

Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations

Statutory Authority

Pilotage Act

Sponsoring Agency

Pacific Pilotage Authority

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The Pacific Pilotage Authority is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in and around the Province of British Columbia. With the approval of the Governor in Council, an authority shall make regulations prescribing tariffs of pilotage charges to be paid to that authority for pilotage.

The Authority has initiated an increase of 2 percent in its pilotage tariffs in all areas, with the exception of the Sand Heads, Triple Island and Cape Beale launch charges and 2 percent in its travel related tariffs. The port to port charge is to be increased to \$600 per occurrence.

Alternatives

The Authority is required by section 18 of the *Pilotage Act* to provide an efficient pilotage service in the interests of safety and is required to be financially self-sufficient. Revisions to the tariffs can only be made by amending the Regulations. The increase in tariff rates is necessary to maintain the Authority's financial self-sufficiency and is considered the only feasible option in order to maintain current service levels.

Benefits and Costs

These amendments will offset increased costs pertaining to the coastal and Fraser River pilots, travel expenses associated with pilotage assignments and head office operations and staff.

The tariff charge increases are intended to maintain the Authority's financial self-sufficiency which has stabilized since the last tariff increase on January 1, 1997. These increases are intended to offset the Authority's contract increases during 1998, resulting in a break even year for 1998.

The Authority continues every effort to reduce costs and operate with maximum efficiency. A five-year contract of service with the British Columbia Coast Pilots Ltd. is in effect, with expiry on December 31, 2000, with upcoming annual increases of 2.5 percent per annum.

The economic impact of this amendment will be absorbed by the users of the pilotage services, i.e., the shipping industry, as agreed with the Chamber of Shipping of British Columbia, which represents the industry in Western Canada. The impact of these changes is expected to be: (i) \$660,000 from the 2 percent tariff

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

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage du Pacifique

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

L'Administration de pilotage du Pacifique a comme mandat d'administrer, par souci de sécurité, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes dans et autour de la province de la Colombie-Britannique. Avec l'autorisation du gouverneur en conseil, une administration établira un règlement prescrivant les tarifs de pilotage à payer à cette administration.

L'Administration a augmenté de 2 p. 100 ses tarifs de pilotage dans tous les secteurs, à l'exception des tarifs de mise à l'eau à Sand Heads, à Triple Island et à Cape Beale et a augmenté ses tarifs de déplacement de 2 p. 100. Les frais d'un port à un autre sont fixés à 600 \$ par mission.

Solutions envisagées

En vertu de l'article 18 de la *Loi sur le pilotage*, et dans l'intérêt de la sécurité, l'Administration se doit de fournir des services de pilotage efficaces et d'être financièrement autosuffisante. Seule la modification du Règlement permettra d'apporter les changements voulus aux tarifs. L'augmentation des tarifs est nécessaire pour permettre l'autosuffisance financière de l'Administration. Il s'agit également de la seule solution possible pouvant assurer le maintien des mêmes niveaux de service.

Avantages et coûts

Ces modifications compenseront les coûts accrus afférents aux pilotes dans les eaux côtières et sur le fleuve Fraser ainsi que les frais de déplacement associés aux missions de pilotage et aux opérations et au personnel du siège social.

Ces augmentations tarifaires visent à maintenir l'autosuffisance financière de l'Administration, laquelle autosuffisance s'est stabilisée depuis la dernière augmentation du 1^{er} janvier 1997. Ces augmentations visent à compenser les augmentations contractuelles de l'Administration en 1998, permettant d'atteindre le seuil de rentabilité en 1998.

L'Administration continue à faire tout son possible pour réduire ses coûts tout en maintenant une efficacité maximale. Un marché de services de cinq ans conclu avec la British Columbia Coast Pilots Ltd., qui expirera le 31 décembre 2000, prévoit des augmentations annuelles de 2,5 p. 100.

Les usagers des services de pilotage, c'est-à-dire l'industrie du transport, absorberont les incidences économiques de cette modification, tel qu'il a été convenu avec la Chamber of Shipping of British Columbia, qui représente cette industrie dans l'ouest du Canada. On prévoit que cette modification entraînera les

increase; and (ii) \$180,000 from the port to port increase to \$600 per occurrence.

Consultation

Following several meetings between the Authority and the Chamber of Shipping of British Columbia, which represents the shipping industry, the Chamber advised the Authority by letter dated July 16, 1997, that the Chamber had agreed in principle with the amendments. Provision for this amendment is made in the *1997 Federal Regulatory Plan*, under Proposal No. TC/97-5-L.

