

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part I

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, NOVEMBER 14, 2015

OTTAWA, LE SAMEDI 14 NOVEMBRE 2015

### NOTICE TO READERS

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 14, 2015, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the *Canada Gazette* Web site at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada Web site at <http://www.parl.gc.ca>.

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

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada by email at [questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca](mailto:questions@tpsgc-pwgsc.gc.ca).

### AVIS AU LECTEUR

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 14 janvier 2015 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

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

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

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

## TABLE OF CONTENTS

Vol. 149, No. 46 — November 14, 2015

<b>Government House</b> .....	2529
(orders, decorations and medals)	
<b>Government notices</b> .....	2530
<b>Parliament</b>	
Chief Electoral Officer .....	2531
<b>Commissions</b> .....	2532
(agencies, boards and commissions)	
<b>Miscellaneous notices</b> .....	2535
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
<b>Proposed regulations</b> .....	2536
(including amendments to existing regulations)	
<b>Index</b> .....	2548

## TABLE DES MATIÈRES

Vol. 149, n° 46 — Le 14 novembre 2015

<b>Résidence du Gouverneur général</b> .....	2529
(ordres, décorations et médailles)	
<b>Avis du gouvernement</b> .....	2530
<b>Parlement</b>	
Directeur général des élections .....	2531
<b>Commissions</b> .....	2532
(organismes, conseils et commissions)	
<b>Avis divers</b> .....	2535
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
<b>Règlements projetés</b> .....	2536
(y compris les modifications aux règlements existants)	
<b>Index</b> .....	2549

**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 Cross  
(Military Division)*

Lieutenant-Colonel Joseph Michel Steve Boivin, O.M.M., M.S.M., C.D.  
Sergeant Terrence Gregory Grandy, C.D.  
Brigadier-General Charles Adrien Lamarre, O.M.M., C.D.  
Lieutenant-Colonel Walter Andrew Taylor, C.D.

*Meritorious Service Medal  
(Military Division)*

Major Patrick Lynn Bonneville, M.M.M., C.D.  
Commander Jason Robert Boyd, C.D.  
Major William Michael Church, C.D.  
Lieutenant-General Michael David Dubie (United States Air Force)  
Major Jason Mathew Feyko, C.D.  
Major Joseph Claude Stéphan Grégoire, C.D.  
Master Corporal Mélanie Grenier  
Sergeant Brian Harding  
Brigadier-General Charles Kevin Hyde (United States Air Force)  
Master Corporal Jordan Irvine  
\*Chief Warrant Officer Stephen Goward Jeans, M.S.M., C.D.  
Honorary Lieutenant-Colonel Joseph Luc Lavoie  
Master Warrant Officer Paul Alexander Lucas, C.D.  
Colonel Russell Barry Mann, O.M.M., C.D.  
Major Richard Patrick Mansour, C.D.  
Honorary Colonel John Buckingham Newman, C.D.  
Captain(N) James Douglas O'Reilly, C.D.  
Sergeant Russell Scott Short, C.D.  
Colonel Jeffery Stewart (United States Army)  
Honorary Lieutenant-Colonel Bernard Voyer, O.C., C.Q.

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 :

*Croix du service méritoire  
(division militaire)*

Lieutenant-colonel Joseph Michel Steve Boivin, O.M.M., M.S.M., C.D.  
Sergeant Terrence Gregory Grandy, C.D.  
Brigadier-général Charles Adrien Lamarre, O.M.M., C.D.  
Lieutenant-colonel Walter Andrew Taylor, C.D.

*Médaille du service méritoire  
(division militaire)*

Major Patrick Lynn Bonneville, M.M.M., C.D.  
Capitaine de frégate Jason Robert Boyd, C.D.  
Major William Michael Church, C.D.  
Lieutenant-général Michael David Dubie (Forces aériennes des États-Unis)  
Major Jason Mathew Feyko, C.D.  
Major Joseph Claude Stéphan Grégoire, C.D.  
Caporal-chef Mélanie Grenier  
Sergent Brian Harding  
Brigadier-général Charles Kevin Hyde (Forces aériennes des États-Unis)  
Caporal-chef Jordan Irvine  
\*Adjudant-chef Stephen Goward Jeans, M.S.M., C.D.  
Lieutenant-colonel honoraire Joseph Luc Lavoie  
Adjudant-maître Paul Alexander Lucas, C.D.  
Colonel Russell Barry Mann, O.M.M., C.D.  
Major Richard Patrick Mansour, C.D.  
Colonel honoraire John Buckingham Newman, C.D.  
Capitaine de vaisseau James Douglas O'Reilly, C.D.  
Sergent Russell Scott Short, C.D.  
Colonel Jeffery Stewart (Armée des États-Unis)  
Lieutenant-colonel honoraire Bernard Voyer, O.C., C.Q.

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

[46-1-o]

\* This is the second award of a Meritorious Service Medal to Chief Warrant Officer Stephen Goward Jeans.

\* Il s'agit du deuxième octroi de la Médaille du service méritoire à l'adjudant-chef Stephen Goward Jeans.

**GOVERNMENT NOTICES**

**OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS**

**INSURANCE COMPANIES ACT**

*Manulife Assurance Company of Canada — Letters patent of incorporation and order to commence and carry on business*

Notice is hereby given of the issuance,

- pursuant to section 22 of the *Insurance Companies Act*, of letters patent incorporating Manulife Assurance Company of Canada and, in French, Compagnie d'assurance Manuvie du Canada on September 8, 2015; and
- pursuant to subsection 53(1) of the *Insurance Companies Act*, of an order authorizing Manulife Assurance Company of Canada and, in French, Compagnie d'assurance Manuvie du Canada to commence and carry on business, effective October 15, 2015.

October 27, 2015

JEREMY RUDIN  
*Superintendent of Financial Institutions*

[46-1-o]

**AVIS DU GOUVERNEMENT**

**BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES**

**LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES**

*Compagnie d'assurance Manuvie du Canada — Lettres patentes de constitution et autorisation de fonctionnement*

Avis est par les présentes donné de la délivrance,

- en vertu de l'article 22 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, de lettres patentes constituant la Compagnie d'assurance Manuvie du Canada et, en anglais, Manulife Assurance Company of Canada en date du 8 septembre 2015;
- en vertu du paragraphe 53(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, d'une autorisation de fonctionnement autorisant la Compagnie d'assurance Manuvie du Canada et, en anglais, Manulife Assurance Company of Canada à commencer à fonctionner à compter du 15 octobre 2015.

Le 27 octobre 2015

*Le surintendant des institutions financières*  
JEREMY RUDIN

[46-1-o]

**PARLIAMENT**

**CHIEF ELECTORAL OFFICER**

CANADA ELECTIONS ACT

*Deregistration of registered electoral district associations*

On application by the electoral district association, in accordance with subsection 467(1) of the *Canada Elections Act*, the following associations are deregistered, effective November 30, 2015:

Bloc Québécois Sherbrooke

Perth—Wellington Federal Green Party Association

October 30, 2015

STÉPHANE PERRAULT  
*Deputy Chief Electoral Officer  
Regulatory Affairs*

[46-1-o]

**CHIEF ELECTORAL OFFICER**

CANADA ELECTIONS ACT

*Return of Members elected at the 42nd general election*

Notice is hereby given that the above-mentioned notice was published as Extra Vol. 149, No. 8, on Thursday, November 5, 2015.

[46-1-o]

**CHIEF ELECTORAL OFFICER**

CANADA ELECTIONS ACT

*Return of Members elected at the 42nd general election*

Notice is hereby given that the above-mentioned notice was published as Extra Vol. 149, No. 9, on Friday, November 6, 2015.

[46-1-o]

**CHIEF ELECTORAL OFFICER**

CANADA ELECTIONS ACT

*Return of Members elected at the 42nd general election*

Notice is hereby given that the above-mentioned notice was published as Extra Vol. 149, No. 10, on Monday, November 9, 2015.

[46-1-o]

**PARLEMENT**

**DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

*Radiation d'associations de circonscription enregistrées*

À la demande de l'association de circonscription, conformément au paragraphe 467(1) de la *Loi électorale du Canada*, les associations suivantes sont radiées à compter du 30 novembre 2015 :

Bloc Québécois Sherbrooke

Perth—Wellington Federal Green Party Association

Le 30 octobre 2015

*Le sous-directeur général des élections  
Affaires réglementaires*

STÉPHANE PERRAULT

[46-1-o]

**DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

*Rapport de député(e)s élu(e)s à la 42<sup>e</sup> élection générale*

Avis est par les présentes donné que l'avis susmentionné a été publié dans l'édition spéciale vol. 149, n° 8, le jeudi 5 novembre 2015.

