standards are currently referenced in the TDG Regulations and the references need to be updated.
- A safety standard for small means of containment that aligns with the TDG Regulations with international and United States (U.S.) requirements; this standard needs to be introduced into the TDG Regulations.
- The references to the United States *Code of Federal Regulations* (49 CFR), the UN Recommendations, the UN *Manual of Tests and Criteria*, the *International Maritime Dangerous Goods Code* (IMDG Code), the International Civil Aviation Organization *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air* (ICAO Technical Instructions) and its Supplement also require updating to facilitate understanding on the part of the users, and simplify enforcement of the TDG Regulations.

Background

The TDG Regulations include requirements for the manufacture and use of means of containment for the handling, offering for transport and transporting dangerous goods primarily by referencing safety standards.

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour des normes)

Fondement législatif

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Enjeux

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (Règlement TMD) renvoie à des normes de sécurité nationales et internationales désuètes ou récemment mises à jour. L'absence de ces normes mises à jour dans le Règlement TMD entraîne le besoin d'émettre de nombreux certificats d'équivalence, ce qui impose un fardeau administratif à l'industrie.

Les normes suivantes ne sont plus à jour ou doivent être ajoutées dans le Règlement TMD :

- Bon nombre de nouvelles normes touchant de nouveaux contenants ne sont pas actuellement nommées dans le Règlement TMD. Ces normes sont issues des Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses de l'Organisation des Nations Unies (Recommandations de l'ONU), et comprennent les citernes amovibles normalisées UN et les bouteilles à gaz portant la marque « UN ».
- Des normes de sécurité sur la fabrication, la sélection et l'utilisation des contenants pour les marchandises dangereuses ont été mises à jour par des organisations, notamment l'Association canadienne de normalisation (CSA) et l'Office des normes générales du Canada (ONGC). Le Règlement TMD renvoie actuellement à ces normes de sécurité et les références doivent être mises à jour.
- Une norme de sécurité relative aux petits contenants qui aligne le Règlement TMD sur les exigences internationales et américaines. Cette norme doit être intégrée au Règlement TMD.
- Les renvois au *Code of Federal Regulations* 49 des États-Unis (49 CFR), aux Recommandations de l'ONU, au *Manuel d'épreuves et de critères* de l'ONU, au *Code maritime international des marchandises dangereuses* (Code IMDG), aux *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* de l'Organisation de l'aviation civile internationale (Instructions techniques de l'OACI) et à son Supplément doivent également être mis à jour pour faciliter la compréhension des utilisateurs et simplifier l'application du Règlement TMD.

Contexte

Le Règlement TMD comprend des exigences relatives à la fabrication et à l'utilisation de contenants pour la manutention, la présentation au transport ou le transport des marchandises dangereuses, principalement par le renvoi à des normes de sécurité.

Transport Canada develops, in collaboration with standard-developing organizations accredited by the Standard Council of Canada (SCC), safety standards that are incorporated by reference in the TDG Regulations. The TDG Regulations also incorporate by reference international recommendations such as the UN Recommendations, the IMDG Code and the ICAO Technical Instructions. These documents must be kept up to date with advances in technology, take into account actual service experience, respond to issues brought forward by stakeholders, and be kept harmonized with requirements in the United States and other countries. These standards are developed by consensus within standards committees.

Objectives

The proposed modifications would amend the TDG Regulations so that reference is made to these new and revised safety standards and international recommendations. This amendment would also take into consideration the objectives of the Regulatory Cooperation Council to increase the reciprocity of regulatory requirements for means of containment between Canada and the United States and those of the Red Tape Initiative to reduce the administrative burden on industry.

Description

The proposed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations* would update the references to the safety standards, to 49 CFR, to the UN Recommendations and to the UN *Manual of Tests and Criteria*, the IMDG Code and the ICAO Technical Instructions and its Supplement.

This regulatory proposal would adopt five new standards for new types of means of containment and update nine standards on means of containment already in the TDG Regulations.

NEW STANDARDS

Portable tanks

CSA Standard B625-08, “Portable tanks for the transport of dangerous goods”

Referencing this CSA standard would establish requirements governing the selection, use and periodic testing of UN portable tanks in Canada within the TDG Regulations. This standard also addresses the manufacture of UN portable tanks in Canada, although there are currently no known manufacturers in Canada.

Although UN portable tanks now represent the majority of tanks in international transport, in the absence of this new standard in the TDG Regulations, UN tanks in Canada are currently permitted only on a case-by-case basis, through the issuance of an equivalency certificate. The adoption of this new standard in the TDG Regulations would reduce the administrative burden on users of UN portable tanks and retest facilities while establishing a more transparent regulatory framework governing this type of means of containment.

The requirements of CSA B625 are harmonized with the UN Recommendations.

CSA Standard B626-09, “Portable tank specification TC 44”

Referencing this new CSA standard would introduce the specification for “TC 44” portable tanks for transport of diesel fuel by road vehicle. It would provide the requirements for design and

De concert avec des organisations responsables de l'élaboration de normes agréées par le Conseil canadien des normes (CCN), Transports Canada élabore des normes de sécurité incorporées par renvoi au Règlement TMD. Le Règlement TMD incorpore également par renvoi des recommandations internationales telles que les Recommandations de l'ONU, le Code IMDG et les Instructions techniques de l'OACI. Ces documents doivent être maintenus à jour sur le plan des progrès technologiques, tenir compte des services réels, répondre aux questions soulevées par les intervenants et demeurer harmonisés avec les exigences des États-Unis et d'autres pays. Ces normes sont élaborées par consensus des membres des comités de normalisation.

Objectifs

Les modifications proposées modifieraient le Règlement TMD de manière à ce que des renvois soient faits à ces nouvelles normes de sécurité et recommandations internationales. Cette modification tiendrait également compte des objectifs du Conseil de coopération en matière de réglementation visant à améliorer la réciprocité des exigences réglementaires relatives aux contenants entre le Canada et les États-Unis et ceux de l'initiative de réduction de la paperasse visant à réduire le fardeau administratif imposé à l'industrie.

Description

Le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* mettrait à jour les renvois aux normes de sécurité, au 49 CFR, aux Recommandations de l'ONU et au *Manuel d'épreuves et de critères* de l'ONU, au Code IMDG ainsi qu'aux Instructions techniques de l'OACI et à son Supplément.

Ce projet de règlement mènerait à l'adoption de cinq nouvelles normes visant de nouveaux types de contenants, et neuf normes sur les contenants, déjà présentes dans le Règlement TMD, seraient mises à jour.

NOUVELLES NORMES

Citernes amovibles

Norme CSA B625-08, « Citernes mobiles pour le transport des marchandises dangereuses »

Le renvoi à cette norme CSA permettrait de fixer les exigences régissant la sélection, l'utilisation et les épreuves périodiques des citernes amovibles UN au Canada dans le Règlement TMD. Cette norme porte également sur la fabrication des citernes amovibles UN au Canada, même s'il n'existe actuellement aucun fabricant connu au pays.

Bien que les citernes amovibles UN représentent maintenant la majorité des citernes utilisées dans le transport international, en l'absence d'une telle norme dans le Règlement TMD, les citernes UN au Canada ne sont actuellement autorisées qu'au cas par cas, par la délivrance d'un certificat d'équivalence. L'adoption de cette nouvelle norme dans le Règlement TMD réduirait le fardeau administratif imposé aux utilisateurs de citernes amovibles UN et aux installations de contre-essai, tout en établissant un cadre réglementaire plus transparent pour régir ce type de contenants.

Les exigences de la norme CSA B625 cadrent avec les Recommandations de l'ONU.

Norme CSA B626-09, « Citernes amovibles de spécification TC 44 »

Le renvoi à cette nouvelle norme CSA permettrait d'introduire la spécification TC 44 pour les citernes amovibles en vue du transport de diesel par véhicule routier. Le renvoi à cette norme

manufacture that are specific to TC 44 tanks and would make reference to the CSA B620 standard for the general requirements applicable to all highway and TC portable tank specifications under the CSA B620 standard.

The development of this standard was driven by industry requirements, particularly by hydrocarbon drillers. The design methodology prescribed for TC 44 portable tanks is applicable not only to round or oval tanks but also to square and rectangular tanks with flat sides. A square or rectangular tank shape for the transport of diesel fuel responds to a need of certain industries for space efficiency aboard road vehicles when the tanks are integrated with large motorized equipment such as oil drilling equipment.

Pressure receptacles

CSA Standard B341-09, “UN pressure receptacles and multiple-element gas containers for the transport of dangerous goods”

CSA Standard B342-09, “Selection and use of UN pressure receptacles and multiple-element gas containers for the transport of dangerous goods, Class 2”

These two new standards would establish domestic requirements for Canada in relation to UN cylinders, tubes and multiple element gas containers (MEGCs) for the transport of Class 2 gases. The UN refers to these container types collectively as “pressure receptacles.” These standards are harmonized with the UN Recommendations.

Between Canada and the United States, the issue of mutual recognition of regulatory approvals for UN pressure receptacles has been addressed. CSA B342 recognizes for use in Canada UN pressure receptacles bearing the country of approval mark “USA” applied in accordance with the 49 CFR and UN cylinders with the “CAN” country of approval mark are recognized for use in the United States.

Users of UN “CAN” or UN “USA” cylinders would therefore benefit from reciprocal recognition of regulatory approval not currently afforded to the cylinder under existing regulations. This would increase flexibility and reduce costs to users while maintaining a high degree of safety.

Small means of containment

Transport Canada publication TP14850, “Small Containers for Transport of Dangerous Goods, Classes 3, 4, 5, 6.1, 8, and 9, a Transport Canada Standard”

This standard would establish requirements for the manufacture, selection and use of small means of containments for the transport of dangerous goods in Classes 3, 4, 5, 6.1, 8, and 9.

This amendment proposes to replace the CGSB 43.150 standard with the new TP14850 standard. TP14850 is harmonized with the 16th revised edition of the UN Recommendations and covers the manufacture and use of a wide variety of small means of containment for the transport of dangerous goods as well as addresses certain “special cases” that have been addressed to date through equivalency certificates. These include containers for dangerous goods transported for disposal from collection facilities serving the general public, alternative combinations packagings

permettrait de fixer les exigences pour la conception et la fabrication de ces citernes de spécification TC 44 particulières et renverrait à la norme CSA B620 pour les exigences générales applicables à toutes les citernes routières et citernes amovibles de spécification TC de la norme CSA B620.

L’élaboration de cette norme est attribuable aux exigences de l’industrie, particulièrement aux dirigeants de travaux d’exploitation des hydrocarbures. La méthode de conception prescrite pour les citernes amovibles de spécification TC 44 s’applique non seulement aux citernes rondes ou ovales, mais également aux citernes carrées ou rectangulaires avec parois planes. Une citerne carrée ou rectangulaire utilisée pour le transport de diesel répond à un besoin de certaines industries d’optimiser l’espace à bord des véhicules routiers lorsque les citernes sont intégrées à de grands équipements motorisés, comme de l’équipement de forage pétrolier.

Réceptifs à pression

Norme CSA B341-09, « Réceptifs à pression UN et conteneurs à gaz à éléments multiples destinés au transport des marchandises dangereuses »

Norme CSA B342-09, « Sélection et utilisation des réceptifs à pression UN et des conteneurs à gaz à éléments multiples pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2 »

Ces deux nouvelles normes établiraient le fondement des exigences internes au Canada relativement aux bouteilles à gaz, aux tubes et aux conteneurs à gaz à éléments multiples (CGEM) normalisés UN pour le transport des gaz de la classe 2. L’ONU reconnaît collectivement ces types de contenants comme des « réceptifs à pression ». Ces normes cadrent avec les Recommandations de l’ONU.

La question de la reconnaissance réciproque des approbations réglementaires entre le Canada et les États-Unis a été abordée. La norme CSA B342 reconnaît l’utilisation au Canada de réceptifs à pression normalisés UN portant la marque d’approbation « USA », conformément au 49 CFR, et l’utilisation des bouteilles à gaz normalisées UN portant la marque d’approbation « CAN » est reconnue aux États-Unis.

Par conséquent, les utilisateurs de bouteilles à gaz normalisées UN portant les marques « CAN » ou « USA » tireront profit d’une reconnaissance réciproque des approbations réglementaires qui n’existent pas, pour l’instant, pour les bouteilles à gaz régies par la réglementation existante. En plus de réduire les coûts pour les utilisateurs, cet avantage leur donnerait plus de souplesse tout en conservant un degré élevé de sécurité.

Petits contenants

Publication de Transports Canada TP14850, « Petits contenants pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9, une norme de Transports Canada »

Cette norme énoncerait les exigences concernant la fabrication, la sélection et l’utilisation de petits contenants pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9.

Cette modification vise à remplacer la norme CGSB 43.150 par la nouvelle norme TP14850, laquelle cadre avec la 16^e version révisée des Recommandations de l’ONU et porte sur la fabrication et l’utilisation d’un large éventail de petits contenants pour le transport de marchandises dangereuses. Elle aborde également certains « cas spéciaux » traités jusqu’ici au moyen de certificats d’équivalence. Il s’agit notamment des contenants pour le transport en vue de l’élimination des marchandises dangereuses d’installations de collecte grand public, des emballages combinés

also known as “lab packs,” and containers used to apply tar as sealant for roads and structures. Adopting this standard into the TDG Regulations would eliminate the need to apply for and obtain an equivalency certificate for these activities, thereby reducing administrative burden.

The TP14850 standard was developed as a Transport Canada publication; as such, it is available to the public through the Transport Canada online store at no charge in electronic form, or at nominal charge as a paper document.