Compliance and Enforcement

The compliance mechanism is contained in the *Pilotage Act* and refers to the detention of a vessel until the necessary fees have been paid (section 45).

Contact

Mr. D. B. McLennan, Chairman, Pacific Pilotage Authority, 1199 West Hastings Street, Suite 300, Vancouver, British Columbia V6E 4G9, (604) 666-6771 (Telephone), (604) 666-1647 (Facsimile).

incidences suivantes : (i) 660 000 \$ provenant de l'augmentation tarifaire de 2 p. 100; (ii) 180 000 \$ provenant de l'augmentation des frais d'un port à l'autre qui atteindront 600 \$ par mission.

Consultations

À la suite une série de rencontres entre l'Administration et la Chamber of Shipping of British Columbia, qui représente l'industrie du transport, cette dernière a signifié à l'Administration, dans une lettre en date du 16 juillet 1997, qu'elle est généralement d'accord avec le projet d'amendement. La modification est prévue dans les *Projets de réglementation fédérale de 1997*, proposition n° TC/97-5-L.

Respect et exécution

Le mécanisme de surveillance de la conformité est prévu dans la *Loi sur le pilotage* et a rapport à la détention d'un vaisseau jusqu'au versement des tarifs nécessaires (article 45).

Personne-ressource

M. D. B. McLennan, Président, Administration de pilotage du Pacifique, 1199, rue Hastings Ouest, Bureau 300, Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 4G9, (604) 666-6771 (téléphone), (604) 666-1647 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to section 34^a of the *Pilotage Act*, that the Pacific Pilotage Authority proposes, pursuant to section 33 of that Act, to make the annexed *Regulations Amending the Pacific Pilotage Tariff Regulations*.

Any interested person who has reason to believe that any charge in the proposed Regulations is prejudicial to the public interest, including, without limiting the generality thereof, the public interest that is consistent with the national transportation policy set out in section 5 of the *Canada Transportation Act*^b, may file a notice of objection setting out the grounds therefor with the Canadian Transportation Agency within 30 days after the date of publication of this notice. The notice of objection should 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.

D. B. McLENNAN
Chairman
Pacific Pilotage Authority

REGULATIONS AMENDING THE PACIFIC PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definition "harbour" or "port"¹ in section 2 of the *Pacific Pilotage Tariff Regulations*² is repealed.

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

^a S.C., 1996, c. 10, s. 251

^b S.C., 1996, c. 10

¹ SOR/96-91

² SOR/85-583

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 34^a de la *Loi sur le pilotage*, que l'Administration de pilotage du Pacifique, en vertu de l'article 33 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*, ci-après.

Les intéressés qui ont des raisons de croire qu'un droit figurant dans le projet de règlement nuit à l'intérêt public, notamment l'intérêt public qui est compatible avec la politique nationale des transports énoncée à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*^b, peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada dans les 30 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 du présent avis et d'envoyer le tout à l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9.

Le président
Administration de pilotage du Pacifique
D. B. McLENNAN

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

MODIFICATIONS

1. (1) La définition de « havre » ou « port »¹, à l'article 2 du *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage du Pacifique*², est abrogée.

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

^a L.C. (1996), ch. 10, art. 251

^b L.C. (1996), ch. 10

¹ DORS/96-91

² DORS/85-583

“harbour” means a place set out in Part 1 of Schedule 1; (*havre*)
 “port” means a place set out in Part 2 of Schedule 1; (*port*)

2. The heading before section 6 and sections 6 to 12³ of Regulations are replaced by the following:

PILOTAGE CHARGES FOR AN ASSIGNMENT

6. For an assignment to a ship set out in column 1 of Schedule 2, in waters set out in column 2, the pilotage charge set out in column 3 multiplied by the pilotage unit is payable.

TIME CHARGES FOR BRIDGE WATCHES

7. (1) In addition to the pilotage charge for an assignment, for a period of bridge watch set out in column 1 of Schedule 3, the time charge set out in column 2 is payable in respect of the time of each pilot whose services are used.

(2) The time charge does not apply in respect of a ship that is being led, pushed or towed by another ship.

MINIMUM CHARGES

8. Despite sections 6 and 7, the total charges payable under those sections in respect of a ship are not less than \$563.38.