[46-1-o]

**DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

*Rapport de député(e)s élu(e)s à la 42<sup>e</sup> élection générale*

Avis est par les présentes donné que l'avis susmentionné a été publié dans l'édition spéciale vol. 149, n° 9, le vendredi 6 novembre 2015.

[46-1-o]

**DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

*Rapport de député(e)s élu(e)s à la 42<sup>e</sup> élection générale*

Avis est par les présentes donné que l'avis susmentionné a été publié dans l'édition spéciale vol. 149, n° 10, le lundi 9 novembre 2015.

[46-1-o]

**COMMISSIONS****CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****APPEAL***Notice No. HA-2015-017*

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

*Customs Act*

Tri-Ed Ltd. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing: December 17, 2015  
 Appeal No.: AP-2014-041

Goods in Issue: LCD monitors

Issues: The first issue is whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 8528.59.90 as other monitors and projectors, not incorporating television reception apparatus, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 8528.51.00 as other monitors of a kind solely or principally used in an automatic data-processing system of heading 84.71, as claimed by Tri-Ed Ltd. The second issue is whether the goods in issue are entitled to the benefit of tariff item No. 9948.00.00 as articles for use in automatic data-processing machines and units thereof, as claimed by Tri-Ed Ltd.

Tariff Items at Issue:

Tri-Ed Ltd.—8528.51.00 and 9948.00.00  
 President of the Canada Border Services Agency—8528.59.90

[46-1-o]

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****ORDERS***Refined sugar*

Notice is hereby given that, on October 30, 2015, pursuant to paragraph 76.03(12)(b) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal continued its order (Expiry Review No. RR-2014-006) in respect of the dumping of refined sugar, refined from sugar cane or sugar beets, in granulated, liquid and powdered form, originating in or exported from Denmark, the Federal Republic of Germany, the Netherlands and the United Kingdom, and the subsidizing of the aforementioned goods originating in or exported from the European Union.

Pursuant to subsection 76.04(1) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal also continued its order in respect of the dumping of the aforementioned goods originating in or exported from the United States of America.

The Canadian International Trade Tribunal excluded from its orders specialty-coloured decorative sugar crystals in granulated form combined with carnauba wax and food colouring matter, imported in small retail-ready containers not exceeding 16 oz. for use exclusively as a superficial decoration in baked goods (such as

**COMMISSIONS****TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****APPEL***Avis n° HA-2015-017*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience débutera à 9 h 30 et aura lieu dans la salle d'audience n° 2 du Tribunal, 18<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date de l'audience.

*Loi sur les douanes*

Tri-Ed Ltd. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience : 17 décembre 2015  
 Appel n° : AP-2014-041

Marchandises en cause : Moniteurs LCD

Questions en litige : Premièrement, déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8528.59.90 à titre de moniteurs et projecteurs, n'incorporant pas d'appareil de réception de télévision, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 8528.51.00 à titre d'autres moniteurs des types utilisés exclusivement ou principalement dans un système automatique de traitement de l'information de la position n° 84.71, comme le soutient Tri-Ed Ltd. Deuxièmement, déterminer si les marchandises en cause peuvent bénéficier des avantages du numéro tarifaire 9948.00.00 à titre d'articles devant servir dans des machines automatiques de traitement de l'information et leurs unités, comme le soutient Tri-Ed Ltd.

Numéros tarifaires en cause :

Tri-Ed Ltd. — 8528.51.00 et 9948.00.00  
 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 8528.59.90

[46-1-o]

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****ORDONNANCES***Sucre raffiné*

Avis est donné par la présente que, le 30 octobre 2015, aux termes de l'alinéa 76.03(12)(b) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur a prorogé son ordonnance (réexamen relatif à l'expiration n° RR-2014-006) concernant le dumping du sucre raffiné tiré de la canne à sucre ou de la betterave sucrière sous forme de granules, de liquide et de poudre, originaire ou exporté du Danemark, de la République fédérale d'Allemagne, des Pays-Bas et du Royaume-Uni, et le subventionnement des marchandises susmentionnées originaires ou exportées de l'Union européenne.

Aux termes du paragraphe 76.04(1) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur a également prorogé son ordonnance concernant le dumping des marchandises susmentionnées originaires ou exportées des États-Unis d'Amérique.

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a exclu de ses ordonnances les cristaux de sucre décoratifs de couleurs de fantaisie de forme granulée combinés à de la cire de carnauba et à des colorants alimentaires, importés dans de petits contenants pour la vente au détail d'au plus 16 oz, destinés à être utilisés

pies, cakes, pastries, muffins, cookies, etc.) and other prepared foods.

Ottawa, October 30, 2015

[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](http://www.crtc.gc.ca), under "Part 1 Applications."

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

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

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### PART 1 APPLICATIONS

The following applications for renewal or amendment, or complaints were posted on the Commission's Web site between 30 October and 5 November 2015.

exclusivement comme décoration sur le dessus de produits de boulangerie-pâtisserie (tels que des tartes, des gâteaux, des pâtisseries, des muffins, des biscuits, etc.) et d'autres aliments apprêtés.

Ottawa, le 30 octobre 2015

[46-1-o]

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AVIS AUX INTÉRESSÉS

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

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

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

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes de renouvellement ou de modification ou les plaintes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 30 octobre et le 5 novembre 2015.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Ethnic Channels Group Limited	2015-1244-2	5 Kanal	Across Canada / L'ensemble du Canada		3 December / 3 décembre 2015

### ADMINISTRATIVE DECISIONS

### DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
7954689 Canada Inc. (2 decisions / 2 décisions)	AM radio stations / Stations de radio AM	Montréal	Quebec / Québec	30 October / 30 octobre 2015
Shaw Communications Inc.	Various undertakings / Diverses entreprises	Various locations / Diverses localités		2 November / 2 novembre 2015
Radio Edmundston Inc.	CJEM-FM and / et CKMV-FM	Edmundston and Grand Falls / Edmundston et Grand-Sault	New Brunswick / Nouveau-Brunswick	26 October / 26 octobre 2015
Corus Entertainment Inc.	Various undertakings / Diverses entreprises	Various locations / Diverses localités		2 November / 2 novembre 2015

ADMINISTRATIVE DECISIONS — *Continued*DÉCISIONS ADMINISTRATIVES (*suite*)

Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
Radio Montmagny inc.	CIQI-FM-1	Saint-Fabien-de-Panet	Quebec / Québec	23 October / 23 octobre 2015
Gabriola Radio Society	CKGI-FM	Gabriola Island	British Columbia / Colombie-Britannique	29 October / 29 octobre 2015

## DECISIONS

## DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2015-487	3 November / 3 novembre 2015	TerraTerra Communications Inc.	Motors TV NorthAm	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2015-488	3 November / 3 novembre 2015	Ash-Creek Television Society	Low-power, English-language community FM radio station and low-power FM rebroadcasting transmitter / Station de radio FM communautaire de faible puissance de langue anglaise et émetteur de rediffusion FM de faible puissance	Cache Creek and / et Ashcroft	British Columbia / Colombie-Britannique
2015-490	4 November / 4 novembre 2015			Bracebridge and / et Gravenhurst	Ontario
2015-494	5 November / 5 novembre 2015	Clear Sky Radio Inc. and / et Golden West Broadcasting Ltd.	English-language commercial FM radio stations / Stations de radio FM commerciale de langue anglaise	Sylvan Lake	Alberta



**MISCELLANEOUS NOTICES****ARROWOOD INDEMNITY COMPANY, carrying on business in Canada as a branch under the name SECURITY INSURANCE COMPANY OF HARTFORD****RELEASE OF ASSETS**

Pursuant to section 651 of the *Insurance Companies Act* (Canada) [the “Act”], notice is hereby given that Arrowood Indemnity Company, carrying on business in Canada as a branch under the name Security Insurance Company of Hartford (“SICH”), intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada), on or after December 14, 2015, for an order authorizing the release of the assets that it maintains in Canada in accordance with the Act.

Any policyholder or creditor in respect of SICH’s insurance business in Canada opposing that release is invited to file an opposition by mail to the Office of the Superintendent of Financial Institutions (Canada), Legislation and Approvals Division, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, or by email at [approvalsandprecedents@osfi-bsif.gc.ca](mailto:approvalsandprecedents@osfi-bsif.gc.ca), on or before December 14, 2015.

October 31, 2015

ARROWOOD INDEMNITY COMPANY

*By its solicitors*  
STIKEMAN ELLIOTT LLP

[44-4-o]

**NORTH GONE SOUTH LTD.****RELOCATION OF HEAD OFFICE**

Notice is hereby given that North Gone South Ltd. has changed the location of its head office to the city of Edmonton, province of Alberta.