NEW EDITION OF CONTAINER STANDARDS ALREADY IN THE TDG REGULATIONS

Cylinder standards

(1) CSA Standard B339-08, “Cylinders, Spheres and Tubes for the Transportation of Dangerous Goods”

(2) CSA Standard B340-08, “Selection and Use of Cylinders, Spheres, Tubes and Other Containers for the Transportation of Dangerous Goods, Class 2”

These standards together constitute the current Canadian domestic regulatory framework in relation to cylinders, spheres and tubes for the transport of gases. The 2008 editions of CSA B339 and B340 are new editions intended to replace the 2002 editions of these standards currently referenced in the TDG Regulations. These updated versions would incorporate new specifications for carbon fibre reinforced cylinders and revised specifications for specification cylinders TC-4LM used for refrigerated liquefied gases to improve its applicability for transport of refrigerated liquefied helium. Based on consultation with industry, a transition provision was considered necessary only for the case of pressure receptacles for refrigerated liquefied helium.

The 2008 edition of CSA B340 better aligns with 49 CFR in relation to the salvage containers that may be used to contain a leaking or defective cylinder for transport to a facility for remediation.

Aerosol containers

(3) CGSB Standard 43.123-2010, “Aerosol Containers and Gas Cartridges for Transport of Dangerous Goods”

This new edition of the standard on aerosol containers replaces the 1986 edition currently incorporated by reference in the TDG Regulations. This new edition now addresses the use of aerosol containers along with the manufacturing requirements which would allow stakeholders to refer only to the standard and not to both the standard and the TDG Regulations as it is the case presently.

It is also proposed to amend the TDG Regulations to clarify that dangerous goods classified as an aerosol must be contained in an aerosol container meeting the new standard. The new proposed text of section 5.11 would state that a person must not handle, offer for transport or transport dangerous goods that are UN1950, AEROSOLS or UN2037, GAS CARTRIDGES, unless they are contained in a means of containment that is manufactured, selected and used in accordance with CGSB-43.123-2010. It would clarify the regulatory text which in its current form could be interpreted to mean that the use of a means of containment that is compliant with CGSB-43.123-2010 is optional.

de remplacement, aussi appelés « emballages de labo », et des contenants utilisés pour appliquer le goudron comme liant pour les routes et les structures. L'adoption de cette norme dans le Règlement TMD éliminerait la nécessité de demander et d'obtenir un certificat d'équivalence pour ces activités, ce qui aurait pour conséquence de réduire le fardeau administratif.

La norme TP14850 est une publication de Transports Canada à laquelle le public a accès gratuitement en format électronique à partir du site Internet d'achat de publications en ligne ou en format papier moyennant certains frais.

NOUVELLE ÉDITION DES NORMES RELATIVES AUX CONTENANTS DÉJÀ INTÉGRÉES AU RÈGLEMENT TMD

Normes sur les bouteilles à gaz

(1) Norme CSA B339-08, « Bouteilles à gaz cylindriques et sphériques et tubes pour le transport des marchandises dangereuses »

(2) Norme CSA B340-08, « Sélection et utilisation de bouteilles à gaz cylindriques et sphériques, tubes et autres contenants utilisés pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2 »

Ensemble, ces normes constituent le cadre réglementaire interne canadien actuel concernant les bouteilles à gaz et tubes utilisés pour le transport de gaz. Les versions de 2008 des normes CSA B339 et B340 sont de nouvelles éditions servant à remplacer les versions de 2002 de ces normes auxquelles renvoie le Règlement TMD. Ces versions mises à jour intégreraient de nouvelles spécifications pour les bouteilles renforcées de fibres de carbone et des spécifications revues pour les bouteilles de spécification TC-4LM utilisées pour les gaz liquéfiés réfrigérés afin d'améliorer son applicabilité au transport de l'hélium liquide réfrigéré. À la suite de consultations avec l'industrie, une disposition transitoire a été jugée nécessaire seulement dans le cas des récipients à pression pour l'hélium liquide réfrigéré.

L'édition de 2008 de la norme CSA B340 est mieux alignée sur le 49 CFR en ce qui concerne les contenants de secours qui pourraient être utilisés pour transporter une bouteille défectueuse ou présentant une fuite vers une installation en vue de la réparer.

Bombes aérosol

(3) Norme CGSB 43.123-2010, « Bombes aérosol et cartouches à gaz pour le transport des marchandises dangereuses »

Cette nouvelle version de la norme sur les bombes aérosol remplace la version de 1986 actuellement incorporée par renvoi dans le Règlement TMD. On y aborde désormais l'utilisation des bombes aérosol ainsi que les exigences de fabrication qui permettraient aux intervenants de consulter seulement la norme, et non la norme et le Règlement TMD, comme c'est actuellement le cas.

Il est également proposé de modifier le Règlement TMD afin de préciser que les marchandises dangereuses classifiées comme des aérosols doivent être placées dans une bombe aérosol respectant la nouvelle norme. Dans le nouveau texte proposé de l'article 5.11, il serait interdit de manutentionner, de présenter au transport ou de transporter des marchandises dangereuses qui sont UN1950, AÉROSOLS, ou UN2037, CARTOUCHES À GAZ, à moins qu'elles ne soient dans un contenant fabriqué, sélectionné et utilisé conformément à la norme CGSB-43.123-2010. Le texte ajouterait des précisions au texte réglementaire qui, dans sa forme actuelle, pourrait être interprété comme signifiant que l'utilisation d'un contenant conforme à la norme CGSB-43.123-2010 est facultative.

The standard incorporates new designs for aerosols along with new provisions for transport of aerosols and gas cartridges intended for disposal; its adoption would eliminate the need to obtain equivalency certificates to transport waste aerosol containers.

Highway tanks (tank trucks) and TC portable tanks

(4) CSA B620-09, “Highway tanks and TC portable tanks for the transportation of dangerous goods”

(5) CSA B621-09, “Selection and use of highway tanks, TC portable tanks, and other large containers for the transportation of dangerous goods, Classes 3, 4, 5, 6.1, 8, and 9”

(6) CSA B622-09, “Selection and use of highway tanks, TC portable tanks, and ton containers for the transportation of dangerous goods, Class 2”

These standards together constitute the Canadian domestic regulatory framework in relation to the manufacture, selection and use of highway tanks (tank trucks) and TC portable tanks. The 2009 editions of the standards replace the 2003 versions currently incorporated by reference in the TDG Regulations.

The CSA B620-2009 standard contains several new and modified definitions that are intended to clarify the scope of application of the various requirements of the Standard such as new definitions and new specifications for highway tanks used for compressed and refrigerated liquefied gases.

The new CSA B621-2009 and CSA B622-2009 clarify periodic inspection requirements and also recognize tests done in the United States under 49 CFR. The adoption of the proposed standards would ensure reciprocity for TC highway and portable tank users from the United States who wish to use their highway tank in Canada. The 49 CFR regulations already accept equivalent TC highway tanks for use in the United States.

In CSA B621-2009, the specific requirement SR 4(a) in clause 8.4 has been modified to exclude tanks of 3 000 L or less capacity. SR 4(a) is a provision that allows most dangerous goods that are solids as well as dangerous goods that are liquids in Class 4, Packing Group (PG) III, Class 6.1 PG III, Class 8 PG III and Class 9, to be transported in non-standardized tanks that meet only general requirements and are not required to be periodically inspected and tested. Tanks of 3 000 L or less capacity are however addressed in the CAN/CGSB 43.146-2002 standard on intermediate bulk containers (IBC) that is also referenced in the TDG Regulations. With this change to the CSA B621 standard, users of tanks of 3 000 L or less capacity would be required to either use a TC standardized highway or portable tank under SR 4(b) of CSA B621, or to select an IBC authorized under CAN/CGSB 43.146-2002. Given that most users of tanks of 3 000 L capacity or less already follow the provisions in CAN/CGSB 43.146, it is expected that the cost impact of this change would be negligible.

Other proposed modifications

- Exemption for mobile refuelling tanks — The proposed special provision 90 is intended to provide relaxation from standard CGSB-43.146 for IBCs and would allow for the continued transport of diesel in IBCs in compliance with standard ULC/ORD-C142.13 manufactured before 2003. The

La norme intègre de nouvelles conceptions pour les aérosols ainsi que des dispositions pour le transport d'aérosols et de cartouches à gaz destinés à la destruction; l'adoption de cette norme éliminerait la nécessité d'obtenir un certificat d'équivalence pour transporter les bombes aérosol devant être détruites.

Citernes routières et citernes amovibles TC

(4) CSA B620-09, « Citernes routières et citernes amovibles TC pour le transport des marchandises dangereuses »

(5) CSA B621-09, « Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes amovibles TC et autres grands contenants pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9 »

(6) CSA B622-09, « Sélection et utilisation de citernes routières, de citernes amovibles TC et de contenants d'une tonne pour le transport de marchandises dangereuses de la classe 2 »

Ensemble, ces normes constituent le cadre réglementaire interne canadien actuel concernant la fabrication, la sélection et l'utilisation de citernes routières et de citernes amovibles TC. Les versions de 2009 de ces normes remplacent les versions de 2003 actuellement incorporées par renvoi dans le Règlement TMD.

La norme CSA B620-2009 présente plusieurs définitions nouvelles et modifiées visant à préciser le champ d'application des diverses exigences de la norme, notamment de nouvelles définitions et de nouvelles spécifications pour les citernes routières utilisées pour les gaz comprimés et les gaz liquéfiés réfrigérés.

Les nouvelles normes CSA B621-2009 et CSA B622-2009 précisent les exigences relatives à l'inspection périodique, en plus de reconnaître les tests effectués aux États-Unis conformément au 49 CFR. L'adoption des normes proposées garantirait la réciprocité pour les utilisateurs de citernes routières et de citernes amovibles TC des États-Unis qui veulent utiliser leur citerne routière au Canada. Le 49 CFR accepte déjà l'utilisation de citernes routières TC équivalentes aux États-Unis.

Dans la norme CSA B621-2009, l'exigence 4a) de l'article 8.4 a été modifiée pour exclure les citernes d'une capacité de 3 000 litres ou moins. L'exigence 4a) est une disposition qui permet le transport de la plupart des marchandises dangereuses solides ainsi que les marchandises dangereuses liquides de classe 4 et du groupe d'emballage (GE) III, de classe 6.1 GE III, de classe 8 GE III et de classe 9 dans des citernes non normalisées qui respectent seulement les exigences générales et que nous ne sommes pas tenus d'inspecter et de mettre à l'essai de façon périodique. Cependant, les citernes d'une capacité de 3 000 litres ou moins sont abordées dans la norme CAN/CGSB 43.146-2002 sur les grands récipients pour vrac (GRV) à laquelle renvoie également le Règlement TMD. Grâce à cette modification à la norme CSA B621, les utilisateurs de citernes d'une capacité de 3 000 litres ou moins seraient tenus soit d'utiliser une citerne routière ou amovible TC normalisée conformément à l'exigence 4b) de la norme CSA B621, soit de choisir un GRV autorisé conformément à la norme CAN/CGSB 43.146-2002. Comme la plupart des utilisateurs de citernes d'une capacité de 3 000 litres ou moins respectent déjà les dispositions de la norme CAN/CGSB 43.146, on s'attend à ce que l'incidence financière de cette modification soit négligeable.

Autres modifications proposées

- Exemption pour les citernes mobiles de ravitaillement — La disposition particulière 90 proposée a pour but d'atténuer les exigences de la norme CGSB-43.146 pour les GRV et de permettre le transport continu du diesel dans des GRV conformes à la norme ULC/ORD-C142.13 fabriqués avant

CGSB-43.146 includes a sunset date of 2010 after which an IBC authorized under ULC/ORD-C142.13 is no longer authorized in transport. Transport Canada recognizes the equivalent level of safety and has granted 314 equivalency certificates since 2010 to allow the transport of diesel in existing tanks manufactured before 2003. This proposed relaxation would benefit the forestry and mining industries that use these tanks for refuelling of equipment in remote areas.

- Since the referenced versions of the IMDG Code, the ICAO Technical Instructions, the Supplement to the ICAO Technical Instructions and the UN *Manual of Tests and Criteria* appear in the table to section 1.3, this amendment proposes to eliminate duplication by repealing the entries in the definitions.
- The title of section 5.11 would change to read “UN1959, AEROSOLS, and UN2037, GAS CARTRIDGES.” Gas cartridges were not previously addressed in the aerosol container standard.
- Part 12 would include numerous consequential amendments to correctly reference the 2011–2012 version of the ICAO Technical Instructions and Supplement; these include new section numbers as well as revised packing instruction numbers and descriptions.
- The references to CGA P-20 and ISO 2592 in the table to section 1.3 would be updated to their more recent versions.
- The reference to ULC Standard S507 in the table to section 1.3 would be updated to the 2007 version.
- While ULC S512 and S554 remain unchanged, this amendment proposes to update the references in the table to section 1.3 to the versions that were reaffirmed in 2007 and 2010, respectively.
- The title of section 1.44 would be amended to clarify that this section is intended to exempt only drums containing residues of dangerous goods.
- As subsection 5.11(6) is proposed to be repealed, amendments are required to section 1.15 and special provision 80 to remove the reference to this subsection which relates to aerosols in limited quantity.

“One-for-One” Rule

The One-for-One Rule applies to the proposed amendment and contains elements considered to be both “IN” and “OUT.”