PORT-TO-PORT CHARGES

8.1 When a ship leaves a wharf or anchorage in a port or harbour and goes directly to a wharf or anchorage in another port or harbour, a port-to-port charge of \$600 per assignment is payable, in addition to the charges prescribed in sections 6 to 8.

CANCELLATION CHARGES

9. If a request for a pilotage service is cancelled after a pilot has been assigned, for a period set out in column 1 of Schedule 4, the cancellation charge set out in column 2 is payable in addition to any other charges.

OUT-OF-REGION CHARGES

10. In the following circumstances set out in column 1 of Schedule 5, the out-of-Region charge set out in column 2 is payable and calculated over the period set out in column 3 when a pilot

(a) embarks a ship or disembarks from a ship at a point outside the Region; or

(b) remains on board a ship when it leaves the Region and is carried back into the Region on board the same ship to resume piloting the ship.

TRANSPORTATION CHARGES

11. When a pilot incurs travel expenses that are directly associated with an assignment set out in column 1 of Schedule 6, the transportation charge set out in column 2 is payable.

PILOT BOAT AND HELICOPTER CHARGES

12. On each occasion that a pilot boat or helicopter is used to embark or disembark a pilot at a location set out in column 1 of Schedule 7, the charges set out in columns 2 and 3 are payable.

3. Schedules I⁴ and II⁴ to the Regulations are replaced by the following:

« havre » Endroit visé à la partie 1 de l'annexe 1. (*harbour*)

« port » Endroit visé à la partie 2 de l'annexe 1. (*port*)

2. L'intertitre précédant l'article 6 et les articles 6 à 12³ du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

DROIT DE PILOTAGE PAR AFFECTATION

6. Pour toute affectation à un navire mentionné à la colonne 1 de l'annexe 2, dans les eaux visées à la colonne 2, le droit de pilotage prévu à la colonne 3 multiplié par l'unité de pilotage est exigible.

DROIT HORAIRE POUR UN QUART À LA PASSERELLE

7. (1) Pour chaque pilote dont les services sont utilisés, pour la période de quart à la passerelle mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 3, le droit horaire prévu à la colonne 2 est ajouté au droit de pilotage par affectation.

(2) Le droit horaire ne s'applique pas à l'égard d'un navire guidé, poussé ou remorqué par un autre navire.

DROIT MINIMUM

8. Malgré les articles 6 et 7, le total des droits exigibles à l'égard d'un navire en vertu de ces articles ne peut être inférieur à 563,38 \$.

DROIT D'UN PORT À UN AUTRE

8.1. Lorsqu'un navire quitte un quai ou un mouillage situés dans un port ou un havre pour se diriger directement vers un quai ou un mouillage se trouvant dans un autre port ou havre, un droit d'un port à un autre de 600 \$ par affectation est ajouté aux droits visés aux articles 6 à 8.

DROIT D'ANNULATION

9. Lorsqu'une demande de service de pilotage est annulée après l'affectation d'un pilote, pour la période visée à la colonne 1 de l'annexe 4, le droit d'annulation prévu à la colonne 2 est ajouté à tout autre droit.

DROIT À L'EXTÉRIEUR DE LA RÉGION

10. Selon les circonstances suivantes et mentionnées à la colonne 1 de l'annexe 5, le droit à l'extérieur de la région visé à la colonne 2 et calculé selon la période prévue à la colonne 3 est exigible lorsqu'un pilote :

a) embarque à bord d'un navire ou débarque d'un navire en un lieu situé à l'extérieur de la région;

b) reste à bord d'un navire qui quitte la région et revient dans la région à bord du même navire pour le piloter de nouveau.

DROIT DE DÉPLACEMENT

11. Lorsqu'un pilote engage des frais de déplacement qui sont directement liés à une affectation visée à la colonne 1 de l'annexe 6, le droit de déplacement prévu à la colonne 2 est exigible.

DROIT POUR BATEAU-PILOTE ET HÉLICOPTÈRE

12. Chaque fois qu'un bateau-pilote ou un hélicoptère est utilisé pour embarquer ou débarquer un pilote à l'endroit visé à la colonne 1 de l'annexe 7, les droits prévus aux colonnes 2 et 3 sont exigibles.