November 3, 2015

JARRETT SMITH  
*President*

[46-1-o]

**AVIS DIVERS****ARROWOOD INDEMNITY COMPANY, qui exploite son entreprise au Canada à titre de succursale sous la raison sociale SECURITY INSURANCE COMPANY OF HARTFORD****LIBÉRATION D’ACTIF**

Conformément à l’article 651 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada) [la « Loi »], avis est par les présentes donné qu’Arrowood Indemnity Company, qui exploite son entreprise au Canada à titre de succursale sous la raison sociale Security Insurance Company of Hartford (« SICH »), a l’intention de faire une demande auprès du surintendant des institutions financières (Canada), au plus tôt le 14 décembre 2015, afin de libérer l’actif qu’elle maintient au Canada conformément à la Loi.

Tout créancier ou souscripteur visé par les opérations d’assurance au Canada de SICH qui s’oppose à cette libération est invité à faire acte d’opposition auprès de la Division de la législation et des approbations du Bureau du surintendant des institutions financières (Canada), soit par la poste au 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, soit par courriel à l’adresse [approbationsetprecedents@osfi-bsif.gc.ca](mailto:approbationsetprecedents@osfi-bsif.gc.ca), au plus tard le 14 décembre 2015.

Le 31 octobre 2015

ARROWOOD INDEMNITY COMPANY

*Agissant par l’entremise de ses procureurs*  
STIKEMAN ELLIOTT S.E.N.C.R.L., s.r.l.

[44-4-o]

**NORTH GONE SOUTH LTD.****CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL**

Avis est par les présentes donné que North Gone South Ltd. a changé le lieu de son siège social, qui est maintenant situé à Edmonton, province d’Alberta.

Le 3 novembre 2015

*Le président*  
JARRETT SMITH

[46-1-o]

**PROPOSED REGULATIONS**

**RÈGLEMENTS PROJETÉS**

*Table of Contents*

*Table des matières*

---

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
<b>Atlantic Pilotage Authority</b>		<b>Administration de pilotage de l'Atlantique</b>	
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996 .....	2537	Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996 .....	2537

## Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Statutory authority

*Pilotage Act*

Sponsoring agency

Atlantic Pilotage Authority

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

In accordance with recommendations from the Canadian Transportation Agency (the CTA) and its customers, the Atlantic Pilotage Authority (the Authority) strives to be financially self-sufficient on a port-by-port basis, as well as for the Authority as a whole. The Authority has absorbed losses throughout the region over the past two years which has left the organization with cash shortages as payments are made for loan repayments and other obligations.

After analyzing projections for coming years, and consulting with industry, the Authority has determined that 9 of the 17 compulsory ports would require tariff adjustments to remain financially self-sufficient on a port-by-port basis and provide the service levels required by industry, without cross-subsidization, and that a 36-month surcharge is required to recover losses and provide funding for obligations.

#### Background

The Authority is responsible for establishing, operating, maintaining and administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces. As required by the *Pilotage Act*, the Authority prescribes tariffs of pilotage charges that are fair, reasonable and consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

#### Objectives

The objective of this proposed regulatory amendment is to increase pilotage charges in compulsory areas in order to

- maintain the ability of the Authority to meet its mandate to operate, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the Atlantic region;
- help ensure the long-term financial self-sustainability of the Authority as a whole;
- help ensure the long-term financial self-sustainability of each port individually; and
- be mindful of the economic realities of the region by ensuring that the tariff increases are within the ability of the shipping industry to absorb while allowing the ports to remain competitive.

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

Fondement législatif

*Loi sur le pilotage*

Organisme responsable

Administration de pilotage de l'Atlantique

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Enjeux

Conformément aux recommandations de l'Office des transports du Canada (l'OTC) et de ses clients, l'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) s'efforce d'être autonome sur le plan financier dans chacun des ports, ainsi que dans l'ensemble de son organisation. Au cours des deux dernières années, l'Administration a subi des pertes dans l'ensemble de la région, ce qui l'a entraîné dans une situation de déficit de caisse puisque les paiements sont affectés au remboursement de prêts et à d'autres obligations.

Après avoir analysé les prévisions concernant les années à venir et consulté l'industrie, l'Administration a déterminé que 9 des 17 ports assujettis au pilotage obligatoire devront effectuer des rajustements tarifaires pour demeurer autonomes sur le plan financier dans chacun des ports et offrir les niveaux de service qu'exige l'industrie, sans avoir recours à des dispositions d'interfinancement. Par ailleurs, un droit supplémentaire doit être instauré pour une durée de 36 mois afin de recouvrer les pertes et fournir les fonds pour les obligations.

#### Contexte

L'Administration a pour mission de mettre sur pied, d'exploiter, d'entretenir et de gérer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes des provinces de l'Atlantique et dans les eaux limitrophes. Comme le prévoit la *Loi sur le pilotage*, l'Administration fixe des droits de pilotage équitables et raisonnables qui lui permettent de générer des revenus suffisants pour assurer le financement autonome de ses activités.

#### Objectifs

La modification proposée vise à permettre la majoration des droits de pilotage dans certaines zones de pilotage obligatoire afin :

- de maintenir la capacité de l'Administration à s'acquitter de son mandat qui est de gérer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique;
- d'aider à assurer l'autonomie financière à long terme de l'Administration dans son ensemble;
- d'aider à assurer l'autonomie financière à long terme de chaque port pris individuellement;
- de tenir compte des réalités économiques de la région en veillant à ce que les hausses tarifaires ne dépassent pas la capacité de l'industrie du transport maritime à les absorber tout en permettant aux ports de demeurer concurrentiels.

**Description**

Compulsory Ports Regular Tariffs in the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*

This proposed tariff amendment would increase all of the charges related to one-way trips, trips through, and movages with the effective tariff increase being as follows for the ports below:

**Effective January 1, 2016, or if it is later, on the day on which they are registered:**

Bras d'Or Lake	10.00%
Strait of Canso	10.00%
Humber Arm	10.00%
Placentia Bay	5.00%
St. John's	5.00%
Holyrood	5.00%
Saint John	5.00%
Sydney	3.00%
Bay of Exploits	3.00%

The overall increase in revenues from these 2016 tariff adjustments is estimated to be \$687,000. Without the increases, the Authority anticipates a loss of \$192,000 for the organization in 2016. The proposed increases would provide an estimated profit of \$495,000, or approximately 2.1% of revenue, for 2016. This rate of return remains below the Authority's long-term targeted rates of return even though the Authority has invested significantly in new vessels and still carries debt for their construction. The Authority has also increased the number of pilots available in response to customer service concerns.

A 1.5% surcharge would also be applied to all pilotage charges in the following ports or areas:

Bay of Exploits  
Holyrood  
Humber Arm  
Placentia Bay  
St. John's  
Stephenville  
Sydney  
Bras d'Or Lake  
Strait of Canso  
Halifax  
Saint John

Pilotage charges do not include amounts recovered for pilot expenses, pilot travel, and fuel charges. This surcharge will be effective for three years from the day on which the Regulations come into force. The Authority expects to have had accumulated operating losses of \$1.182 million from 2012 to the end of 2015. This surcharge is meant to recover a portion of these losses by raising an estimated \$972,000 over this three-year period.

Finally, the calculation of cancellation charges would be amended so that the cancellation charge cannot exceed the charge for a one-way trip. This has occurred in areas that do not have a basic charge.

**Description**

Tarifs courants des ports assujettis au pilotage obligatoire selon le *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*

Le présent projet de modification des tarifs se traduira par une augmentation des droits pour les voyages simples, les voyages via une zone de pilotage obligatoire et les déplacements. Voici le taux d'augmentation des tarifs qui entrera en vigueur pour les ports ci-dessous :

**À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016 ou, si elle est postérieure, à la date d'enregistrement :**

Lac Bras d'Or	10,00 %
Détroit de Canso	10,00 %
Baie Humber Arm	10,00 %
Baie Placentia	5,00 %
St. John's	5,00 %
Holyrood	5,00 %
Saint John	5,00 %
Sydney	3,00 %
Baie des Exploits	3,00 %

L'augmentation globale des revenus découlant des rajustements tarifaires de 2016 est évaluée à 687 000 \$. Sans les augmentations, l'Administration prévoit enregistrer des pertes de 192 000 \$ en 2016. Les augmentations proposées produiraient un profit estimatif de 495 000 \$ ou environ 2,1 % des revenus pour 2016. Ce taux de rendement demeure inférieur aux taux de rendement à long terme visés par l'Administration, malgré le fait que l'Administration ait investi considérablement dans de nouveaux bâtiments et traîne encore la dette de leur construction. L'Administration a également augmenté le nombre de pilotes disponibles afin de répondre aux préoccupations en matière de service à la clientèle.