The proposed “OUTS” (relief from need to request authorization) are equivalency certificates that would no longer be required if the proposed standards were adopted in the TDG Regulations. Presently, the industry has to apply for an equivalency certificate to manufacture or use means of containments not yet allowed under the TDG Regulations. To estimate the administrative burden associated with applying for an equivalency certificate, it was estimated that it could take up to three hours to fill out and mail one application and would take three hours as well to submit a request for a renewal every 2 years. A total of 689 equivalency certificates would no longer be required with the adoption of this proposed amendment. This portion represents an annualized “OUT” of \$28,961 or a reduction in administrative burden of \$203,411 over 10 years.

The proposed “IN” (new requirement to obtain authorization) is from the updated standard for aerosols and gas cartridges (CGSB 43.123-2010) which would introduce a new requirement

2003. La norme CGSB-43.146 comprend une date butoir fixée en 2010 après laquelle est interdit au transport un GRV autorisé conformément à la norme ULC/ORD-C142.13. Transports Canada reconnaît le niveau de sécurité équivalent et a accordé 314 certificats d'équivalence depuis 2010 afin de permettre le transport de diesel dans les citernes existantes fabriquées avant 2003. Cette atténuation proposée serait avantageuse pour les secteurs forestier et minier qui utilisent ces citernes pour le ravitaillement d'équipement dans des régions éloignées.

- Étant donné que les versions incorporées du Code IMDG, des Instructions techniques de l'OACI, du Supplément aux Instructions techniques de l'OACI et du *Manuel d'épreuves et de critères* de l'ONU apparaissent dans le tableau de l'article 1.3, cette modification propose d'éliminer le chevauchement en abrogeant les entrées dans les définitions.
- Le titre de l'article 5.11 serait modifié pour se lire comme suit : « UN1959, AÉROSOLS, et UN2037, CARTOUCHES À GAZ ». Les cartouches à gaz n'étaient pas abordées auparavant dans la norme sur les bombes aérosol.
- La partie 12 comprendrait de nombreuses modifications corrélatives pour bien renvoyer à la version 2011-2012 des Instructions techniques de l'OACI et son Supplément; il s'agit entre autres de nouveaux numéros d'articles ainsi que de nouveaux numéros et de nouvelles descriptions d'instructions d'emballage.
- Les renvois aux normes CGA P-20 et ISO 2592 au tableau de l'article 1.3 seraient mis à jour pour renvoyer à leurs versions les plus récentes.
- Le renvoi à la norme ULC S507 au tableau de l'article 1.3 serait mis à jour pour renvoyer à la version de 2007.
- Même si les normes ULC S512 et S554 demeurent les mêmes, cette modification propose de mettre à jour les renvois au tableau de l'article 1.3 aux versions maintenues en 2007 et en 2010 respectivement.
- Le titre de l'article 1.44 serait modifié de façon à préciser que cet article vise à exempter seulement les fûts contenant des résidus de marchandises dangereuses.
- Étant donné que l'on propose l'abrogation du paragraphe 5.11(6), des modifications sont requises à l'article 1.15 et à la disposition particulière 80 afin de supprimer le renvoi à ce paragraphe lié aux aérosols en quantité limitée.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique à la modification proposée. Elle englobe des éléments jugés à la fois comme des « AJOUTS » et des « SUPPRESSIONS ».

Les « SUPPRESSIONS » proposées (qui sont exonérées de la nécessité de demander une autorisation) sont les certificats d'équivalence qui ne seraient plus nécessaires si la modification proposée était adoptée dans le Règlement TMD. Actuellement, le secteur doit présenter une demande de certificat d'équivalence pour fabriquer ou utiliser des contenants qui ne sont pas encore autorisés en vertu du Règlement TMD. Pour évaluer le fardeau administratif associé à la présentation d'une demande de certificat d'équivalence, on a estimé à un maximum de trois heures le temps requis pour remplir et poster une demande, et à trois heures également pour présenter une demande de renouvellement tous les 2 ans. Au total, 689 certificats d'équivalence ne seraient plus requis avec l'adoption de cette modification proposée. Cette portion représente une « SUPPRESSION » annualisée de 28 961 \$ ou une réduction du fardeau administratif de 203 411 \$ sur 10 ans.

L'« AJOUT » proposé (nouvelle exigence sur l'obtention d'une autorisation) provient de la norme mise à jour sur les aérosols et les cartouches à gaz (CGSB 43.123-2010), qui introduirait une

for registration of companies to obtain an approval for the manufacturing of aerosols and gas cartridges. Based on a survey circulated to the seven companies that this new requirement would affect, it was estimated that the initial registration process could require up to 15 hours and the renewal process could take up to 3 hours to complete every five years after the initial registration. The proposed registration requirement under standard CGSB 43.123-2010 represents an annualized "IN" of \$537 or a total of \$3,769.

Of the seven companies that took part in the survey, three offered a range of comments regarding these calculations. The first opined that our estimates were based on statistics and forecasts that seemed reasonable; the second stated the numbers were close for initial registration, close for recertification, but low on labour rates; and the third stated that this proposed amendment would impose no great burden on the company.

The net total of the proposed amendments represents an "OUT" of \$28,425 annualized average or a reduction in administrative burden of \$199,642 over 10 years. This estimate is also based on a 7% discount rate and an hourly wage of \$28.56.

The current proposed amendment to the TDG Regulations would not increase administrative burden on stakeholders. By aligning with international requirements, United States requirements and current practices and technology, administrative burden would be reduced.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposed amendment.

Consultation

The safety standards are developed within technical committees composed of members of the container manufacturing industry, user industry as well as regulatory bodies. Standards represent the consensus view of stakeholders in their development.

Extensive consultations were also held with provincial authorities, industry, carriers and enforcement personnel; they support the adoption of these standards and the proposal should be well received.

Through the Regulatory Cooperation Council, Canada and the United States are identifying regulatory requirements for which enhanced reciprocity could be achieved including specification requirements for means of containment that are reflected in the standards proposed to be incorporated by reference.

Rationale

A number of standards proposed would harmonize the TDG Regulations with the 16th edition of the UN Recommendations. Updating to the 16th edition of the UN Recommendations would be helpful to Canadian industry involved in the transportation of dangerous goods in small means of containment, particularly when consigning the goods for international transport. It would also be helpful to manufacturers of UN means of containment in Canada who may wish to export their products to other countries that follow the UN Recommendations. It would ensure that the level of small means of containment integrity demanded for Canadian domestic transport meets the minimum requirements for safety established by the international community. These new

nouvelle exigence d'inscription des entreprises pour obtenir une approbation de fabrication d'aérosols et de cartouches à gaz. Selon un sondage diffusé dans les sept entreprises qui seraient touchées par cette exigence, il a été estimé que le processus d'inscription initial pourrait prendre jusqu'à 15 heures, et le processus de renouvellement pourrait prendre jusqu'à 3 heures tous les cinq ans après l'inscription initiale. L'exigence d'inscription proposée conformément à la norme CGSB 43.123-2010 représente un « AJOUT » annualisé de 537 \$ ou de 3 769 \$, au total.

Des sept entreprises ayant participé au sondage, trois ont formulé divers commentaires à l'égard de ces calculs. La première était d'avis que nos estimations étaient fondées sur des statistiques et des prévisions qui semblaient raisonnables; la deuxième a déclaré que les chiffres étaient près de la réalité pour l'inscription initiale et le renouvellement, mais inférieurs à la réalité en ce qui a trait aux frais de main-d'œuvre; la troisième a déclaré que cette modification proposée n'imposerait pas un lourd fardeau à l'entreprise.

Le total net des modifications proposées représente une suppression moyenne annualisée de 28 425 \$ ou une réduction du fardeau administratif de 199 642 \$ sur 10 ans. L'estimation est également fondée sur un taux d'actualisation de 7 % et un taux horaire de 28,56 \$.

La modification proposée au Règlement TMD n'accroîtrait pas le fardeau administratif des partenaires. En harmonisant les exigences internationales, les exigences des États-Unis ainsi que les pratiques et la technologie actuelles, le fardeau administratif serait de fait réduit.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette modification proposée.

Consultation

Les normes de sécurité sont élaborées au sein de comités techniques composés de membres du secteur de la fabrication des contenants, des utilisateurs, ainsi que des organes de réglementation. Les normes résultent d'un consensus entre les intervenants dans le cadre de leur élaboration.

De vastes consultations ont également été tenues avec les autorités provinciales, l'industrie, les transporteurs et les personnes chargées de l'application de la loi; ils appuient l'adoption de ces normes, et la modification proposée devrait recevoir un accueil favorable.

Par l'entremise du Conseil de coopération en matière de réglementation, le Canada et les États-Unis fixent les exigences réglementaires pour lesquelles il serait possible d'améliorer la réciprocité, notamment des exigences particulières aux contenants dont il est question dans les normes que l'on propose d'incorporer par renvoi.

Justification

Certaines normes proposées permettraient d'aligner le Règlement TMD sur la 16^e édition des Recommandations de l'ONU. Une mise à jour avec la 16^e édition des Recommandations de l'ONU serait utile à l'industrie canadienne qui s'occupe du transport des marchandises dangereuses dans de petits contenants, en particulier lorsqu'elle expédie les marchandises par transport international. Elle serait également utile aux fabricants de contenants UN qui pourraient souhaiter exporter leurs produits dans d'autres pays respectant les Recommandations de l'ONU. Cela garantirait que le niveau d'intégrité des petits contenants exigé pour le transport interne au Canada respecte les exigences minimales de sécurité établies par la communauté internationale. Ces

éditions would reflect use and safety experience, and advances in technology and industrial practices.

The new CSA and CGSB standards address types of means of containment not currently authorized for dangerous goods transport in Canada. The adoption of new standards in the Regulations would increase the variety of means of containment available to shippers and transporters of dangerous goods in Canada. It would remove barriers to trade by authorizing certain types of means of containment already in use internationally but for which no domestic Canadian regulations now exist; it would also reduce the administrative burden and align with the objectives of the Regulatory Cooperation Council.

The proposed amendments are expected to have minimal economic impact since industry is already complying with the safety standards that are proposed to be incorporated by reference. The update of standards incorporated by reference in the TDG Regulations would benefit manufacturers of means of containment and shippers of dangerous goods worldwide. It would also impact Canadian reviewers and requalifiers as it would harmonize most Canadian technical requirements with international requirements including those of the United States.

Most of the proposed standards would benefit industry since they offer additional options for the transport of dangerous goods in Canada; this would be the case for TC and UN portable tanks, UN pressure receptacles and for the selection and use of highway tanks.

Also, restrictions for the transportation of refrigerated liquids in non-standardized means of containment would be introduced with the adoption of the revised standard for the selection and use of cylinders, spheres and tubes (CSA B340-08).

All in all, these proposed amendments would allow cutting red tape for industry that voluntarily complies with the new proposed standards and would harmonize the Canadian requirements for means of containment with the requirements of the United States and the UN Recommendations.

Implementation, enforcement and service standards

To minimize the economic impact, the revised standard for the selection and use of gases (CSA B340-08) allows for a transitional period of 30 years for companies involved in the transportation of helium. This would allow non-standardized means of containment of up to 550 L capacity and manufactured before January 2008 to be used for transportation of helium before being replaced with the standardized TC-4LM specification cylinders. This 30-year transition period would be sufficient to ensure that all existing means of containment utilized for the transportation of helium remain useable for their entire lifespan, thus ensuring no additional cost to industry.

Compliance with the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*, and the TDG Regulations is accomplished through the existing inspection network in Canada. The network includes both federal and provincial inspection forces that inspect all modes of transport and all consignors of dangerous goods.

nouvelles éditions tiendraient compte de l'utilisation et de la sécurité, ainsi que des avancées dans la technologie et les pratiques de l'industrie.

Les nouvelles normes CSA et CGSB portent sur les types de contenants qui ne sont pas autorisés actuellement pour le transport des marchandises dangereuses au Canada. L'adoption des nouvelles normes dans le Règlement TMD augmenterait la variété des contenants servant au transport des marchandises dangereuses que peuvent utiliser les expéditeurs et les transporteurs de marchandises dangereuses au Canada. Elle éliminerait les obstacles au commerce en autorisant certains types de contenants déjà utilisés à l'échelle internationale, mais pour lesquels il n'existe actuellement aucune exigence réglementaire canadienne; elle réduirait également le fardeau administratif et cadrerait avec les objectifs du Conseil de coopération en matière de réglementation.

La modification proposée devrait avoir des retombées économiques minimales puisque le secteur se conforme déjà aux normes de sécurité que l'on propose d'incorporer par renvoi. La mise à jour des normes incorporées par renvoi au Règlement TMD serait utile aux fabricants de contenants et aux expéditeurs de marchandises dangereuses partout dans le monde. Elle réduirait également une incidence sur les examinateurs et les installations de requalification puisqu'elle permettrait d'aligner la plupart des exigences techniques canadiennes sur les exigences internationales, dont celles des États-Unis.

La plupart des normes proposées seraient utiles pour l'industrie puisqu'elles offrent d'autres options pour le transport des marchandises dangereuses au Canada; ce serait le cas pour les citernes amovibles TC et UN, les récipients à pression portant la marque « UN » et pour la sélection et l'utilisation des citernes routières.

De plus, des restrictions sur le transport des liquides réfrigérés dans des contenants non normalisés seraient instaurées avec l'adoption de la norme révisée pour la sélection et l'utilisation de bouteilles et de tubes (norme CSA B340-08).

En somme, ces modifications permettraient de réduire la paperasse pour les membres de l'industrie qui se conforment aux nouvelles normes proposées et permettraient d'aligner les exigences canadiennes relatives aux contenants sur les exigences des États-Unis et les Recommandations de l'ONU.