3. Les annexes I⁴ et II⁴ du même règlement sont remplacées par ce qui suit :

³ SOR/96-91; SOR/97-21

⁴ SOR/97-21

³ DORS/96-91; DORS/97-21

⁴ DORS/97-21

SCHEDULE 1/ANNEXE 1
(Section 2/article 2)

HARBOURS AND PORTS/HAVRES ET PORTS

PART 1/PARTIE 1

HARBOURS/HAVRES

Bamfield	Gibsons	Nanoose Bay	Snug Cove
Bull Harbour	Horseshoe Bay	Ocean Falls	Squamish
Chemainus	Hot Springs Cove	Pender Harbour	Ucluelet
Comox	Kitimat	Port Alberni	Vancouver
Crofton	Ladysmith	Powell River	Victoria
Esquimalt	Nanaimo (including Harmac/ y compris Harmac)	Prince Rupert (Porpoise Harbour excluded/ Porpoise Harbour exclu)	

PART 2/PARTIE 2

PORTS

Alert Bay	Emilia Anchorage	Namu	Sand Heads
Bamberton	Forward Harbour (Winter Harbour)	Plumper Sound Anchorage	Stewart
Beaver Cove (Englewood)	Gold River	Porpoise Harbour	Tasu
Brittania Beach	Hardy Bay (Port Hardy)	Port Alice	Texada Mines
Campbell River	Harriet Harbour	Port McNeil	Toquart
Coal Harbour	Hatch Point	Port Mellon	Union Bay
Cowichan Bay	James Island	Port Simpson	Woodfibre
Deltaport	Klemtu	Port Tahsis	Yreka
Duncan Bay	Menzies Bay	Roberts Bank (West Shore Terminal / Terminus de l'Ouest)	Zeballos
		Rupert Inlet	

SCHEDULE 2
(Section 6)

PILOTAGE CHARGES FOR AN ASSIGNMENT

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Ship	Waters	Pilotage Charge (\$)
1.	any ship, other than a dead ship	waters, other than the Fraser River	2.423
2.	a dead ship	waters, other than the Fraser River	4.846
3.	any ship	Fraser River	2.806

ANNEXE 2
(article 6)

DROIT DE PILOTAGE PAR AFFECTATION

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Navire	Eaux	Droit de pilotage (\$)
1.	Navire autre qu'un navire mort	Eaux autres que le fleuve Fraser	2,423
2.	Navire mort	Eaux autres que le fleuve Fraser	4,846
3.	Tout navire	Fleuve Fraser	2,806

SCHEDULE 3
(Section 7)

TIME CHARGES FOR BRIDGE WATCHES

	Column 1	Column 2
Item	Period	Time Charge (\$)
1.	for the first 8 consecutive hours, per hour or part of an hour	121.73
2.	after 8 consecutive hours, an additional time charge, as follows:	
	(a) for not more than 15 minutes	50 per cent of the 8-hour charge set out in item 1
	(b) for more than 15 minutes, but not more than 30 minutes	100 per cent of the 8-hour charge set out in item 1
	(c) for more than 30 minutes but not more than 45 minutes	150 per cent of the 8-hour charge set out in item 1
	(d) for more than 45 minutes but not more than 60 minutes	200 per cent of the 8-hour charge set out in item 1
	(e) for more than 60 minutes	300 per cent of the 8-hour charge set out in item 1

ANNEXE 3
(article 7)

DROIT HORAIRE POUR UN QUART À LA PASSERELLE

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Période	Droit horaire (\$)
1.	Pour les 8 premières heures consécutives, par heure ou fraction d'heure	121,73
2.	Après 8 heures consécutives, un droit horaire supplémentaire calculé de la manière suivante :	
	a) 15 minutes ou moins	50 pour cent du droit pour 8 heures visé à l'article 1
	b) plus de 15 minutes sans dépasser 30 minutes	100 pour cent du droit pour 8 heures visé à l'article 1
	c) plus de 30 minutes sans dépasser 45 minutes	150 pour cent du droit pour 8 heures visé à l'article 1
	d) plus de 45 minutes sans dépasser 60 minutes	200 pour cent du droit pour 8 heures visé à l'article 1
	e) plus de 60 minutes	300 pour cent du droit pour 8 heures visé à l'article 1

SCHEDULE 4
(Section 9)

CANCELLATION CHARGES

Item	Column 1 Period	Column 2 Cancellation Charge \$
1.	for the first 3 hours or part of 3 hours after the assignment is made	365.89
2.	after the first 3 hours, an additional charge as follows: (a) if the pilot has not reported for the assignment, for each hour or part of an hour from the time the assignment is made until the time the pilot returns to the pilot's base or is reassigned (b) if the pilot has reported for the assignment, for each hour or part of an hour from the time the assignment is made until the time the assignment is cancelled	121.73 121.73