Un droit supplémentaire de 1,5 % s'appliquerait également à tous les droits de pilotage dans les zones et les ports suivants :

Baie des Exploits  
Holyrood  
Baie Humber Arm  
Baie Placentia  
St. John's  
Stephenville  
Sydney  
Lac Bras d'Or  
Détroit de Canso  
Halifax  
Saint John

Les droits de pilotage ne tiennent pas compte des sommes recouvrées pour les frais engagés par le pilote, les frais de transport du pilote et les frais de carburant. Le droit supplémentaire serait applicable pendant trois ans à partir de la date d'entrée en vigueur du Règlement. L'Administration s'attend avoir accumulé des pertes d'exploitation de 1,182 million de dollars pour la période de 2012 à la fin de 2015. Le droit supplémentaire vise à recouvrer une partie de ces pertes puisqu'il devrait générer environ 972 000 \$ au cours de cette période de 36 mois.

Enfin, le calcul des frais d'annulation serait modifié afin qu'ils n'excèdent pas les droits pour voyages simples. C'est ce qui s'est produit dans les zones où des droits forfaitaires n'ont pas été établis.

**“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.

**Small business lens**

The small business lens does not apply to these amendments.

**Consultation**

Consultation in various forms has taken place with the parties affected by these proposed amendments. The parties consulted include the Shipping Federation of Canada, which represents foreign vessels and accounts for 77%–79% of the Authority’s activities and revenues, and the Canadian Shipowners Association. Local committees representing stakeholders in Halifax, Saint John, St. John’s, Placentia Bay, and Cape Breton were also consulted extensively, including presentations made by the Authority in May, August, and September 2015. The consultation took the form of meetings, as well as written, personal, and telephone communications with individuals and groups. Alternatives to tariff increases were presented, where applicable, and participation from the attendees was encouraged. For various ports and districts, an alternative to increased tariff rates would be a reduction in pilot strength. The parties affected have always expressed that their primary concerns are with service levels. They have requested that the number of pilots be increased in some areas, and maintained in others, so that pilot availability is not compromised. When meeting with customers, the Authority provided an analysis of the situation and solicited responses. Based on the consultation, the structure of the proposal has been amended in response to industry concerns. Every indication was given that the adjustments were accepted as fair and reasonable.

**Rationale**

The Authority continues to invest in additional pilots for several areas. This increased manpower is to address service levels and prepare for pending retirements. Even with this investment, the total expenses for the Authority are budgeted to increase by less than 1% in 2016. The negative trend that has affected the Authority recently is that the average vessel size in a number of ports has decreased. The majority of the Authority’s revenues are derived by applying a unit charge to a measurement of the size of the vessel. As the average units per vessel have declined in several ports, the total amount paid per vessel for pilotage have declined against expectations. In 2015, the average pilotage revenue per assignment has increased 2.6% from 2014 in spite of a 5.3% tariff increase. This is due primarily to the decline in units on which the tariffs are applied. The proposed increases would avoid the anticipated loss of \$192,000 that is projected without the increases. Again, the proposed increases would provide an estimated profit of 2.1% of revenue for 2016. The surcharge is expected to raise an additional \$314,000 in 2016, \$324,000 in 2017, and \$334,000 in 2018.

**Saint John**

There are a number of business prospects for the port of Saint John. This business growth is expected to increase the demand for pilotage within the planning period. A pilot is scheduled to retire from the area early in 2016. In preparation for retirements, and the increased demand for service, the Authority is continuing to add to

**Règle du « un pour un »**

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

**Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas aux présentes modifications.

**Consultation**

Des consultations sous diverses formes ont été menées auprès des parties visées par les modifications proposées. Au nombre des parties consultées, mentionnons la Fédération maritime du Canada, qui représente les navires étrangers et compte pour 77 % à 79 % des activités et des revenus de l’Administration, et l’Association des armateurs canadiens. On a également tenu de nombreuses consultations auprès des comités locaux représentant des intervenants d’Halifax, de Saint John, de St. John’s, de la baie Placentia et de Cap Breton, avec des exposés présentés par l’Administration en mai, août et septembre 2015. Ces consultations ont revêtu la forme de réunions ainsi que de communications écrites, personnelles et téléphoniques avec les personnes et les groupes concernés. D’autres options que des hausses tarifaires ont été proposées, le cas échéant, et les participants ont été encouragés à assister aux réunions. Pour de nombreux ports et districts, la réduction de l’effectif des pilotes constituerait une solution de rechange à l’augmentation des taux tarifaires. Les parties touchées ont toujours dit que leurs principales inquiétudes concernaient les niveaux de service. Elles ont demandé à ce que le nombre de pilotes soit augmenté à certains endroits et maintenu à d’autres, afin de ne pas compromettre la disponibilité des pilotes. Lors de ces rencontres avec les clients, l’Administration a fourni à ces derniers une analyse de la situation et a sollicité leurs commentaires. À la lumière des consultations, la structure de la proposition a été modifiée pour tenir compte des préoccupations de l’industrie. Tout indiquait que les rajustements étaient jugés équitables et raisonnables.

**Justification**

L’Administration continue d’investir pour accroître l’effectif de pilotes dans plusieurs zones dans le but d’améliorer les niveaux de service et de se préparer en vue des prochains départs à la retraite. Même avec cet investissement, les dépenses totales de l’Administration devraient augmenter de moins de 1 % en 2016. La tendance négative avec laquelle l’Administration est aux prises depuis quelque temps est attribuable à la diminution de la taille des bâtiments dans certains ports. La majorité des revenus de l’Administration proviennent de l’application d’un droit unitaire en fonction d’une mesure de la taille du bâtiment. Puisque le nombre moyen d’unités par bâtiment a diminué dans plusieurs ports, la somme totale versée par bâtiment pour le pilotage a chuté par rapport à ce qui était prévu. En 2015, le revenu moyen de pilotage par affectation a augmenté de 2,6 % par rapport à 2014, malgré une augmentation du tarif de 5,3 %. Cette situation s’explique principalement par la diminution des unités sur lesquelles les tarifs s’appliquent. Les augmentations proposées serviraient à éviter les pertes prévues de 192 000 \$ et à générer un profit d’environ 2,1 % pour 2016. Le droit supplémentaire permettrait d’amasser les sommes additionnelles de 314 000 \$ en 2016, de 324 000 \$ en 2017 et de 334 000 \$ en 2018.

**Saint John**

Il y a un certain nombre de perspectives commerciales dans le port de Saint John. Cette croissance économique devrait accroître la demande relative au pilotage pour la période de planification. Dans cette zone, un pilote devrait prendre sa retraite au début de 2016. En prévision des départs à la retraite et étant donné

the pilot strength. The Authority has developed an operating budget for 2016 that includes an additional pilot to replace the pilot scheduled to retire.

Saint John is another port that has been negatively affected by a reduction in vessel size as smaller tankers are being utilized in the area. Pilotage units per trip declined by 11% in 2014 causing the Authority to have a large loss in the area that year. The units per vessel have not rebounded to date.

Based on this budget containing smaller vessels, the Authority is proposing a 5% increase. To achieve the 5% revenue increase, the Authority would be increasing the basic and minimum charges by 3% and the unit charge by 6.5%. This tariff structure was reached by agreement after consultation with customers in Saint John. Without these increases, the Authority anticipates a loss of \$36,000 for the port in 2016. The proposed increase would provide an estimated profit of less than 3% in 2016. Again, this rate of return is below the Authority's long-term targeted rates of return for the area where the Authority has invested significantly in a new vessel and carries debt for its construction.

### Eastern Newfoundland District

This district of Eastern Newfoundland comprises three compulsory ports: St. John's, Placentia Bay, and Holyrood. Like the other districts, they utilize a pool of pilots, each of whom is capable of providing service to any of the three ports. The individual ports take advantage of this structure as each of them can draw on resources from the pool to cover peak periods. An individual port that is not part of a district would have to carry more pilots to cover for these periods and at an increased cost to industry. As above, the pilots in a district are allocated to the individual ports based on the total time pilots spend working in each port.

Providing a quality service in this district is very challenging due to the length of pilotage in an area like Placentia Bay, the variance in the number of assignments from one day to the next, and the weather issues that can be faced in the area. When analyzing the service levels with the customers, and in response to their desire for a reduction in interruptions, it was decided that the Authority would target an increase in pilot numbers from 11 to 14 for the district. This increased staffing will be completed in 2016 with the addition of the final apprentice pilot planned at this time.