Mise en œuvre, application et normes de service

Pour minimiser l'incidence économique, la norme révisée sur la sélection et l'utilisation de gaz (norme CSA B340-08) prévoit une période de transition de 30 ans pour les entreprises qui s'occupent du transport de l'hélium. Cette mesure permettrait l'utilisation de contenants non normalisés d'une capacité d'au plus 550 litres et fabriqués avant janvier 2008 pour le transport de l'hélium, avant d'être remplacés par les bouteilles de spécification TC-4LM normalisées. Cette période de transition de 30 ans serait suffisante pour garantir que tous les contenants existants utilisés pour le transport de l'hélium demeurent utilisables pour toute leur durée de vie, sans coût additionnel pour l'industrie.

Le réseau canadien d'inspection actuel assure la conformité à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et à son règlement. Ce réseau se compose d'inspecteurs fédéraux et provinciaux qui inspectent tous les modes de transport et tous les expéditeurs de marchandises dangereuses.

Contacts

Geneviève Sansoucy
Analyste
Regulatory Affairs Branch
Transport Dangerous Goods Directorate
Department of Transport
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street, 9th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-990-5766
Fax: 613-993-5925
Email: TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire@tc.gc.ca

Stéphane Garneau
Superintendant
Intermediate Bulk Containers and Small Means of Containment
Regulatory Affairs Branch
Transport Dangerous Goods Directorate
Department of Transport
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street, 9th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-991-3151
Fax: 613-993-5925
Email: TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire@tc.gc.ca

Personnes-ressources

Geneviève Sansoucy
Analyste
Direction des affaires réglementaires
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Ministère des Transports
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks, 9^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-990-5766
Télécopieur : 613-993-5925
Courriel : TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire@tc.gc.ca

Stéphane Garneau
Surintendant
Grands récipients pour vrac et petits contenants
Direction des affaires réglementaires
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Ministère des Transports
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks, 9^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-991-3151
Télécopieur : 613-993-5925
Courriel : TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 30(1)^a of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^b, that the Governor in Council, pursuant to sections 27^c and 27.1^d of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Update of Standards)*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations to the Minister of Transport within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Geneviève Sansoucy, Analyst, Regulatory Affairs Branch, Transport Dangerous Goods Directorate, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 9th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-990-5766; fax: 613-993-5925; email: TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire@tc.gc.ca).

Ottawa, November 7, 2013

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 30(1)^a de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^b, que le gouverneur en conseil, en vertu des articles 27^c et 27.1^d de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour des normes)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Geneviève Sansoucy, analyste, Direction des affaires réglementaires, Direction générale du transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 9^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-990-5766; téléc. : 613-993-5925; courriel : TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire@tc.gc.ca).

Ottawa, le 7 novembre 2013

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

^a S.C. 2009, c. 9, s. 29(1)

^b S.C. 1992, c. 34

^c S.C. 2009, c. 9, s. 25

^d S.C. 2009, c. 9, s. 26

^a L.C. 2009, ch. 9, par. 29(1)

^b L.C. 1992, ch. 34

^c L.C. 2009, ch. 9, art. 25

^d L.C. 2009, ch. 9, art. 26

**REGULATIONS AMENDING THE TRANSPORTATION
OF DANGEROUS GOODS REGULATIONS
(UPDATE OF STANDARDS)**

AMENDMENTS

1. (1) The entry for section 1.10 in the Table of Contents of Part 1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*¹ is struck out.

(2) The entry for section 1.44 in the Table of Contents of Part 1 of the Regulations is replaced by the following:

Residue of Dangerous Goods in a Drum
Exemption 1.44

2. The portion of section 1.3.1 of the Regulations after the title is replaced by the following:

A document set out in column 2 of the table to this section is a safety standard or a safety requirement. If the document is referred to in these Regulations, it is referred to by the short form set out in column 1.

Because the short forms are set out alphabetically in each language, the corresponding item number in the French-language table is shown in parentheses under the English-language item number.

Some documents set out in the table are not referred to in these Regulations but are referred to in documents that are referred to in these Regulations.

Table

Item	Column 1 Short Form	Column 2 Safety Standard or Safety Requirement
1 (21)	ASTM Corrosion Test	ASTM G 31-72, "Standard Practice for Laboratory Immersion Corrosion Testing of Metals", May 30, 1972, as reapproved in 1995, published by the American Society for Testing and Materials (ASTM)
2 (1)	ASTM D 1200	ASTM D 1200-94, "Standard Test Method for Viscosity by Ford Viscosity Cup", August 15, 1994, published by the American Society for Testing and Materials (ASTM)
3 (2)	ASTM D 4359	ASTM D 4359-90, "Standard Test Method for Determining Whether a Material Is a Liquid or a Solid", July 1990, published by the American Society for Testing and Materials (ASTM)
4 (3)	ASTM F 852	ASTM F 852-86, "Standard Specification for Portable Gasoline Containers for Consumer Use", June 1986, published by the American Society for Testing and Materials (ASTM)
5 (4)	49 CFR	Parts 171 to 180 of Title 49 of the "Code of Federal Regulations" of the United States, 2010, but does not include Subpart B of Part 107 when that subpart is referenced in Parts 171 to 180
6 (5)	CGA P-20	"Standard for Classification of Toxic Gas Mixtures", Fourth Edition, 2009, published by the Compressed Gas Association, Inc. (CGA)
7 (6)	CGSB-32.301	National Standard of Canada CAN/CGSB-32.301-M87, "Canola Meal", April 1987, published by the Canadian General Standards Board (CGSB)

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE
TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES
(MISE À JOUR DES NORMES)**

MODIFICATIONS

1. (1) L'entrée de l'article 1.10 dans la table des matières de la partie 1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*¹ est supprimée.

(2) L'entrée de l'article 1.44 dans la table des matières de la partie 1 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Exemption relative aux résidus de marchandises dangereuses dans un fût..... 1.44

2. Le passage de l'article 1.3.1 du même règlement suivant le titre est remplacé par ce qui suit :

Tout document prévu à la colonne 2 du tableau du présent article est une norme de sécurité ou une règle de sécurité. S'il est fait mention du document dans le présent règlement, la forme abrégée prévue à la colonne 1 est employée.

Étant donné que les formes abrégées sont énumérées selon l'ordre alphabétique dans chaque version, le numéro d'article correspondant dans la version anglaise du tableau est indiqué entre parenthèses sous le numéro d'article dans la version française.

Certains documents prévus dans le tableau ne sont pas mentionnés dans le présent règlement, mais le sont dans des documents mentionnés dans celui-ci.

Tableau

Article	Colonne 1 Forme abrégée	Colonne 2 Norme de sécurité ou règle de sécurité
1 (2)	ASTM D 1200	ASTM D 1200-94, « Standard Test Method for Viscosity by Ford Viscosity Cup », le 15 août 1994, publiée par l'American Society for Testing and Materials (ASTM)
2 (3)	ASTM D 4359	ASTM D 4359-90, « Standard Test Method for Determining Whether a Material Is a Liquid or a Solid », juillet 1990, publiée par l'American Society for Testing and Materials (ASTM)
3 (4)	ASTM F 852	ASTM F 852-86, « Standard Specification for Portable Gasoline Containers for Consumer Use », juin 1986, publiée par l'American Society for Testing and Materials (ASTM)
4 (5)	49 CFR	Les parties 171 à 180 du titre 49 du « Code of Federal Regulations » des États-Unis, 2010, à l'exclusion de la sous-partie B de la partie 107 lorsque cette sous-partie est citée aux parties 171 à 180
5 (6)	CGA P-20	« Standard for Classification of Toxic Gas Mixtures », quatrième édition, 2009, publiée par la Compressed Gas Association, Inc. (CGA)
6 (7)	CGSB-32.301	Norme nationale du Canada CAN/CGSB-32.301-M87, « Tourteau de canola », avril 1987, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC)
7 (8)	CGSB-43.123	Office des normes générales du Canada, CGSB-43.123-2010, « Bombes aérosol et cartouches à gaz pour le transport de marchandises dangereuses », juin 2010, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC)

¹ SOR/2001-286

¹ DORS/2001-286

Table — Continued

Tableau (suite)

Item	Column 1 Short Form	Column 2 Safety Standard or Safety Requirement
8 (7)	CGSB-43.123	Canadian General Standards Board, CGSB-43.123-2010, "Aerosol Containers and Gas Cartridges for Transport of Dangerous Goods", June 2010, published by the Canadian General Standards Board (CGSB)
9 (8)	CGSB-43.125	National Standard of Canada CAN/CGSB-43.125-99, "Packaging of Infectious Substances, Diagnostic Specimens, Biological Products and Biomedical Waste for Transport", May 1999, published by the Canadian General Standards Board (CGSB)
10 (9)	CGSB-43.126	Canadian General Standards Board, CGSB-43.126-2008, "Reconditioning, Remanufacturing and Repair of Drums for the Transportation of Dangerous Goods", September 2008, published by the Canadian General Standards Board (CGSB)
11 (10)	CGSB-43.146	National Standard of Canada CAN/CGSB-43.146-2002, "Design, Manufacture and Use of Intermediate Bulk Containers for the Transportation of Dangerous Goods", January 2002, published by the Canadian General Standards Board (CGSB)
12 (11)	CGSB-43.147	National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147-2005, "Construction, Modification, Qualification, Maintenance, and Selection and Use of Means of Containment for the Handling, Offering for Transport, or Transporting of Dangerous Goods by Rail", May 2005, as amended in July 2008, published by the Canadian General Standards Board (CGSB)
13 (12)	CGSB-43.151	National Standard of Canada CAN/CGSB-43.151-97, "Packing of Explosives (Class 1) for Transportation", December 1997, published by the Canadian General Standards Board (CGSB)
14 (14)	CSA B339	CSA Standard B339-08, "Cylinders, spheres, and tubes for the transportation of dangerous goods", March 2008, published by the Canadian Standards Association (CSA)
15 (15)	CSA B340	CSA Standard B340-08, "Selection and use of cylinders, spheres, tubes, and other containers for the transportation of dangerous goods, Class 2", March 2008, published by the Canadian Standards Association (CSA)
16 (16)	CSA B341	CSA Standard B341-09, "UN pressure receptacles and multiple-element gas containers for the transport of dangerous goods", March 2009, published by the Canadian Standards Association (CSA)
17 (17)	CSA B342	CSA Standard B342-09, "Selection and use of UN pressure receptacles and multiple-element gas containers for the transport of dangerous goods, Class 2", March 2009, published by the Canadian Standards Association (CSA)
18 (18)	CSA B620	CSA Standard B620-09, "Highway tanks and TC portable tanks for the transportation of dangerous goods", January 2009, published by the Canadian Standards Association (CSA)

Article	Colonne 1 Forme abrégée	Colonne 2 Norme de sécurité ou règle de sécurité
8 (9)	CGSB-43.125	Norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.125-99, « Conditionnement des matières infectieuses, des échantillons de diagnostic, des produits biologiques et des déchets biomédicaux en vue du transport », mai 1999, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC)
9 (10)	CGSB-43.126	Office des normes générales du Canada, CGSB-43.126-2008, « Reconditionnement, reconstruction et réparation des fûts pour le transport des marchandises dangereuses », septembre 2008, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC)
10 (11)	CGSB-43.146	Norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.146-2002, « Conception, fabrication et utilisation de grands récipients pour vrac destinés au transport des marchandises dangereuses », janvier 2002, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC)
11 (12)	CGSB-43.147	Norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147-2005, « Construction, modification, qualification, entretien, sélection et utilisation des contenants pour la manutention, la demande de transport ou le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer », mai 2005, modifiée en juillet 2008 et publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC)
12 (13)	CGSB-43.151	Norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.151-97, « Conditionnement des explosifs (classe 1) aux fins de transport », décembre 1997, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC)
13 (24)	Code IMDG	Volumes 1 et 2 du « Code maritime international des marchandises dangereuses », édition de 2010, y compris l'Amendement n° 35-10, publié par l'Organisation maritime internationale (OMI)
14 (14)	CSA B339	Norme CSA B339-08, « Bouteilles à gaz cylindriques et sphériques et tubes pour le transport des marchandises dangereuses », septembre 2009, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
15 (15)	CSA B340	Norme CSA B340-08, « Sélection et utilisation de bouteilles à gaz cylindriques et sphériques, tubes et autres contenants pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2 », décembre 2008, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
16 (16)	CSA B341	Norme CSA B341-09, « Récipients à pression UN et conteneurs à gaz à éléments multiples destinés au transport des marchandises dangereuses », décembre 2009, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
17 (17)	CSA B342	Norme CSA B342-09, « Sélection et utilisation des récipients à pression UN et des conteneurs à gaz à éléments multiples pour le transport des marchandises dangereuses, classe 2 », décembre 2009, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
18 (18)	CSA B620	Norme CSA B620-09, « Citernes routières et citernes amovibles TC pour le transport des marchandises dangereuses », mars 2010, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)