ANNEXE 4
(article 9)

DROIT D'ANNULATION

Article	Colonne 1 Période	Colonne 2 Droit d'annulation (\$)
1.	Pour les 3 premières heures ou fraction d'heure après l'affectation du pilote	365,89
2.	Après les 3 premières heures, un droit supplémentaire calculé de la manière suivante : a) si le pilote ne s'est pas rendu à son affectation, par heure ou fraction d'heure, à partir de son affectation jusqu'à son retour à sa base d'attache ou jusqu'à sa réaffectation b) si le pilote s'est rendu à son affectation, par heure ou fraction d'heure, à partir de son affectation jusqu'au moment de l'annulation de celle-ci	121,73 121,73

SCHEDULE 5
(Section 10)

OUT-OF-REGION CHARGES

Item	Column 1 Circumstances	Column 2 Out-of-Region Charge (\$) (per hour or part of an hour)	Column 3 Period
1.	to embark	121.73	from the time the pilot leaves the pilot's base until the pilot begins to pilot the ship
2.	to disembark	121.73	from the time the pilot ceases to pilot the ship until the pilot returns to the pilot's base
3.	to remain on board	121.73	from the time the pilot ceases to pilot the ship until the pilot resumes piloting the ship

ANNEXE 5
(article 10)

DROIT À L'EXTÉRIEUR DE LA RÉGION

Article	Colonne 1 Circumstances	Colonne 2 Droit à l'extérieur de la région, par heure ou fraction d'heure (\$)	Colonne 3 Période
1.	Embarquer à bord d'un navire	121,73	À partir du moment où le pilote quitte sa base d'attache jusqu'à ce qu'il commence à piloter le navire
2.	Débarquer d'un navire	121,73	À partir du moment où le pilote cesse de piloter le navire jusqu'à ce qu'il retourne à sa base d'attache
3.	Rester à bord	121,73	À partir du moment où le pilote cesse de piloter le navire jusqu'à ce qu'il recommence à le piloter

SCHEDULE 6
(Section 11)

TRANSPORTATION CHARGES

Item	Column 1 Assignment	Column 2 Transportation Charges (\$)
1.	a harbour or port assignment in the Areas	82
2.	an assignment on the Fraser River	121
3.	a northern assignment	1,078
4.	a Prince Rupert assignment	323
5.	a southern assignment	323
6.	any Area when a pilot has begun travel and the assignment is cancelled	82

ANNEXE 6
(article 11)

DROIT DE DÉPLACEMENT

Article	Colonne 1 Affectation	Colonne 2 Droit de déplacement (\$)
1.	Affectation dans un havre ou port de la zone	82
2.	Affectation sur le fleuve Fraser	121
3.	Affectation nord	1 078
4.	Affectation Prince Rupert	323
5.	Affectation sud	323
6.	Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation a été annulée	82

SCHEDULE 7
(Section 12)

PILOT BOAT AND HELICOPTER CHARGES

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Location	Charges (\$)	Additional Charge
1.	Brotchie Ledge	238	n/a
2.	Sand Heads	1,100	n/a
3.	Triple Islands	1,147	n/a
4.	Cape Beale	4,800	n/a
5.	English Bay	168	\$42 for each period of 15 minutes that a pilot boat is detained on standby
6.	the entrance to Nanaimo Harbour	495	n/a
7.	any place other than a pilot boarding station	1,952	n/a

ANNEXE 7
(article 12)

DROIT POUR BATEAU-PILOTE ET HÉLICOPTÈRE

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Endroit	Droit (\$)	Droit supplémentaire (\$)
1.	Chaussée Brotchie	238	s/o
2.	Sand Heads	1 100	s/o
3.	Îles Triple	1 147	s/o
4.	Cap Beale	4 800	s/o
5.	Baie English	168	42 \$ pour chaque période de 15 minutes durant laquelle un bateau-pilote est retenu en poste
6.	Entrée du havre de Nanaimo	495	s/o
7.	Endroit autre qu'une station d'embarquement des pilotes	1 952	s/o

COMING INTO FORCE

4. These Regulations come into force on January 1, 1998.

[39-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

4. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1998.

[39-1-o]