#### St. John's

For St. John's, the Authority is proposing a tariff that would increase pilotage revenue in the port by 5%. This increase is required as the number of assignments is declining as there has been an increase in certificated masters. The Authority would be increasing the basic, unit, and minimum charges by 5%. This increase is expected to move the port to a profit of 1% while covering their allocated portion of the increased pilot strength.

The traffic levels in St. John's have large fluctuations as traffic may spike for short periods and then subside. Business can come to the port on short-term contracts, while regular callers tend to apply for pilotage certificates. The Authority has to be able to provide service during these peak periods while minimizing financial

l'augmentation de la demande de service, l'Administration continue d'accroître l'effectif de pilotes. Dans son budget de fonctionnement de 2016, elle a prévu un pilote additionnel pour remplacer celui qui partira à la retraite.

Le port de Saint John a lui aussi été touché par la diminution de la taille des bâtiments puisqu'on a davantage recours à de plus petits navires-citernes dans cette zone. Les unités de pilotage par voyage ont donc chuté de 11 % en 2014, ce qui s'est traduit cette année-là par des pertes importantes pour l'Administration. La situation quant au nombre d'unités par bâtiment ne s'est pas encore rétablie.

En fonction de ce budget qui tient compte du fait que les navires-citernes sont de plus petite taille, l'Administration propose une augmentation de 5 %. Pour y parvenir, elle souhaite accroître les droits forfaitaires et minimaux de 3 % et les droits unitaires de 6,5 %. Cette structure tarifaire a été convenue après consultations avec les clients de Saint John. Sans ces augmentations, l'Administration prévoit enregistrer une perte de 36 000 \$ pour le port en 2016. Les augmentations proposées produiraient un profit estimatif de moins de 3 % en 2016. Ce taux de rendement demeure toutefois inférieur aux taux de rendement à long terme visés par l'Administration pour cette zone, malgré le fait que l'Administration ait investi considérablement dans de nouveaux bâtiments et traîne encore la dette de leur construction.

### District de l'est de Terre-Neuve

Ce district compte trois ports assujettis au pilotage obligatoire, à savoir St. John's, la baie Placentia et Holyrood. Tout comme les autres districts, le district de l'est de Terre-Neuve a recours à un bassin de pilotes et chacun de ces derniers est en mesure d'assurer des services à n'importe lequel de ces trois ports. Le fonctionnement en tant que district est avantageux pour chacun des ports, car ceux-ci peuvent puiser dans le bassin de pilotes pour faire face aux périodes de pointe. Un port ne faisant pas partie d'un district devrait maintenir en poste un plus grand nombre de pilotes pour composer avec ces périodes, à un coût accru pour l'industrie. Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, les coûts rattachés aux pilotes d'un district sont affectés à chacun des ports en fonction du temps total que les pilotes consacrent à leur travail dans chaque port.

Il est vraiment difficile d'offrir un service de qualité dans ce district en raison de la longueur du service de pilotage dans un secteur comme la baie Placentia, de la différence dans le nombre d'affectations d'un jour à l'autre et des conditions météorologiques dans cette zone. Après l'analyse des niveaux de service avec les clients et en réponse à leur souhait de réduire les interruptions, il a été décidé que l'Administration viserait l'augmentation du nombre de pilotes de 11 à 14. Cette augmentation du personnel devrait être achevée en 2016 puisque l'ajout du dernier apprenti pilote est prévu à ce moment.

#### St. John's

Pour St. John's, l'Administration propose un tarif qui permettrait d'augmenter les revenus de pilotage dans le port de 5 %. Cette hausse est nécessaire puisque le nombre d'affectations est en baisse en raison de l'augmentation du nombre de capitaines brevetés. L'Administration augmenterait les droits forfaitaires, unitaires et minimaux de 5 %, ce qui permettrait au port d'enregistrer un profit de 1 % tout en couvrant sa part allouée de l'augmentation de l'effectif accru de pilotes.

Les niveaux de trafic à St. John's subissent d'importantes variations, puisque le trafic peut connaître une hausse marquée pendant de courtes périodes, puis diminuer. Les entreprises peuvent venir au port pour des contrats à court terme, tandis que les utilisateurs réguliers ont tendance à présenter des demandes de certificat de

losses during the down periods. The recent increases are intended to cover the additional costs of improved service and allow the Authority to offset projected losses during down years.

#### Placentia Bay

Placentia Bay is the port in the district with the most activity. The Authority was asked to address service concerns in the area and has responded by increasing pilot numbers in the district. In 2015, the Authority faces declining revenues in the area as the average size of vessel requiring pilotage has decreased by over 10%. With these smaller vessels, the current tariff will leave the Authority with a \$135,000 loss in 2016. With a goal of earning an operating profit in the port to cover outstanding capital loans for pilot boats, the Authority is increasing the basic, unit, and minimum charges by 5% to leave the port with an estimated 2% profit margin.

#### Holyrood

The port in the district with the least activity is Holyrood. In recent years, the activity in the port has ranged from a high of 39 assignments to a low of 23 assignments. Due to the increase in pilots for the district, the Authority would be increasing the basic, unit, and minimum charges by 5%. This increase will leave the port with a profit while covering their allocated portion of the increased pilot strength.

#### **Cape Breton District**

This district contains three compulsory ports: the Strait of Canso, the Bras d'Or Lake, and the port of Sydney. The district utilizes a pool of pilots, each of whom is capable of providing service to any of the three ports. Operating as a district is advantageous to the individual ports as they can draw on resources from the pool to cover peak periods. An individual port that is not part of a district would have to carry more pilots to cover for these periods at an increased cost to industry. The total costs of the pilots in a district are allocated to the individual ports based on the total time pilots spend working in each port.

The traffic levels in the Strait of Canso have been volatile after losing a significant amount of business in 2011. The area has a transshipment terminal that supplies refineries along the eastern seaboard of the United States. With no new refineries being developed and demand for petroleum products declining, the transshipment terminal has been relying more and more on a few major customers.

After allowing the pilot strength in the area to be reduced by 30% from 2011 levels, the Authority realized that pilots would need to be added to maintain service levels to the satisfaction of our customers. The pilot strength was increased and service levels greatly improved.

#### Strait of Canso

For the compulsory pilotage area of the Strait of Canso, the Authority has had significant volatility in the area. This area has been negatively affected by a reduction in vessel size as there are fewer large tankers in the area and a coal transshipment operation has declined in the port. Due to this trend, the average pilotage revenue per vessel in 2015 was 1% less than in 2014 in spite of a

pilotage. L'Administration doit être en mesure de fournir le service pendant ces périodes de pointe tout en minimisant les pertes financières lors des périodes creuses. Les récentes augmentations visent à couvrir les coûts additionnels du service amélioré et à permettre à l'Administration de compenser les pertes prévues durant les mauvaises années.

#### Baie Placentia

Le port de la baie Placentia est celui où l'activité est la plus élevée. On a demandé à l'Administration de régler les préoccupations relatives au service dans cette zone et elle a répondu en augmentant le nombre de pilotes. En 2015, l'Administration est confrontée à une baisse des revenus dans la zone étant donné que la taille moyenne des bâtiments assujettis au pilotage obligatoire a diminué de plus de 10%. Comme les bâtiments sont plus petits, le tarif actuel représentera pour l'Administration une perte de 135 000 \$ en 2016. Dans le but d'obtenir un profit d'exploitation dans le port afin de couvrir des prêts de capital en souffrance pour des bateaux-pilotes, l'Administration augmente les droits forfaitaires, unitaires et minimaux de 5%, ce qui laisse au port une marge de profit d'environ 2%.

#### Holyrood

Dans le district, le port où l'activité est la plus faible est celui de Holyrood. Au cours des dernières années, l'activité du port a varié entre 39 et 23 affectations. En raison de l'augmentation des pilotes pour le district, l'Administration propose de hausser les droits forfaitaires, unitaires et minimaux de 5%. Cette augmentation permettrait au port d'enregistrer un profit tout en couvrant sa part allouée de l'augmentation de l'effectif de pilotes.

#### **District du Cap Breton**

Ce district compte trois ports assujettis au pilotage obligatoire, à savoir le détroit de Canso, le lac Bras d'Or et le port de Sydney. Le district a recours à un bassin de pilotes, et chacun de ces derniers est en mesure d'assurer des services à n'importe lequel des trois ports. Le fonctionnement en tant que district est avantageux pour chacun des ports, car ceux-ci peuvent puiser dans le bassin de pilote pour faire face aux périodes de pointe. Un port ne faisant pas partie d'un district devrait maintenir en poste un plus grand nombre de pilotes pour composer avec ces périodes, à un coût accru pour l'industrie. Les coûts totaux rattachés aux pilotes d'un district sont affectés à chacun des ports en fonction du temps total que les pilotes consacrent à leur travail dans chaque port.