Table — *Continued*

Item	Column 1 Short Form	Column 2 Safety Standard or Safety Requirement
19 (19)	CSA B621	CSA Standard B621-09, "Selection and use of highway tanks, TC portable tanks, and other large containers for the transportation of dangerous goods, Classes 3, 4, 5, 6.1, 8, and 9", January 2009, published by the Canadian Standards Association (CSA)
20 (20)	CSA B622	CSA Standard B622-09, "Selection and use of highway tanks, TC portable tanks, and ton containers for the transportation of dangerous goods, Class 2", January 2009, published by the Canadian Standards Association (CSA)
21 (22)	CSA B625	CSA Standard B625-08, "Portable tanks for the transport of dangerous goods", July 2008, published by the Canadian Standards Association (CSA)
22 (23)	CSA B626	CSA Standard B626-09, "Portable tank specification TC 44", February 2009, published by the Canadian Standards Association (CSA)
23 (24)	ICAO Technical Instructions	"Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air", 2011-2012 Edition, published by the International Civil Aviation Organization (ICAO)
24 (13)	IMDG Code	Volumes 1 and 2 of the "International Maritime Dangerous Goods Code", 2010 Edition, including Amendment 35-10, published by the International Maritime Organization (IMO)
25 (25)	ISO 2431	International Standard ISO 2431, "Paints and varnishes — Determination of flow time by use of flow cups", Fourth Edition, February 15, 1993, including Technical Corrigendum 1, 1994, published by the International Organization for Standardization (ISO)
26 (26)	ISO 2592	International Standard ISO 2592:2000(E), "Determination of flash and fire points — Cleveland open cup method", Second Edition, September 15, 2000, published by the International Organization for Standardization (ISO)
27 (27)	ISO 9328-2	International Standard ISO 9328-2, "Steel plates and strips for pressure purposes — Technical delivery conditions — Part 2: Unalloyed and low-alloyed steels with specified room temperature and elevated temperature properties", First Edition, December 1, 1991, published by the International Organization for Standardization (ISO)
28 (28)	ISO 10156	International Standard ISO 10156, "Gases and gas mixtures — Determination of fire potential and oxidizing ability for the selection of cylinder valve outlets", Second Edition, February 15, 1996, published by the International Organization for Standardization (ISO)
29 (29)	ISO 10298	International Standard ISO 10298, "Determination of toxicity of a gas or gas mixture", First Edition, December 15, 1995, published by the International Organization for Standardization (ISO)
30 (31)	Manual of Tests and Criteria	"Recommendations on the Transport of Dangerous Goods: Manual of Tests and Criteria", Fifth Revised Edition, 2009, published by the United Nations (UN)

Tableau (*suite*)

Article	Colonne 1 Forme abrégée	Colonne 2 Norme de sécurité ou règle de sécurité
19 (19)	CSA B621	Norme CSA B621-09, « Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes amovibles TC et autres grands contenants pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9 », octobre 2009, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
20 (20)	CSA B622	Norme CSA B622-09, « Sélection et utilisation des citernes routières, des citernes amovibles TC et des contenants d'une tonne pour le transport des marchandises dangereuses de la classe 2 », février 2010, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
21 (1)	Épreuve de corrosion ASTM	ASTM G 31-72, « Standard Practice for Laboratory Immersion Corrosion Testing of Metals », le 30 mai 1972, nouvelle approbation en 1995, publiée par l'American Society for Testing and Materials (ASTM)
22 (21)	CSA B625	Norme CSA B625-08, « Citernes mobiles pour le transport des marchandises dangereuses », août 2009, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
23 (22)	CSA B626	Norme CSA B626-09, « Citernes amovibles de spécification TC 44 », octobre 2009, publiée par l'Association canadienne de normalisation (CSA)
24 (23)	Instructions techniques de l'OACI	« Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses », édition de 2011-2012, publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
25 (25)	ISO 2431	Norme internationale ISO 2431, « Peintures et vernis — Détermination du temps d'écoulement au moyen de coupes d'écoulement », 4 ^e édition, le 15 février 1993, y compris le rectificatif technique 1, 1994, publiée par l'Organisation internationale de normalisation (ISO)
26 (26)	ISO 2592	Norme internationale ISO 2592:2000(F), « Détermination des points d'éclair et de feu — Méthode Cleveland en vase ouvert », 2 ^e édition, le 15 septembre 2000, publiée par l'Organisation internationale de normalisation (ISO)
27 (27)	ISO 9328-2	Norme internationale ISO 9328-2, « Tôles et bandes en acier pour service sous pression — Conditions techniques de livraison — Partie 2 : Aciers non alliés et faiblement alliés à propriétés spécifiées à températures ambiante et élevée », 1 ^{re} édition, le 1 ^{er} décembre 1991, publiée par l'Organisation internationale de normalisation (ISO)
28 (28)	ISO 10156	Norme internationale ISO 10156, « Gaz et mélanges de gaz — Détermination du potentiel d'inflammabilité et d'oxydation pour le choix des raccords de sortie de robinets », 2 ^e édition, le 15 février 1996, publiée par l'Organisation internationale de normalisation (ISO)
29 (29)	ISO 10298	Norme internationale ISO 10298, « Détermination de la toxicité d'un gaz ou d'un mélange de gaz », 1 ^{re} édition, le 15 décembre 1995, publiée par l'Organisation internationale de normalisation (ISO)
30 (33)	Lignes directrices de l'OCDE	Lignes directrices de l'OCDE pour les essais de produits chimiques n° 404, « Effet irritant/corrosif aigu sur la peau », le 17 juillet 1992, publiées par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)

Table — Continued

Item	Column 1 Short Form	Column 2 Safety Standard or Safety Requirement
31 (32)	MIL-D-23119G	MIL-D-23119G, "Military Specification: Drums, Fabric, Collapsible, Liquid Fuel, Cylindrical, 500-Gallon Capacity", July 15, 1992, published by the United States Department of Defense
32 (33)	MIL-T-52983G	MIL-T-52983G, "Military Specification: Tanks, Fabric, Collapsible: 3,000, 10,000, 20,000 and 50,000 Gallon, Fuel", May 11, 1994, published by the United States Department of Defense
33 (30)	OECD Guidelines	OECD Guidelines for Testing of Chemicals No. 404, "Acute Dermal Irritation/Corrosion", July 17, 1992, published by the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)
34 (35)	Supplement to the ICAO Technical Instructions	Supplement to the "Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air", 2011-2012 Edition, published by the International Civil Aviation Organization (ICAO)
35 (36)	TP14850	Transport Canada Standard TP14850E, "Small Containers for Transport of Dangerous Goods, Classes 3, 4, 5, 6.1, 8 and, 9, a Transport Canada Standard", 2 nd Edition, October 2010, published by Transport Canada
36 (37)	ULC Standard S504	National Standard of Canada CAN/ULC-S504-02, "Standard for Dry Chemical Fire Extinguishers", Second Edition, August 14, 2002, as amended January 2007, August 2007 and April 2009, published by Underwriters' Laboratories of Canada
37 (38)	ULC Standard S507	National Standard of Canada CAN/ULC-S507-05, "Standard for Water Fire Extinguishers", Fourth Edition, February 28, 2005, as amended January 2007, published by Underwriters' Laboratories of Canada
38 (39)	ULC Standard S512	National Standard of Canada CAN/ULC-S512-M87, "Standard for Halogenated Agent Hand and Wheeled Fire Extinguishers", April 1987, as amended March 1989, March 1990, April 1993, September 1996, September 1997 and April 1999, and reaffirmed February 2007, published by Underwriters' Laboratories of Canada
39 (40)	ULC Standard S554	National Standard of Canada CAN/ULC-S554-05, "Standard for Water Based Agent Fire Extinguishers", Second Edition, February 28, 2005, and reaffirmed 2010, published by Underwriters' Laboratories of Canada
40 (34)	UN Recommendations	"Recommendations on the Transport of Dangerous Goods", Seventeenth Revised Edition, 2011, published by the United Nations (UN)

3. The definitions "49 CFR", "ICAO Technical Instructions", "IMDG Code", "Manual of Tests and Criteria", "Supplement to the ICAO Technical Instructions" and "UN Recommendations" in section 1.4 of the Regulations are repealed.

Tableau (suite)

Article	Colonne 1 Forme abrégée	Colonne 2 Norme de sécurité ou règle de sécurité
31 (30)	Manuel d'épreuves et de critères	« Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses : Manuel d'épreuves et de critères », cinquième édition révisée, 2009, publiées par les Nations Unies (ONU)
32 (31)	MIL-D-23119G	MIL-D-23119G, « Military Specification: Drums, Fabric, Collapsible, Liquid Fuel, Cylindrical, 500-Gallon Capacity », le 15 juillet 1992, publiée par le United States Department of Defense
33 (32)	MIL-T-52983G	MIL-T-52983G, « Military Specification: Tanks, Fabric, Collapsible: 3,000, 10,000, 20,000 and 50,000 Gallon, Fuel », le 11 mai 1994, publiée par le United States Department of Defense
34 (40)	Recommandations de l'ONU	« Recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses », dix-septième édition révisée, 2011, publiées par les Nations Unies (ONU)
35 (34)	Supplément aux Instructions techniques de l'OACI	Supplément aux « Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses », édition de 2011-2012, publié par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
36 (35)	TP14850	Norme de Transports Canada TP14850F, « Petits contenants pour le transport des marchandises dangereuses des classes 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9, une norme de Transports Canada », deuxième édition, octobre 2010, publiée par Transports Canada
37 (36)	ULC-S504	Norme nationale du Canada CAN/ULC-S504-02, « Norme sur les extincteurs à poudres chimiques », deuxième édition, le 14 août 2002, modifiée en janvier 2007, août 2007 et avril 2009, et publiée par les Laboratoires des assureurs du Canada
38 (37)	ULC-S507	Norme nationale du Canada CAN/ULC-S507-05, « Norme sur les extincteurs à eau », quatrième édition, 28 février 2005, modifiée en janvier 2007 et publiée par les Laboratoires des assureurs du Canada
39 (38)	ULC-S512	Norme nationale du Canada CAN/ULC-S512-M87, « Norme relative aux extincteurs à produits halogénés, à main et sur roues », avril 1987, modifiée en mars 1989, mars 1990, avril 1993, septembre 1996, septembre 1997 et avril 1999, confirmée en février 2007 et publiée par les Laboratoires des assureurs du Canada
40 (39)	ULC-S554	Norme nationale du Canada CAN/ULC-S554-05, « Norme sur les extincteurs à agent à base d'eau », deuxième édition, 28 février 2005, confirmée en 2010 et publiée par les Laboratoires des assureurs du Canada

3. Les définitions de « 49 CFR », « Code IMDG », « Instructions techniques de l'OACI », « Manuel d'épreuves et de critères », « Recommandations de l'ONU » et « Supplément aux Instructions techniques de l'OACI », à l'article 1.4 du même règlement, sont abrogées.

4. The portion of section 1.9 of the Regulations after the title is replaced by the following:

A person who is required or permitted by these Regulations to comply with all or a portion of the ICAO Technical Instructions, the IMDG Code or 49 CFR may comply with the most recent version of those documents rather than the version set out in the table to section 1.3.1.

5. Section 1.10 of the Regulations is repealed.**6. (1) Subparagraph 1.15(1)(a)(i) of the Regulations is replaced by the following:**

- (i) dangerous goods included in Class 2, Gases, they are in one or more small means of containment in compliance with the requirements for transporting gases in Part 5, Means of Containment, except that, in the case of dangerous goods that are UN1950, AEROSOLS, the requirement for aerosol containers to be tightly packed in a wood, fibreboard or plastic box does not apply to a user or purchaser who transports no more than six aerosol containers, or

(2) The italicized text after subparagraph 1.15(1)(a)(i) of the Regulations is struck out.**7. The title of section 1.44 of the Regulations is replaced by the following:****1.44 Residue of Dangerous Goods in a Drum Exemption****8. Paragraph 1.44(b) of the Regulations is replaced by the following:**

- (b) the drum is being transported for the purpose of reconditioning or reuse in accordance with section 5.12 of Part 5, Means of Containment;

9. (1) The entry for section 5.11 in the Table of Contents of Part 5 of the Regulations is replaced by the following:

UN1950, AEROSOLS, and UN2037,
GAS CARTRIDGES 5.11

(2) The entry for section 5.13 in the Table of Contents of Part 5 of the Regulations is struck out.**(3) The entry for section 5.14.1 in the Table of Contents of Part 5 of the Regulations is struck out.****(4) The Table of Contents of Part 5 of the Regulations is amended by adding the following before the entry for section 5.15:****All Classes of Dangerous Goods****10. Subparagraph 5.6(a)(iii) of the Regulations is replaced by the following:**

- (iii) sections 2 and 3 and Part 1 of TP14850; or

11. (1) Subsection 5.10(1) of the Regulations is replaced by the following:

- (1) A person must not handle, offer for transport or transport dangerous goods included in Class 2, Gases, in a means of containment unless the means of containment is manufactured, selected and used in accordance with

- (a) for transport by road vehicle,
(i) CGSB-43.123, if the gas is included in Class 2.1 or 2.2,

4. Le passage de l'article 1.9 du même règlement suivant le titre est remplacé par ce qui suit :

Lorsque le présent règlement exige ou permet qu'une personne se conforme, en tout ou en partie, aux Instructions techniques de l'OACI, au Code IMDG ou au 49 CFR, celle-ci peut se conformer à la version la plus récente de ces documents plutôt qu'à celle qui est prévue au tableau de l'article 1.3.1.

5. L'article 1.10 du même règlement est abrogé.**6. (1) Le sous-alinéa 1.15(1)(a)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- (i) de marchandises dangereuses incluses dans la classe 2, Gaz, elles sont placées dans un ou plusieurs petits contenants conformément aux exigences relatives au transport des gaz qui sont prévues à la partie 5, Contenants, sauf que, dans le cas de marchandises dangereuses qui sont UN1950, AÉROSOLS, l'exigence selon laquelle les bombes aérosol doivent être bien emballées dans une boîte en bois, en carton ou en plastique ne s'applique pas à un utilisateur ou un acheteur qui transporte au plus six bombes aérosol,

(2) Le passage en italique qui suit le sous-alinéa 1.15(1)(a)(i) du même règlement est supprimé.**7. Le titre de l'article 1.44 du même règlement est remplacé par ce qui suit :****1.44 Exemption relative aux résidus de marchandises dangereuses dans un fût****8. L'alinéa 1.44(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- b) le fût est transporté dans le but de reconditionnement ou de réutilisation conformément à l'article 5.12 de la partie 5, Contenants;

9. (1) L'entrée de l'article 5.11 dans la table des matières de la partie 5 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

UN1950, AÉROSOLS, et UN2037,
CARTOUCHES À GAZ 5.11

(2) L'entrée de l'article 5.13 dans la table des matières de la partie 5 du même règlement est supprimée.**(3) L'entrée de l'article 5.14.1 dans la table des matières de la partie 5 du même règlement est supprimée.****(4) La table des matières de la partie 5 du même règlement est modifiée par adjonction, avant l'entrée de l'article 5.15, de ce qui suit :****Toutes les classes de marchandises dangereuses****10. Le sous-alinéa 5.6a)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- (iii) aux articles 2 et 3 et à la partie 1 du TP14850;

11. (1) Le paragraphe 5.10(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (1) Il est interdit de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter des marchandises dangereuses qui sont incluses dans la classe 2, Gaz, dans un contenant, à moins qu'il ne soit fabriqué, sélectionné et utilisé conformément à l'une des normes de sécurité suivantes :

- a) pour le transport par véhicule routier :
(i) la norme CGSB-43.123, si le gaz est inclus dans les classes 2.1 ou 2.2,

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> (ii) CSA B340, except clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) and 5.1.4(a), (iii) CSA B342, (iv) CSA B622 and, despite any indication to the contrary in CSA B620, Annex B of CSA B620, or (v) CSA B625; | <ul style="list-style-type: none"> (ii) la norme CSA B340, à l'exception des clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) et 5.1.4(a), (iii) la norme CSA B342, (iv) la norme CSA B622 et, malgré toute indication contraire dans la norme CSA B620, l'appendice B de la norme CSA B620, (v) la norme CSA B625; |
| <ul style="list-style-type: none"> (b) for transport by railway vehicle, <ul style="list-style-type: none"> (i) CGSB-43.123, if the gas is included in Class 2.1 or 2.2, (ii) CGSB-43.147, (iii) CSA B340, except clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) and 5.1.4(a), (iv) CSA B342, or (v) CSA B625; | <ul style="list-style-type: none"> b) pour le transport par véhicule ferroviaire : <ul style="list-style-type: none"> (i) la norme CGSB-43.123, si le gaz est inclus dans les classes 2.1 ou 2.2, (ii) la norme CGSB-43.147, (iii) la norme CSA B340, à l'exception des clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) et 5.1.4(a), (iv) la norme CSA B342, (v) la norme CSA B625; |
| <ul style="list-style-type: none"> (c) for transport by aircraft, <ul style="list-style-type: none"> (i) CGSB-43.123, if the gas is included in Class 2.1 or 2.2, (ii) CSA B340, except clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) and 5.1.4(a), or (iii) CSA B342; and | <ul style="list-style-type: none"> c) pour le transport par aéronef : <ul style="list-style-type: none"> (i) la norme CGSB-43.123, si le gaz est inclus dans les classes 2.1 ou 2.2, (ii) la norme CSA B340, à l'exception des clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) et 5.1.4(a), (iii) la norme CSA B342; |
| <ul style="list-style-type: none"> (d) for transport by ship, <ul style="list-style-type: none"> (i) CGSB-43.123, if the gas is included in Class 2.1 or 2.2, (ii) CGSB-43.147, (iii) CSA B340, except clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) and 5.1.4(a), (iv) CSA B342, (v) CSA B622 and, despite any indication to the contrary in CSA B620, Annex B of CSA B620, or (vi) CSA B625. | <ul style="list-style-type: none"> d) pour le transport par navire : <ul style="list-style-type: none"> (i) la norme CGSB-43.123, si le gaz est inclus dans les classes 2.1 ou 2.2, (ii) la norme CGSB-43.147, (iii) la norme CSA B340, à l'exception des clauses 4.1.1.1, 5.1.3(a)(ii) et 5.1.4(a), (iv) la norme CSA B342, (v) la norme CSA B622 et, malgré toute indication contraire dans la norme CSA B620, l'appendice B de la norme CSA B620, (vi) la norme CSA B625. |

(2) The portion of subsection 5.10(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

- (2) In addition to complying with the requirements set out in subparagraphs (1)(a)(i), (b)(i), (c)(i) and (d)(i), a person who uses a means of containment that is a cylinder or tube to handle, offer for transport or transport dangerous goods included in Class 2, Gases, must use a cylinder or tube that was

(3) Subsections 5.10(3) and (4) of the Regulations are replaced by the following:

- (3) A person must not handle, offer for transport or transport in Canada a cylinder that contains any dangerous goods listed in Table 7 of CSA B340 that are in pure form or that are part of mixtures included in Class 2.3 if the means of containment is an aluminum alloy cylinder manufactured before August 1990.
- (4) An independent inspector referred to in CSA B339 who prepares a certificate of compliance and test report that is referred to in clause 4.19 of that standard must give a copy of the report to the manufacturer of the means of containment. The independent inspector and the manufacturer must each keep a copy of the report for 3 years for a means of containment that is a specification TC-39M cylinder and for 15 years for all other means of containment.

(2) Le passage du paragraphe 5.10(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

- (2) En plus de se conformer aux exigences prévues aux sous-alinéas (1)a(i), b(i), c(i), et d(i), la personne qui utilise un contenant — bouteille à gaz ou tube — pour manutentionner, demander de transporter ou transporter des marchandises dangereuses incluses dans la classe 2, Gaz, doit utiliser un contenant qui répond à l'une des conditions suivantes :

(3) Les paragraphes 5.10(3) et (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (3) Il est interdit de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter au Canada une bouteille à gaz contenant des marchandises dangereuses qui sont énumérées au tableau 7 de la norme CSA B340 et qui sont à l'état pur ou font partie de mélanges inclus dans la classe 2.3 si le contenant est une bouteille à gaz en alliage d'aluminium fabriquée avant août 1990.
- (4) L'inspecteur indépendant visé à la norme CSA B339 qui établit un certificat de conformité et procès-verbal des essais et épreuves qui est mentionné à l'article 4.19 de cette norme remet une copie du procès-verbal au fabricant du contenant. L'inspecteur indépendant et le fabricant en conservent chacun une copie pendant 3 ans dans le cas d'un contenant qui est une bouteille à gaz conforme à la spécification TC-39M et pendant 15 ans dans le cas de tous les autres contenants.

12. Section 5.11 of the Regulations is replaced by the following:

5.11 UN1950, AEROSOLS, and UN2037, GAS CARTRIDGES

Despite section 5.10, a person must not handle, offer for transport or transport dangerous goods that are UN1950, AEROSOLS, or UN2037, GAS CARTRIDGES, unless they are contained in a means of containment that is manufactured, selected and used in accordance with CGSB-43.123.

13. (1) The italicized text after the title of section 5.12 of the Regulations is struck out.

(2) Subsection 5.12(1) of the Regulations is replaced by the following:

- (1) A person must not handle, offer for transport or transport dangerous goods included in Class 3, 4, 5, 6.1, 8 or 9 in a small means of containment unless it is a UN standardized means of containment that is selected and used in accordance with sections 2, 3 and 12 of CGSB-43.146 or a means of containment that is selected and used in accordance with sections 2 and 3 and Part 2 of TP14850.

(3) Subsection 5.12(3) of the Regulations is repealed.

14. Section 5.13 of the Regulations is repealed.

15. Subsection 5.14(1) of the Regulations is replaced by the following:

- (1) A person must not handle, offer for transport or transport dangerous goods included in Class 3, 4, 5, 6.1, 8 or 9 in a large means of containment unless it is manufactured, selected and used in accordance with
- (a) for transport by road vehicle,
 - (i) if the means of containment is a UN standardized means of containment, the requirements of sections 2, 3, 12 and 13 of CGSB-43.146,
 - (ii) CSA B621 and, despite any indication to the contrary in CSA B620, Annex B of CSA B620, or
 - (iii) CSA B625;
 - (b) for transport by railway vehicle,
 - (i) if the means of containment is a UN standardized means of containment, the requirements of sections 2, 3, 12 and 13 of CGSB-43.146,
 - (ii) CGSB-43.147, or
 - (iii) CSA B625;
 - (c) for transport by aircraft, Part 12, Air, of these Regulations; and
 - (d) for transport by ship,
 - (i) if the means of containment is a UN standardized means of containment, the requirements of sections 2, 3, 12 and 13 of CGSB-43.146,
 - (ii) CGSB-43.147,
 - (iii) CSA B621 and, despite any indication to the contrary in CSA B620, Annex B of CSA B620, or
 - (iv) CSA B625.

12. L'article 5.11 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5.11 UN1950, AÉROSOLS, et UN2037, CARTOUCHES À GAZ

Malgré l'article 5.10, il est interdit de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter des marchandises dangereuses qui sont UN1950, AÉROSOLS, ou UN2037, CARTOUCHES À GAZ, à moins qu'elles ne soient dans un contenant fabriqué, sélectionné et utilisé conformément à la norme CGSB-43.123.

13. (1) Le passage en italique qui suit le titre de l'article 5.12 du même règlement est supprimé.

(2) Le paragraphe 5.12(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (1) Il est interdit de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter des marchandises dangereuses qui sont incluses dans les classes 3, 4, 5, 6.1, 8 ou 9 dans un petit contenant, à moins qu'il ne soit un contenant normalisé UN sélectionné et utilisé conformément aux articles 2, 3 et 12 de la norme CGSB-43.146 ou un contenant sélectionné et utilisé conformément aux articles 2 et 3 et à la partie 2 du TP14850.

(3) Le paragraphe 5.12(3) du même règlement est abrogé.

14. L'article 5.13 du même règlement est abrogé.

15. Le paragraphe 5.14(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (1) Il est interdit de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter des marchandises dangereuses qui sont incluses dans les classes 3, 4, 5, 6.1, 8 ou 9 dans un grand contenant, à moins qu'il ne soit fabriqué, sélectionné et utilisé conformément à l'une des normes de sécurité ou exigences suivantes :
- a) pour le transport par véhicule routier :
 - (i) si le contenant est un contenant normalisé UN, aux exigences des articles 2, 3, 12 et 13 de la norme CGSB-43.146,
 - (ii) à la norme CSA B621 et, malgré toute indication contraire dans la norme CSA B620, à l'appendice B de la norme CSA B620,
 - (iii) à la norme CSA B625;
 - b) pour le transport par véhicule ferroviaire :
 - (i) si le contenant est un contenant normalisé UN, aux exigences des articles 2, 3, 12 et 13 de la norme CGSB-43.146,
 - (ii) à la norme CGSB-43.147,
 - (iii) à la norme CSA B625;
 - c) pour le transport par aéronef, à la partie 12, Transport aérien, du présent règlement;
 - d) pour le transport par navire :
 - (i) si le contenant est un contenant normalisé UN, aux exigences des articles 2, 3, 12 et 13 de la norme CGSB-43.146,
 - (ii) à la norme CGSB-43.147,
 - (iii) à la norme CSA B621 et, malgré toute indication contraire dans la norme CSA B620, à l'appendice B de la norme CSA B620,
 - (iv) à la norme CSA B625.

16. Section 5.14.1 of the Regulations is repealed.

17. Part 5 of the Regulations is amended by adding the following before section 5.15:

All Classes of Dangerous Goods

18. Subsection 7.1(12) of the Regulations is replaced by the following:

(12) Any substance that would require an ERAP if its classification were determined in accordance with Part 2, Classification, requires an approved ERAP if its classification from the ICAO Technical Instructions, the IMDG Code or the UN Recommendations is used as permitted under section 2.2(4) of that Part.

19. Subparagraph 11.1(2)(c)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

(iv) section 5.10, Means of Containment for Class 2, Gases, and section 5.11, UN1950, AEROSOLS, and UN2037, GAS CARTRIDGES; and

20. The entry for section 12.8 in the Table of Contents of Part 12 of the Regulations is replaced by the following:

Packing Instruction Y963 12.8

21. The portion of section 12.3 of the Regulations after the title is replaced by the following:

Despite subsection 12.1(1), the following text replaces subsection 4.1.5 in section 4.1, Information to the pilot-in-command, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions:

“4.1.5 The information provided to the pilot-in-command must be presented on a dedicated form and not by means of air waybills, dangerous goods transport documents, invoices, etc.”

22. Subsection 12.4(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) Despite paragraph 1.1.2(n) of Chapter 1, Provisions for dangerous good carried by passengers or crew, of Part 8, Provisions Concerning Passengers and Crew, of the ICAO Technical Instructions, ammunition, or ammunition loaded in a firearm, with the UN number and shipping name UN0012, CARTRIDGES FOR WEAPONS, INERT PROJECTILE or CARTRIDGES, SMALL ARMS or UN0014, CARTRIDGES FOR WEAPONS, BLANK or CARTRIDGES SMALL ARMS, BLANK may be transported on board an aircraft by a peace officer as defined in section 3 of the “Canadian Aviation Security Regulations, 2012” or by an in-flight security officer.