Les niveaux de trafic dans le détroit de Canso ont été volatils après une importante baisse d'activités en 2011. La région dispose d'un terminal de transbordement qui approvisionne les raffineries le long de la côte est des États-Unis. Comme aucune nouvelle raffinerie n'est aménagée et que la demande en matière de produits pétroliers décline, le terminal de transbordement compte de plus en plus sur quelques clients importants.

Après avoir permis que l'effectif de pilotes soit réduit de 30% par rapport aux niveaux de 2011, l'Administration s'est rendu compte qu'il faudrait ajouter des pilotes pour maintenir les services à des niveaux qui satisfont nos clients. L'effectif de pilotes a donc été augmenté et les niveaux de service se sont grandement améliorés.

#### Détroit de Canso

Pour la zone de pilotage obligatoire du détroit de Canso, l'Administration est aux prises avec une volatilité importante. Cette zone est durement touchée par la diminution de la taille des bâtiments. En effet, les grands navires-citernes sont présents en moins grand nombre dans cette zone et les activités de transbordement du charbon ont diminué dans le port. Dans ce contexte, le revenu moyen de

tariff increase expected to pay for the increased staffing. The 2016 increase is to begin adjusting for the smaller vessels and increase the average revenues per assignment to where they were intended in previous budgets. The Authority is increasing the tariff charge by 10% and would be applied to the basic, unit, and minimum charges. This increase is expected to leave the area in a loss position, but the Authority is concerned about adding a larger increase on industry at this time.

#### Bras d'Or

The port in the district with the least activity is Bras d'Or. The activity in the port has declined as the primary business in this area is the shipment of gypsum from Little Narrows. This business has been impacted by the adoption of synthetic gypsum as an alternative to their core product. Assignments have decreased by over 20% from previous yearly averages. The Authority is proposing a 10% increase for the area that would be applied to the basic, unit, and minimum charges. Again, this increase is expected to leave the area in a loss position, but the Authority is concerned about adding a larger increase on industry at this time. The port is budgeted to provide less than 1% of the Authority's revenue in 2016.

#### Sydney

For Sydney, the Authority is proposing a tariff that would increase pilotage revenue in the port by 3%. This increase is required as the number of assignments in the area have declined from previous expectations. The Authority would be increasing the basic, unit, and minimum charges by 3%.

#### **Central/Western Newfoundland District**

Similar to the other districts, Central/Western Newfoundland encompasses three ports, Humber Arm, Bay of Exploits, and Stephenville, which share pilot resources. This district has had a dramatic decrease in assignments due to the decline of the paper industry over the years and activity has declined by 10% from 2014. The compulsory ports in this district are served by a complement of three pilots. Due to the large geographic area covered by the pilots (more than 400 km from one extremity to the other), it is impossible to reduce the number of pilots below the current level without significantly impacting service levels.

#### Humber Arm

For Humber Arm, the proposed change would increase pilotage revenue in the port by 10%. This increase would be meant to cover inflationary increases in expenses and the increased cost of a winter pilot boat. This increase is expected to leave the area in a loss position, but the Authority is concerned about adding a larger increase on industry at this time.

#### Bay of Exploits

For Bay of Exploits, the proposed change would increase pilotage revenue in the port by 3%. This increase would be meant to cover inflationary increases in expenses while the number of assignments in the area falls. This increase is projected to leave the port with a profit for 2016.

pilotage par bâtiment en 2015 était de 1 % de moins qu'en 2014, malgré l'augmentation tarifaire qui devait couvrir l'accroissement de l'effectif. L'augmentation de 2016 devrait servir de point de départ pour ce qui est de s'adapter aux bâtiments de plus petite taille et d'accroître les revenus moyens par affectation au niveau prévu dans les précédents budgets. L'Administration augmente le droit tarifaire de 10 % et l'appliquerait aux droits forfaitaires, unitaires et minimaux. Cette zone devrait malgré tout enregistrer des pertes, mais l'Administration est préoccupée à l'idée d'imposer une augmentation encore plus grande à l'industrie à ce point-ci.

#### Bras d'Or

Dans le district, le port où l'activité est la plus faible est celui de Bras d'Or. L'activité dans le port a diminué étant donné que la principale activité commerciale dans cette zone est l'expédition de gypse de Little Narrows. Ce secteur d'activité est touché par l'utilisation de gypse synthétique comme solution de rechange au produit de base. Les affectations ont diminué de plus de 20 % par rapport aux moyennes des années précédentes. L'Administration propose une augmentation de 10 % qui serait appliquée aux droits tarifaires, unitaires et minimaux. Encore ici, cette zone devrait enregistrer des pertes, mais l'Administration est préoccupée à l'idée d'imposer une augmentation encore plus importante à l'industrie à ce point-ci. Le port devrait compter pour moins de 1 % des revenus de l'Administration en 2016.

#### Sydney

Pour Sydney, l'Administration propose un tarif qui ferait augmenter les revenus de pilotage dans le port de 3 %. Cette augmentation est nécessaire puisque le nombre d'affectations dans cette zone a diminué par rapport à ce qui était prévu. L'Administration augmenterait donc les droits forfaitaires, unitaires et minimaux de 3 %.

#### **District du centre et de l'ouest de Terre-Neuve**

Tout comme d'autres districts, le district du centre et de l'ouest de Terre-Neuve comprend trois ports, c'est-à-dire ceux de Humber Arm, de la baie des Exploits et de Stephenville, qui se partagent les ressources en pilotes. Ce district a connu une diminution spectaculaire du nombre d'affectations, en raison du ralentissement de l'industrie papetière au fil des ans. Le taux d'activité a en effet diminué de 10 % par rapport à 2014. Les ports assujettis au pilotage obligatoire de ce district sont desservis par un effectif de trois pilotes. En raison de la vaste zone géographique couverte par les pilotes (plus de 400 km d'une extrémité à l'autre), il est impossible de réduire encore le nombre de pilotes sans nuire de façon importante au niveau de service.

#### Baie Humber Arm

En ce qui concerne la baie Humber Arm, le changement proposé aurait pour effet d'augmenter les revenus de pilotage dans le port de 10 %. Cette hausse permettrait de faire face aux augmentations inflationnistes des dépenses et au coût accru d'exploitation d'un bateau-pilote d'hiver. La zone devrait malgré tout enregistrer des pertes, mais l'Administration est préoccupée à l'idée d'imposer une augmentation encore plus grande à l'industrie pour le moment.

#### Baie des Exploits

Pour la baie des Exploits, le changement proposé ferait augmenter les revenus de pilotage dans le port de 3 %. Cette hausse permettrait de faire face aux augmentations inflationnistes des dépenses alors que le nombre d'affectations chute dans cette zone. Grâce à cette augmentation, le port devrait enregistrer des profits en 2016.



**Summary**

The following tables indicate the current charges for a one-way trip and the amendments in the compulsory tariffs:

**Résumé**

Les tableaux qui suivent indiquent les droits actuellement en vigueur pour un voyage simple et les modifications aux tarifs de pilotage obligatoire :

**Major ports**

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Estimated Fuel Charge*	Cost for an Average Ship**
Strait of Canso, N.S.	2015	\$1,048	\$3.87	\$1,436	\$900	\$241	\$3,144
	2016	\$1,153	\$4.26	\$1,580	\$900	\$241	\$3,434
	* Fuel charge is based on the latest 2015 average fuel price of \$0.832 and 290 L per trip. ** Based on a ship of 479 units for the Strait of Canso.						
Placentia Bay, N.L.	2015	\$2,205	\$5.15	\$2,922	\$900	\$470	\$6,156
	2016	\$2,315	\$5.41	\$3,068	\$900	\$470	\$6,440
	* Fuel charge is based on the latest 2015 average fuel price of \$0.783 and 600 L per trip. ** Based on a ship of 676 units for Placentia Bay.						
Saint John, N.B.	2015	\$833	\$3.74	\$1,488	\$833	\$100	\$2,362
	2016	\$858	\$3.98	\$1,533	\$858	\$100	\$2,480
	* Fuel charge is based on the latest 2015 average fuel price of \$1,004 and 100 L per trip. ** Based on a ship of 382 units for Saint John.						