23. (1) The portion of subsection 12.5(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(1) A person may handle, offer for transport or transport by aircraft within Canada explosives that are forbidden for transport in any of columns 10 to 13 of Table 3-1, Dangerous Goods List, in Chapter 2, Arrangement of the dangerous goods list (Table 3-1), of Part 3, Dangerous Goods List, Special Provisions and Limited and Excepted Quantities, of the ICAO Technical Instructions if

16. L'article 5.14.1 du même règlement est abrogé.

17. La partie 5 du même règlement est modifiée par adjonction, avant l'article 5.15, de ce qui suit :

Toutes les classes de marchandises dangereuses

18. Le paragraphe 7.1(12) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(12) Toute substance qui exigerait un PIU si sa classification était déterminée conformément à la partie 2, Classification, exige un PIU agréé lorsque sa classification selon les Instructions techniques de l'OACI, le Code IMDG ou les Recommandations de l'ONU est utilisée tel que le permet le paragraphe 2.2(4) de cette partie.

19. Le sous-alinéa 11.1(2)c)(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) l'article 5.10, Contenants : Classe 2, Gaz, et l'article 5.11, UN1950, AÉROSOLS, et UN2037, CARTOUCHES À GAZ;

20. L'entrée pour l'article 12.8 dans la table des matières de la partie 12 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Instruction d'emballage Y963 12.8

21. Le passage de l'article 12.3 du même règlement suivant le titre est remplacé par ce qui suit :

Malgré le paragraphe 12.1(1), le texte ci-après remplace le paragraphe 4.1.5 de l'article 4.1, Renseignements à fournir au pilote commandant de bord, du chapitre 4, Renseignements à fournir, de la partie 7, Responsabilités de l'exploitant, des Instructions techniques de l'OACI :

« 4.1.5 Les renseignements fournis au commandant de bord doivent être communiqués sur un formulaire spécial et non au moyen de lettres de transport aérien, de documents de transport de marchandises dangereuses, de factures, etc. »

22. Le paragraphe 12.4(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Malgré l'alinéa 1.1.2n) du chapitre 1, Dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses par les passagers ou les membres d'équipage, de la partie 8, Dispositions relatives aux passagers et aux membres d'équipage, des Instructions techniques de l'OACI, il est permis à un agent de la paix, au sens de l'article 3 du « Règlement canadien de 2012 sur la sûreté aérienne » ou à un agent de sûreté à bord d'un aéronef de transporter des munitions, ou des munitions chargées dans une arme à feu, dont le numéro UN et l'appellation réglementaire sont UN0012, CARTOUCHES À PROJECTILE INERTE POUR ARMES ou CARTOUCHES POUR ARMES DE PETIT CALIBRE ou UN0014, CARTOUCHES À BLANC POUR ARMES ou CARTOUCHES À BLANC POUR ARMES DE PETIT CALIBRE.

23. (1) Le passage du paragraphe 12.5(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(1) Il est permis à toute personne de manutentionner, de demander de transporter ou de transporter par aéronef au Canada des explosifs dont le transport est interdit par l'une ou l'autre des colonnes 10 à 13 du Tableau 3-1, Liste des marchandises dangereuses, du chapitre 2, Agencement de la Liste des marchandises dangereuses (Tableau 3-1), de la partie 3, Liste des marchandises dangereuses, dispositions particulières et quantités limitées et exemptées, des Instructions techniques de l'OACI, si les conditions suivantes sont réunies :

(2) Subparagraph 12.5(1)(a)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) the quantity limits and the packing instructions set out in columns 10 to 13 of Table S-3-1, Supplementary Dangerous Goods List, in Chapter 2, Dangerous goods list, of Part S-3, Dangerous Goods List and Limited Quantities Exceptions, of the Supplement to the ICAO Technical Instructions, and

(3) Subparagraph 12.5(1)(c)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

- (iv) are in a means of containment that is required for them by the packing instructions set out in Chapter 3, Class 1 — Explosives, of Part S-4, Packing Instructions, of the Supplement to the ICAO Technical Instructions; and

24. (1) The title of section 12.8 of the Regulations is replaced by the following:

12.8 Packing Instruction Y963

(2) Subparagraph 12.8(1)(a)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) the ICAO Technical Instructions, other than Chapter 2, Package markings, Chapter 3, Labelling, and Chapter 4, Documentation, of Part 5, Shipper's Responsibilities, and paragraphs (j) and (l) of Packing Instruction Y963 of Chapter 11, Class 9 — Miscellaneous dangerous goods, of Part 4, Packing Instructions;

(3) Paragraph 12.8(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:

- (b) for liquids, except flammable liquids in a quantity less than or equal to 120 mL, display on two opposite sides of the means of containment a package orientation label illustrated in Figure 5-26 of Chapter 3, Labelling, of Part 5, Shipper's Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions.

25. (1) Subparagraph 12.9(1)(b)(v) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

- (v) section 4.2, Information to be provided to employees, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's Responsibilities,

(2) Subparagraph 12.9(1)(b)(vii) of the Regulations is replaced by the following:

- (vii) Table 7-1, "Segregation between packages", of Chapter 1, Acceptance procedures, of Part 7, Operator's Responsibilities;

(3) Subparagraph 12.9(1)(c)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

- (iii) contained in a means of containment that has displayed on it the package markings and labels required by Chapter 2, Package markings, except for section 2.4.2, and required by Chapter 3, Labelling, except for section 3.2.12, of Part 5, Shipper's Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions;

(2) Le sous-alinéa 12.5(1)a(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) aux quantités maximales et aux prescriptions d'emballage prévues aux colonnes 10 à 13 du Tableau S-3-1, Liste supplémentaire des marchandises dangereuses, du chapitre 2, Liste des matières dangereuses, de la Partie S-3, Liste des marchandises dangereuses et exemptions pour les quantités limitées, du Supplément aux Instructions techniques de l'OACI,

(3) Le sous-alinéa 12.5(1)c(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iv) ils sont dans un contenant exigé pour ceux-ci par les instructions d'emballage prévues au chapitre 3, Classe 1 — Matières et objets explosibles, de la Partie S-4, Instructions d'emballage, du Supplément aux Instructions techniques de l'OACI;

24. (1) Le titre de l'article 12.8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

12.8 Instruction d'emballage Y963

(2) Le sous-alinéa 12.8(1)a(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) aux Instructions techniques de l'OACI, sauf le chapitre 2, Marquage des colis, le chapitre 3, Étiquetage, et le chapitre 4, Documents, de la 5^e Partie, Responsabilités de l'expéditeur, et les paragraphes j) et l) de l'Instruction d'emballage Y963 du chapitre 11, Classe 9 — Marchandises dangereuses diverses, de la 4^e Partie, Instructions d'emballage;

(3) L'alinéa 12.8(2)b du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (b) pour les liquides, sauf les liquides inflammables en quantité inférieure ou égale à 120 mL, apposer, sur deux côtés opposés du contenant, une étiquette « Sens du colis », illustrée à la figure 5-26 du chapitre 3, Étiquetage, de la 5^e Partie, Responsabilités de l'expéditeur, des Instructions techniques de l'OACI.

25. (1) Le sous-alinéa 12.9(1)b(v) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (v) section 4.2, Information to be provided to employees, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's Responsibilities,

(2) Le sous-alinéa 12.9(1)b(vii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (vii) le tableau 7-1, intitulé « Séparation entre colis », du chapitre 1, Procédures d'acceptation, de la 7^e Partie, Responsabilités de l'exploitant;

(3) Le sous-alinéa 12.9(1)c(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (iii) placées dans un contenant qui porte les marques à apposer sur les colis et les étiquettes qui sont exigées par le chapitre 2, Marques des colis, à l'exception de l'article 2.4.2, et par le chapitre 3, Étiquetage, à l'exception de l'article 3.2.12 de la 5^e Partie, Responsabilités de l'expéditeur, des Instructions techniques de l'OACI;

(4) Subsection 12.9(7) of the Regulations is replaced by the following:

- (7) Dangerous goods that are UN3166, ENGINE, INTERNAL COMBUSTION, FLAMMABLE GAS POWERED or ENGINE, INTERNAL COMBUSTION, FLAMMABLE LIQUID POWERED or VEHICLE, FLAMMABLE GAS POWERED or VEHICLE, FLAMMABLE LIQUID POWERED or VEHICLE, FUEL CELL, FLAMMABLE GAS POWERED or VEHICLE, FUEL CELL, FLAMMABLE LIQUID POWERED or ENGINE, FUEL CELL, FLAMMABLE GAS POWERED or ENGINE, FUEL CELL, FLAMMABLE LIQUID POWERED must be handled, offered for transport or transported in accordance with the following requirements in the ICAO Technical Instructions:
- (a) Special Provision A87 of Chapter 3, Special provisions, of Part 3, Dangerous Goods List, Special Provisions and Limited and Excepted Quantities;
 - (b) Packing Instruction 950 of Chapter 11, Class 9 — Miscellaneous dangerous goods, of Part 4, Packing Instructions, in the case of
 - (i) UN3166, ENGINE, INTERNAL COMBUSTION, FLAMMABLE LIQUID POWERED,
 - (ii) UN3166, VEHICLE, FLAMMABLE LIQUID POWERED,
 - (iii) UN3166, VEHICLE, FUEL CELL, FLAMMABLE LIQUID POWERED, or
 - (iv) UN3166, ENGINE, FUEL CELL, FLAMMABLE LIQUID POWERED; and
 - (c) Packing Instruction 951 of Chapter 11, Class 9 — Miscellaneous dangerous goods, of Part 4, Packing Instructions, in the case of
 - (i) UN3166, ENGINE, INTERNAL COMBUSTION, FLAMMABLE GAS POWERED,
 - (ii) UN3166, VEHICLE, FLAMMABLE GAS POWERED,
 - (iii) UN3166, VEHICLE, FUEL CELL, FLAMMABLE GAS POWERED, or
 - (iv) UN3166, ENGINE, FUEL CELL, FLAMMABLE GAS POWERED.

(5) Clauses 12.9(11)(a)(ii)(A) and (B) of the Regulations are replaced by the following:

- (A) for batteries with the UN number UN2794 or UN2795, Packing Instruction 870, and
- (B) for batteries with the UN number UN2800, Packing Instruction 872; and

(6) Subparagraph 12.9(13)(d)(i) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

- (i) complies with section 4.3, Information to be provided by the pilot-in-command in case of in-flight emergency, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions, or

(4) Le paragraphe 12.9(7) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (7) La manutention, la demande de transport ou le transport des marchandises dangereuses UN3166, MOTEUR À COMBUSTION INTERNE À GAZ INFLAMMABLE ou MOTEUR À COMBUSTION INTERNE À LIQUIDE INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR GAZ INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR LIQUIDE INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE ou MOTEUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE ou MOTEUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE doivent être effectués conformément aux exigences suivantes des Instructions techniques de l'OACI :
- a) la disposition particulière A87 du chapitre 3, Dispositions particulières, de la 3^e Partie, Liste des marchandises dangereuses, dispositions particulières et quantités limitées et exemptées;
 - b) dans les cas ci-après, l'Instruction d'emballage 950 du chapitre 11, Classe 9 — Marchandises dangereuses diverses, de la 4^e partie, Instructions d'emballage :
 - (i) UN3166, MOTEUR À COMBUSTION INTERNE À LIQUIDE INFLAMMABLE,
 - (ii) UN3166, VÉHICULE À PROPULSION PAR LIQUIDE INFLAMMABLE,
 - (iii) UN3166, VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE,
 - (iv) UN3166, MOTEUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE;
 - c) dans les cas ci-après, l'Instruction d'emballage 951 du chapitre 11, Classe 9 — Marchandises dangereuses diverses, de la 4^e partie, Instructions d'emballage :
 - (i) UN3166, MOTEUR À COMBUSTION INTERNE À GAZ INFLAMMABLE,
 - (ii) UN3166, VÉHICULE À PROPULSION PAR GAZ INFLAMMABLE,
 - (iii) UN3166, VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE,
 - (iv) UN3166, MOTEUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE.

(5) Les divisions 12.9(11)a)(ii)(A) et (B) du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

- (A) dans le cas des accumulateurs dont le numéro UN est UN2794 ou UN2795, l'Instruction d'emballage 870,
- (B) dans le cas des accumulateurs dont le numéro UN est UN2800, l'Instruction d'emballage 872;

(6) Le sous-alinéa 12.9(13)d)(i) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (i) complies with section 4.3, Information to be provided by the pilot-in-command in case of in-flight emergency, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions, or

26. (1) Paragraph 12.12(3)(f) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

- (f) when an in-flight emergency occurs and circumstances permit, the pilot-in-command complies with section 4.3, Information to be provided by the pilot-in-command in case of in-flight emergency, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions; and

(2) Subparagraph 12.12(3)(g)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) segregates the means of containment that contain dangerous goods that could react dangerously with one another in case of an accidental release, in accordance with Table 7-1, "Segregation between packages", of Chapter 1, Acceptance procedures, of Part 7, Operator's Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions.

27. Subparagraph 12.13(c)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) the activity of the measuring instrument does not exceed the applicable exception limit set out in the column entitled "Item limits" in Table 2-15, "Activity limits for excepted packages", of Chapter 7, Class 7 — Radioactive material, of Part 2, Classification of Dangerous Goods, of the ICAO Technical Instructions.

28. Subsection 12.14(3) of the Regulations is amended by adding "and" after paragraph (d), by striking out "and" at the end of paragraph (e) and by repealing paragraph (f).

29. Schedule 1 to the Regulations is amended by striking out the number "26" in column 5 for UN Number UN3244.

30. Schedule 1 to the Regulations is amended by striking out the number "81" in column 5 for UN Numbers UN1841, UN1845, UN1921, UN1931, UN2807, UN2969, UN2990, UN3072, UN3166, UN3171 and UN3245.

31. Schedule 1 to the Regulations is amended by striking out the number "83" in column 5 for UN Numbers UN1133, UN1210, UN1263 and UN1866.