**Principaux ports**

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimal	Droit d'annulation	Frais estimatifs de carburant*	Coût pour un navire moyen**
Déroit de Canso (N.-É.)	2015	1 048 \$	3,87 \$	1 436 \$	900 \$	241 \$	3 144 \$
	2016	1 153 \$	4,26 \$	1 580 \$	900 \$	241 \$	3 434 \$
	* Les frais de carburant sont fondés sur le prix moyen du carburant en 2015, soit 0,832 \$ et sur 290 L par trajet. ** Basé sur un navire de 479 unités dans le détroit de Canso.						
Baie Placentia (T.-N.-L.)	2015	2 205 \$	5,15 \$	2 922 \$	900 \$	470 \$	6 156 \$
	2016	2 315 \$	5,41 \$	3 068 \$	900 \$	470 \$	6 440 \$
	* Les frais de carburant sont fondés sur le prix moyen du carburant en 2015, soit 0,783 \$ et sur 600 L par trajet. ** Basé sur un navire de 676 unités dans la baie Placentia.						
Saint John (N.-B.)	2015	833 \$	3,74 \$	1 488 \$	833 \$	100 \$	2 362 \$
	2016	858 \$	3,98 \$	1 533 \$	858 \$	100 \$	2 480 \$
	* Les frais de carburant sont fondés sur le prix moyen du carburant en 2015, soit 1,004 \$ et sur 100 L par trajet. ** Basé sur un navire de 382 unités à Saint John.						

**Other ports**

		Basic Charge	Unit Charge	Minimum Charge	Cancellation Charge	Cost for an Average Ship*
Sydney, N.S.	2015	\$1,071	\$6.39	\$2,197	\$900	\$3,039
	2016	\$1,103	\$6.58	\$2,263	\$900	\$3,130
	* Based on a ship of 308 units for Sydney.					
Bras d'Or, N.S.	2015	\$1,711	\$10.63	\$2,401	\$900	\$4,687
	2016	\$1,882	\$11.69	\$2,641	\$900	\$5,156
	* Based on a ship of 280 units for Bras d'Or.					
St. John's, N.L.	2015	\$639	\$6.28	\$1,982	\$639	\$1,982
	2016	\$671	\$6.59	\$2,081	\$671	\$2,081
	* Based on a ship of 87 units for St. John's.					
Holyrood, N.L.	2015	\$639	\$6.28	\$1,982	\$639	\$2,755
	2016	\$671	\$6.59	\$2,081	\$671	\$2,893
	* Based on a ship of 337 units for Holyrood.					
Bay of Exploits, N.L.	2015	\$982	\$10.33	\$2,014	\$900	\$2,315
	2016	\$1,011	\$10.64	\$2,074	\$900	\$2,384
	* Based on a ship of 129 units for Bay of Exploits.					
Humber Arm, N.L.	2015	\$688	\$9.33	\$1,782	\$688	\$2,227
	2016	\$757	\$10.26	\$1,960	\$757	\$2,450
	* Based on a ship of 165 units for Humber Arm.					

The tables do not include the 1.5% surcharge.

**Autres ports**

		Droit forfaitaire	Droit unitaire	Droit minimal	Droit d'annulation	Coût pour un bâtiment moyen*
Sydney (N.-É.)	2015	1 071 \$	6,39 \$	2 197 \$	900 \$	3 039 \$
	2016	1 103 \$	6,58 \$	2 263 \$	900 \$	3 130 \$
	* Basé sur un navire de 308 unités à Sydney.					
Bras d'Or (N.-É.)	2015	1 711 \$	10,63 \$	2 401 \$	900 \$	4 687 \$
	2016	1 882 \$	11,69 \$	2 641 \$	900 \$	5 156 \$
	* Basé sur un navire de 280 unités à Bras d'Or.					
St. John's (T.-N.-L.)	2015	639 \$	6,28 \$	1 982 \$	639 \$	1 982 \$
	2016	671 \$	6,59 \$	2 081 \$	671 \$	2 081 \$
	* Basé sur un navire de 87 unités à St. John's.					
Holyrood (T.-N.-L.)	2015	639 \$	6,28 \$	1 982 \$	639 \$	2 755 \$
	2016	671 \$	6,59 \$	2 081 \$	671 \$	2 893 \$
	* Basé sur un navire de 337 unités à Holyrood.					
Baie des Exploits (T.-N.-L.)	2015	982 \$	10,33 \$	2 014 \$	900 \$	2 315 \$
	2016	1 011 \$	10,64 \$	2 074 \$	900 \$	2 384 \$
	* Basé sur un navire de 129 unités à la baie des Exploits.					
Baie Humber Arm (T.-N.-L.)	2015	688 \$	9,33 \$	1 782 \$	688 \$	2 227 \$
	2016	757 \$	10,26 \$	1 960 \$	757 \$	2 450 \$
	* Basé sur un navire de 165 unités à la baie Humber Arm.					

Les tableaux ne tiennent pas compte du droit supplémentaire de 1,5 %.

**Implementation, enforcement and service standards**

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

**Contact**

Captain Sean Griffiths  
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**

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

**Personne-ressource**

Capitaine Sean Griffiths  
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 34(1)<sup>a</sup> of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, 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

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné, conformément au paragraphe 34(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, que l'Administration de pilotage 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

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

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

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

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

transportation policy set out in section 5<sup>c</sup> of the *Canada Transportation Act*<sup>d</sup>, may file a notice of objection setting out the grounds for the objection with the Canadian Transportation Agency within 30 days after the date of publication of this notice. The notice of objection must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9. The notice of objection must also be filed with the Minister of Transport and the Atlantic Pilotage Authority in accordance with subsection 34(3)<sup>e</sup> of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>.

Halifax, November 4, 2015

CAPTAIN SEAN GRIFFITHS  
Chief Executive Officer  
Atlantic Pilotage Authority

## REGULATIONS AMENDING THE ATLANTIC PILOTAGE TARIFF REGULATIONS, 1996

### AMENDMENTS

**1. (1) The portion of section 25 of the English version of the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*<sup>1</sup> before paragraph (a) is replaced by the following:**

**25.** If pilotage services are requested for a ship and the request is cancelled after a pilot reports for pilotage duty, the charge payable is the least of

**(2) Section 25 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (a) and by adding the following after paragraph (a):**

- (a.1) the flat charge for the pilotage area, with or without the use of a pilot boat, as the case may be,
- (a.2) the minimum charge for the pilotage area, and

**2. The Regulations are amended by adding the following after section 27:**

### SURCHARGE

**28. (1)** For a period of three years that begins on the day on which this section comes into force, a surcharge of 1.5% is payable on each flat charge, minimum charge, unit charge, basic charge and cancellation charge payable under these Regulations for pilotage service provided in the following pilotage areas:

- (a) Bay of Exploits (Botwood and Lewisporte), N.L.;
- (b) Holyrood, N.L.;
- (c) Humber Arm, N.L.;
- (d) Placentia Bay, N.L.;
- (e) St. John's, N.L.;
- (f) Stephenville, N.L.;
- (g) Cape Breton (Zone A, Sydney), N.S.;
- (h) Cape Breton (Zone B, Bras d'Or Lake), N.S.;
- (i) Cape Breton (Zones C and D, Strait of Canso), N.S.;
- (j) Halifax, N.S.; and
- (k) Saint John, N.B.

**(2)** For greater certainty, when the surcharge is payable on a cancellation charge, it is payable on the cancellation charge only and

transports énoncée à l'article 5<sup>c</sup> de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>d</sup>, peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9. L'avis d'opposition doit également être fourni au ministre des Transports et à l'Administration de pilotage de l'Atlantique conformément au paragraphe 34(3)<sup>e</sup> de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>.

Halifax, le 4 novembre 2015

Le premier dirigeant de l'Administration  
de pilotage de l'Atlantique  
CAPITAINE SEAN GRIFFITHS

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

### MODIFICATIONS

**1. (1) Le passage de l'article 25 de la version anglaise du *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*<sup>1</sup> précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**25.** If pilotage services are requested for a ship and the request is cancelled after a pilot reports for pilotage duty, the charge payable is the least of

**(2) L'article 25 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa a), de ce qui suit :**

- a.1) le droit fixe, avec ou sans bateau-pilote, selon le cas, pour la zone de pilotage;
- a.2) le droit minimum pour la zone de pilotage;

**2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 27, de ce qui suit :**

### DROIT SUPPLÉMENTAIRE

**28. (1)** Pendant une période de trois ans commençant à la date d'entrée en vigueur du présent article, un droit supplémentaire de 1,5 % est à payer sur chaque droit fixe, droit minimum, droit unitaire, droit forfaitaire et droit d'annulation à payer en application du présent règlement pour un service de pilotage fourni dans les zones de pilotage suivantes :

- a) baie des Exploits (T.-N.-L.) (Botwood et Lewisporte);
- b) Holyrood (T.-N.-L.);
- c) baie Humber Arm (T.-N.-L.);
- d) baie Placentia (T.-N.-L.);
- e) St. John's (T.-N.-L.);
- f) Stephenville (T.-N.-L.);
- g) Cap Breton (N.-É.) (Zone A, Sydney);
- h) Cap Breton (N.-É.) (Zone B, lac Bras d'Or);
- i) Cap Breton (N.-É.) (Zones C et D, détroit de Canso);
- j) Halifax (N.-É.);
- k) Saint John (N.-B.).