32. Schedule 1 to the Regulations is amended by striking out the number "89" in column 5 for UN Number UN1999.

33. The portion of UN Number UN1202 in column 5 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

Col. 1	Col. 5
UN Number	Special Provisions
UN1202	82, 88, 90

26. (1) L'alinéa 12.12(3)f de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- f) when an in-flight emergency occurs and circumstances permit, the pilot-in-command complies with section 4.3, Information to be provided by the pilot-in-command in case of in-flight emergency, of Chapter 4, Provision of information, of Part 7, Operator's Responsibilities, of the ICAO Technical Instructions; and

(2) Le sous-alinéa 12.12(3)g(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) sépare les contenants dans lesquels sont placées des marchandises dangereuses qui pourraient réagir dangereusement entre elles en cas de rejet accidentel, conformément au tableau 7-1, intitulé « Séparation entre colis », du chapitre 1, Procédures d'acceptation, de la 7^e Partie, Responsabilités de l'exploitant, des Instructions techniques de l'OACI.

27. Le sous-alinéa 12.13c(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) d'autre part, l'activité de l'instrument de mesure ne dépasse pas la limite d'exception applicable indiquée à la colonne intitulée « Limites par article » du tableau 2-15, intitulé « Limites d'activité pour les colis exceptés », du chapitre 7, Classe 7 — Matières radioactives, de la 2^e Partie, Classification des marchandises dangereuses, des Instructions techniques de l'OACI.

28. L'alinéa 12.14(3)f du même règlement est abrogé.

29. Dans la colonne 5 du numéro UN UN3244 de l'annexe 1 du même règlement, le numéro « 26 » est supprimé.

30. Dans la colonne 5 des numéros UN UN1841, UN1845, UN1921, UN1931, UN2807, UN2969, UN2990, UN3072, UN3166, UN3171 et UN3245 de l'annexe 1 du même règlement, le numéro « 81 » est supprimé.

31. Dans la colonne 5 des numéros UN UN1133, UN1210, UN1263 et UN1866 de l'annexe 1 du même règlement, le numéro « 83 » est supprimé.

32. Dans la colonne 5 du numéro UN UN1999 de l'annexe 1 du même règlement, le numéro « 89 » est supprimé.

33. Le passage du numéro UN UN1202 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 5 est remplacé par ce qui suit :

Col. 1	Col. 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1202	82, 88, 90

34. The portion of each entry with the UN Number UN3166 in column 2 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

Col. 1	Col. 2
UN Number	Shipping Name and Description
UN3166	ENGINE, INTERNAL COMBUSTION or VEHICLE, FLAMMABLE GAS POWERED or VEHICLE, FLAMMABLE LIQUID POWERED or ENGINE, FUEL CELL, FLAMMABLE GAS POWERED or ENGINE, FUEL CELL, FLAMMABLE LIQUID POWERED or VEHICLE, FUEL CELL, FLAMMABLE GAS POWERED or VEHICLE, FUEL CELL, FLAMMABLE LIQUID POWERED

34. Le passage de chaque mention du numéro UN UN3166 de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Col. 1	Col. 2
Numéro UN	Appellation réglementaire et description
UN3166	MOTEUR À COMUBUSTION INTERNE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR GAZ INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR LIQUIDE INFLAMMABLE ou MOTEUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE ou MOTEUR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU GAZ INFLAMMABLE ou VÉHICULE À PROPULSION PAR PILE À COMBUSTIBLE CONTENANT DU LIQUIDE INFLAMMABLE

35. (1) Special provision 26 of Schedule 2 to the Regulations is repealed.

(2) The italicized text after special provision 26 of Schedule 2 to the Regulations is struck out.

36. Special provision 80 of Schedule 2 to the Regulations and any italicized text are replaced by the following:

80 Despite section 1.17 of Part 1, Coming into Force, Repeal, Interpretation, General Provisions and Special Cases, a person must not offer for transport or transport these dangerous goods unless they are in a means of containment that is in compliance with section 5.11 of Part 5, Means of Containment, except that the requirement for aerosol containers to be tightly packed in a wood, fibreboard or plastic box does not apply to a user or purchaser who transports no more than six aerosol containers.

For a similar rule respecting aerosol containers, see subparagraph 1.15(1)(a)(i) of Part 1, Coming into Force, Repeal, Interpretation, General Provisions and Special Cases.

UN1950

37. (1) Special provision 81 of Schedule 2 to the Regulations is repealed.

(2) The italicized text after special provision 81 of Schedule 2 to the Regulations is struck out.

38. (1) Special provision 83 of Schedule 2 to the Regulations is repealed.

(2) The italicized text after special provision 83 of Schedule 2 to the Regulations is struck out.

39. (1) Special provision 89 of Schedule 2 to the Regulations is repealed.

(2) The italicized text after special provision 89 of Schedule 2 to the Regulations is struck out.

40. Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after special provision 89:

90 Despite paragraph 13.1.5(c) of CGSB-43.146, these dangerous goods may, after January 1, 2010, be handled, offered for transport or transported in a large means of

35. (1) La disposition particulière 26 de l'annexe 2 du même règlement est abrogée.

(2) Le passage en italique qui suit la disposition particulière 26 de l'annexe 2 du même règlement est supprimé.

36. La disposition particulière 80 de l'annexe 2 du même règlement et tout passage en italique sont remplacés par ce qui suit :

80 Malgré l'article 1.17 de la partie 1, Entrée en vigueur, abrogation, interprétation, dispositions générales et cas spéciaux, il est interdit de demander de transporter ou de transporter ces marchandises dangereuses à moins qu'elles ne soient placées dans un contenant conforme à l'article 5.11 de la partie 5, Contenants, sauf que l'exigence selon laquelle les bombes aérosol doivent être bien emballées dans une boîte en bois, en carton ou en plastique ne s'applique pas à un utilisateur ou à un acheteur qui transporte au plus six bombes aérosol.

Voir le sous-alinéa 1.15(1)a)(i) de la partie 1, Entrée en vigueur, abrogation, interprétation, dispositions générales et cas spéciaux, qui contient une règle similaire en ce qui a trait aux bombes aérosol.

UN1950

37. (1) La disposition particulière 81 de l'annexe 2 du même règlement est abrogée.

(2) Le passage en italique qui suit la disposition particulière 81 de l'annexe 2 du même règlement est supprimé.

38. (1) La disposition particulière 83 de l'annexe 2 du même règlement est abrogée.

(2) Le passage en italique qui suit la disposition particulière 83 de l'annexe 2 du même règlement est supprimé.

39. (1) La disposition particulière 89 de l'annexe 2 du même règlement est abrogée.

(2) Le passage en italique qui suit la disposition particulière 89 de l'annexe 2 du même règlement est supprimé.

40. L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après la disposition particulière 89, de ce qui suit :

90 Malgré l'alinéa 13.1.5(c) de la norme CGSB-43.146, ces marchandises dangereuses peuvent, après le 1^{er} janvier 2010, être manutentionnées, offertes au transport ou

containment on a road vehicle, a railway vehicle or a ship on a domestic voyage if the large means of containment

- (a) is in compliance with the standard ULC/ORD-C142.13-1997, "Mobile Refuelling Tanks", December 1997; and
- (b) was manufactured before January 1, 2003.

UN1202

transportées dans un grand contenant à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un navire au cours d'un voyage intérieur, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le grand contenant est en conformité avec la norme ULC/ORD-C142.13-1997, « Mobile Refuelling Tanks », décembre 1997;
- b) il a été fabriqué avant le 1^{er} janvier 2003.

UN1202

TRANSITIONAL PROVISION

41. A person may, for a period of six months that begins on the day on which these Regulations come into force, comply with the *Transportation of Dangerous Goods Regulations* as they read immediately before that day.

COMING INTO FORCE

42. These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

[46-1-o]

DISPOSITION TRANSITOIRE

41. Toute personne peut, durant les six mois qui commencent à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, se conformer au *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* dans sa version antérieure à cette date.

ENTRÉE EN VIGUEUR

42. Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

[46-1-o]

INDEX

Vol. 147, No. 46 — November 16, 2013

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS**Canada Revenue Agency**

Income Tax Act

Revocation of registration of charities 2610

Canadian International Trade Tribunal

Hot-rolled carbon steel plate — Determination 2613

Notice No. HA-2013-018 — Appeals 2613

Canadian Radio-television and Telecommunications**Commission**

Decisions

2013-590 and 2013-593 2615

Notice of consultation

2013-602 2615

* Notice to interested parties 2614

Public Service Commission

Public Service Employment Act

Permission and leave granted (Aldag, John Wade) 2616

Permission granted (Gagnon, Teresa) 2616

Permission granted (Lemaire, Céline) 2616

GOVERNMENT HOUSE

Meritorious Service Decorations 2594

GOVERNMENT NOTICES**Bank of Canada**

Statement

Statement of financial position as at
September 30, 2013 2606**Environment, Dept. of the**

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Notice of intent to amend the Domestic Substances List
under subsection 87(3) of the Canadian Environmental
Protection Act, 1999 to indicate that subsection 81(3)
of that Act applies to quinoline 2595**Fisheries and Oceans, Dept. of**

Fisheries Act

Notice of intent with respect to amending the Pacific
Aquaculture Regulations to include aquaculture
licence fees 2597**Industry, Dept. of**

Department of Industry Act and Radiocommunication Act

SMSE-006-13 — Decisions on the Licensing
Framework for Fixed-Satellite Service (FSS) and
Broadcasting-Satellite Service (BSS), Implications
for Other Satellite Services in Canada, and Revised
Fee Proposal 2598**GOVERNMENT NOTICES — Continued****Notice of Vacancies**

Canadian Transportation Agency 2603

Federal Bridge Corporation Limited (The) 2599

Windsor-Detroit Bridge Authority 2601

MISCELLANEOUS NOTICES

Canadian Association of Psychiatric Pharmacists,

surrender of charter 2618

STREET KEEPERS INTERNATIONAL FOR

CHILDREN, surrender of charter 2618

* TECHNOLOGY INSURANCE COMPANY, INC.,

application to establish a Canadian Branch 2618

* TMX Equity Transfer Services Inc., letters patent of

continuance 2619

PARLIAMENT**Commissioner of Canada Elections**

Canada Elections Act

Compliance agreement 2608

House of Commons

* Filing applications for private bills (Second Session,

Forty-First Parliament) 2608

PROPOSED REGULATIONS**Atlantic Pilotage Authority**

Pilotage Act

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority

Regulations [port of Belledune] 2636

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Authority

Regulations [various amendments] 2621

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff

Regulations, 1996 2641

Transport, Dept. of

Aeronautics Act

Regulations Amending the Canadian Aviation

Regulations (Parts I and VI — Offshore Operations) ... 2643

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992

Regulations Amending the Transportation of Dangerous

Goods Regulations (Update of Standards) 2649

INDEX

Vol. 147, n° 46 — Le 16 novembre 2013

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

Canadian Association of Psychiatric Pharmacists, abandon de charte	2618
* Services de transfert de valeurs TMX inc., lettres patentes de prorogation.....	2619
* SOCIÉTÉ D'ASSURANCE TECHNOLOGIE, demande d'établissement d'une succursale canadienne.....	2618
STREET KEEPERS INTERNATIONAL FOR CHILDREN, abandon de charte	2618

AVIS DU GOUVERNEMENT**Avis de postes vacants**

Autorité du pont Windsor-Detroit.....	2601
Office des transports du Canada	2603
Société des ponts fédéraux Limitée (La).....	2599

Banque du Canada**Bilan**

État de la situation financière au 30 septembre 2013.....	2607
---	------

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Avis d'intention de modifier la Liste intérieure en vertu du paragraphe 87(3) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) en vue d'indiquer que le paragraphe 81(3) de cette loi s'applique à la quinoléine	2595
--	------

Industrie, min. de l'

Loi sur le ministère de l'Industrie et Loi sur la radiocommunication SMSE-006-13 — Décisions sur le cadre de délivrance des licences pour le service fixe par satellite (SFS) et le service de radiodiffusion par satellite (SRS); répercussions sur d'autres services par satellite au Canada, et proposition révisée portant sur la perception de droits	2598
---	------

Pêches et des Océans, min. des

Loi sur les pêches Avis d'intention concernant la modification du Règlement du Pacifique sur l'aquaculture afin d'y ajouter les droits de permis d'aquaculture.....	2597
--	------

COMMISSIONS**Agence du revenu du Canada**

Loi de l'impôt sur le revenu Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance	2610
--	------

COMMISSIONS (suite)**Commission de la fonction publique**

Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission accordée (Gagnon, Teresa).....	2616
Permission accordée (Lemaire, Céline)	2616
Permission et congé accordés (Aldag, John Wade)	2616

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

* Avis aux intéressés	2614
Avis de consultation 2013-602.....	2615
Décisions 2013-590 et 2013-593.....	2615

Tribunal canadien du commerce extérieur

Avis n° HA-2013-018 — Appels	2613
Tôles d'acier au carbone laminées à chaud — Décision...	2613

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Deuxième session, quarante et unième législature)	2608
---	------

Commissaire aux élections fédérales

Loi électorale du Canada Transaction	2608
---	------

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Administration de pilotage de l'Atlantique**

Loi sur le pilotage Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique [modifications diverses].....	2621
Règlement modifiant le Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique [port de Belledune]	2636
Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996.....	2641

Transports, min. des

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour des normes)	2649
Loi sur l'aéronautique Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (Parties I et VI — exploitation extracôtière)	2643

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Décorations pour service méritoire.....	2594
---	------



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

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5