**(2)** Il est entendu que le droit supplémentaire à payer sur un droit d'annulation est à payer sur le droit d'annulation seulement et non

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

<sup>c</sup> S.C. 2007, c. 19, s. 2

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

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

<sup>1</sup> SOR/95-586

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

<sup>c</sup> L.C. 2007, ch. 19, art. 2

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

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

<sup>1</sup> DORS/95-586

not on the basic charge, flat charge or minimum charge that is used to determine the amount of the cancellation charge under section 25.

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

	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$/pilotage unit)	Basic Charge (\$)
3.	2,074.00	10.64	1,011.00
4.	2,081.00	6.59	671.00
5.	1,960.00	10.26	757.00
6.	3,068.00	5.41	2,315.00
7.	2,081.00	6.59	671.00

**4. The portion of items 9 to 11 of Schedule 2 to the Regulations in columns 2 to 4 is replaced by the following:**

	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$/pilotage unit)	Basic Charge (\$)
9.	2,263.00	6.58	1,103.00
10.	2,641.00	11.69	1,882.00
11.	1,580.00	4.26	1,153.00

**5. The portion of item 1 of Schedule 3 to the Regulations in columns 4 and 5 is replaced by the following:**

	Column 4	Column 5
Item	Unit Charge (\$/pilotage unit)	Basic Charge (\$)
1.	9.64	1,551.00

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

	Column 3
Item	Flat Charge, Pilot Boat Used (\$)
2.	1,835.00

**7. The portion of items 3 to 7 of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 7 is replaced by the following:**

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
Item	Minimum Charge (\$)	Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Unit Charge, Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
3.	1,867.00	8.51	810.00	9.58	911.00
4.	1,873.00	5.27	537.00	5.93	604.00
5.	1,764.00	8.21	605.00	9.24	681.00
6. (a)	1,534.00	2.71	1,158.00	n/a	n/a
6. (b)	2,762.00	4.33	1,852.00	4.87	2,084.00
7.	1,873.00	5.27	537.00	5.93	604.00

sur le droit forfaitaire, le droit fixe ou le droit minimum utilisés pour déterminer, en application de l'article 25, le montant du droit d'annulation.

**3. Le passage des articles 3 à 7 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)
3.	2 074,00	10,64	1 011,00
4.	2 081,00	6,59	671,00
5.	1 960,00	10,26	757,00
6.	3 068,00	5,41	2 315,00
7.	2 081,00	6,59	671,00

**4. Le passage des articles 9 à 11 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 2 à 4 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)
9.	2 263,00	6,58	1 103,00
10.	2 641,00	11,69	1 882,00
11.	1 580,00	4,26	1 153,00

**5. Le passage de l'article 1 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans les colonnes 4 et 5 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 4	Colonne 5
Article	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)
1.	9,64	1 551,00

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

	Colonne 3
Article	Droit fixe avec bateau-pilote (\$)
2.	1 835,00

**7. Le passage des articles 3 à 7 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 7 est remplacé par ce qui suit :**

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
Article	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)
3.	1 867,00	8,51	810,00	9,58	911,00
4.	1 873,00	5,27	537,00	5,93	604,00
5.	1 764,00	8,21	605,00	9,24	681,00
6. (a)	1 534,00	2,71	1 158,00	S/O	S/O
6. (b)	2 762,00	4,33	1 852,00	4,87	2 084,00
7.	1 873,00	5,27	537,00	5,93	604,00

8. The portion of items 9 to 11 of Schedule 4 to the Regulations in columns 3 to 7 is replaced by the following:

	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7
	Minimum Charge (\$)	Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Unit Charge, Pilot Boat Used (\$/pilotage unit)	Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
9.	2,036.00	5.25	883.00	5.91	993.00
10.	2,377.00	9.35	1,506.00	10.53	1,694.00
11.	1,421.00	3.41	922.00	3.83	1,037.00

9. The portion of items 1 to 3 of Schedule 5 to the Regulations in columns 3 to 5 is replaced by the following:

	Column 3	Column 4	Column 5
	Minimum Charge (\$)	Unit Charge (\$/pilotage unit)	Basic Charge (\$)
1.	1,533.00	3.98	858.00
2.	1,379.00	3.59	773.00
3.	1,379.00	3.18	686.00

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

	Column 2
	Flat Charge (\$)
4.	1,156.00

#### COMING INTO FORCE

11. These Regulations come into force on the later of the day on which they are registered and January 1, 2016.

[46-1-o]

8. Le passage des articles 9 à 11 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 7 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7
	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)
9.	2 036,00	5,25	883,00	5,91	993,00
10.	2 377,00	9,35	1 506,00	10,53	1 694,00
11.	1 421,00	3,41	922,00	3,83	1 037,00

9. Le passage des articles 1 à 3 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans les colonnes 3 à 5 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)
1.	1 533,00	3,98	858,00
2.	1 379,00	3,59	773,00
3.	1 379,00	3,18	686,00

10. Le passage de l'article 4 de l'annexe 5 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
	Droit fixe (\$)
4.	1 156,00

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

11. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2016 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

[46-1-o]

**INDEX**

Vol. 149, No. 46 — November 14, 2015

(An asterisk indicates a notice previously published.)

**COMMISSIONS****Canadian International Trade Tribunal**

Appeal	
Notice No. HA-2015-017.....	2532
Orders	
Refined sugar .....	2532

**Canadian Radio-television and Telecommunications**

<b>Commission</b>	
Administrative decisions.....	2533
Decisions.....	2534
* Notice to interested parties.....	2533
Part 1 applications.....	2533

**GOVERNMENT HOUSE**

Meritorious Service Decorations .....	2529
---------------------------------------	------

**GOVERNMENT NOTICES****Superintendent of Financial Institutions, Office of the**

Insurance Companies Act	
Manulife Assurance Company of Canada — Letters	
patent of incorporation and order to commence and	
carry on business.....	2530

**MISCELLANEOUS NOTICES**

* Arrowood Indemnity Company, carrying on business in	
Canada as a branch under the name Security Insurance	
Company of Hartford	
Release of assets .....	2535
North Gone South Ltd.	
Relocation of head office .....	2535

**PARLIAMENT****Chief Electoral Officer**

Canada Elections Act	
Deregistration of registered electoral district	
associations .....	2531
Return of Members elected at the 42nd general election....	2531

**PROPOSED REGULATIONS****Atlantic Pilotage Authority**

Pilotage Act	
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff	
Regulations, 1996 .....	2537

**INDEX**

Vol. 149, n° 46 — Le 14 novembre 2015

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

**AVIS DIVERS**

- \* Arrowood Indemnity Company, qui exploite son entreprise au Canada à titre de succursale sous la raison sociale Security Insurance Company of Hartford  
Libération d'actif ..... 2535
- North Gone South Ltd.  
Changement de lieu du siège social ..... 2535

**AVIS DU GOUVERNEMENT**

- Surintendant des institutions financières, Bureau du**  
Loi sur les sociétés d'assurances  
Compagnie d'assurance Manuvie du Canada — Lettres patentes de constitution et autorisation de fonctionnement ..... 2530

**COMMISSIONS**

- Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**  
\* Avis aux intéressés ..... 2533  
Décisions ..... 2534  
Décisions administratives ..... 2533  
Demandes de la partie 1 ..... 2533

**COMMISSIONS (suite)****Tribunal canadien du commerce extérieur**

- Appel  
Avis n° HA-2015-017 ..... 2532
- Ordonnances  
Sucre raffiné ..... 2532

**PARLEMENT****Directeur général des élections**

- Loi électorale du Canada  
Radiation d'associations de circonscription enregistrées.... 2531  
Rapport de député(e)s élu(e)s à la 42<sup>e</sup> élection générale .... 2531

**RÈGLEMENTS PROJETÉS****Administration de pilotage de l'Atlantique**

- Loi sur le pilotage  
Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996 ..... 2537

**RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**

- Décorations pour service méritoire ..... 2529