

Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations, 1996

Statutory Authority

Pilotage Act

Sponsoring Department

Laurentian Pilotage Authority

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The Laurentian Pilotage Authority is a federal government corporation, established under the *Pilotage Act*, R.S.C., 1985, Chapter P-14, the objects of which, pursuant to section 18 of the *Pilotage Act*, are to establish, operate, maintain and administer, in the interests of safety, an efficient pilotage service in the Province of Quebec, north of the northern entrance to Saint-Lambert Lock.

In addition, an Authority shall, with the approval of the Governor in Council, make regulations prescribing the tariffs of pilotage charges to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis, pursuant to section 33 of the *Pilotage Act*.

The Authority proposes a two-tier tariff initiative: the first tier to take effect January 1, 1998, incorporating a 5 percent increase in revenues and the second tier will take effect on January 1, 1999, and will increase revenues by 3 percent. All pilotage charges will be increased by these percentages to provide the required increases in revenue.

The tariff increases are intended to recover the cost of providing the service to beneficiaries of the service.

The *Laurentian Pilotage Authority Pilot Boat Tariff Regulations, 1997* are repealed since an appropriate amendment has been made to incorporate a provision within these Regulations which would address charges for the use of pilot boats.

Alternatives

The Authority has worked to keep down its costs. Pilot numbers and costs have been reduced to a level consistent with budget forecasts, while providing the service to users as specified in section 18 of the *Pilotage Act*. Nevertheless, these increases in pilotage charges are necessary as the Authority must meet its expenses, reduce its deficit and implement measures which will ensure its financial self-sufficiency while maintaining an efficient pilotage service.

Benefits and Costs

The proposed tariff will increase costs to users by an estimated \$1,679,000 in 1998, and \$1,059,000 in 1999, and provide the Authority with sufficient revenue to attain self-sufficiency of its

Règlement modifiant le Règlement de 1996 sur les tarifs de l'Administration de pilotage des Laurentides

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Ministère responsable

Administration de pilotage des Laurentides

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

L'Administration de pilotage des Laurentides est une société d'État du gouvernement fédéral établie en vertu de la *Loi sur le pilotage*, S.R.C. (1985), chapitre P-14, et a pour objet, aux termes de l'article 18 de cette loi, de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la province de Québec, au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

L'Administration doit, avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixer par règlement les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés afin de lui permettre le financement autonome de ses opérations, conformément à l'article 33 de la *Loi sur le pilotage*.

L'Administration propose un tarif en deux étapes : la première entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1998, les revenus provenant du tarif étant majorés de 5 p. 100 et la deuxième entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1999 et augmentera de 3 p. 100 les revenus du tarif. Aux fins de croissance des revenus, tous les droits de pilotage ont été augmentés de ces pourcentages.

Ces hausses de tarif sont destinées à recouvrer les dépenses totales supportées pour offrir le service de pilotage aux usagers.

Le *Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides sur les tarifs des droits à payer pour l'usage de bateaux-pilotes, 1997* est abrogé, puisqu'une modification a été insérée dans la présente proposition tarifaire concernant les tarifs des droits à payer pour l'usage de bateaux-pilotes.

Solutions envisagées

L'Administration s'est efforcée à réduire ses dépenses. Le nombre de ses pilotes a diminué et elle a réduit ses dépenses dans les limites compatibles avec les prévisions budgétaires, tant en continuant à fournir à ses usagers un service de pilotage comme le stipule l'article 18 de la *Loi sur le pilotage*. Néanmoins, ces augmentations tarifaires sont indispensables en raison du fait que l'Administration doit rencontrer ses dépenses, réduire le déficit et atteindre l'objectif de la Loi voulant qu'elle fonctionne d'une façon financièrement autonome, tout en maintenant un service de pilotage efficace.

Avantages et coûts

La proposition tarifaire augmentera les coûts aux usagers d'un montant total estimé à 1 679 000 \$ en 1998, et de 1 059 000 \$ en 1999, et permettra à l'Administration d'atteindre le financement

operations as required by subsection 33(3) of the *Pilotage Act* while maintaining an efficient level of service.

Consultation

The Shipping Federation of Canada, the Canadian Shipowners Association and the St. Lawrence Shipoperators Association Inc., which represent most users, were consulted on this matter in the spring of 1997. The first two associations are generally in agreement with the proposed tariff increase. The latter association has indicated its support for a tariff increase, however, it felt such an increase should be limited to the rate of inflation.

Early notice of the regulatory initiative was listed in the *1997 Federal Regulatory Plan*, under proposal No. TC/97-5-L.

Compliance and Enforcement

Compliance and enforcement of these Regulations is ensured by section 45 of the *Pilotage Act* which permits the detention of the ship until outstanding pilotage charges have been paid. In addition, the Authority charges users interest on overdue accounts pursuant to a declaratory judgement rendered by Justice Dubé in *Aluminum du Canada Ltée v. The Laurentian Pilotage Authority*, [1976] 1 F.C. 503. The interest is charged from the 21st day after the date on which the invoice is issued and is based on the preferred rate fixed by the Canadian chartered banks on January 1 of each year, plus 6 percent from the date of remittance.

Contact

Jean-Claude Michaud, Chairman, Laurentian Pilotage Authority, P.O. Box 680, Tour de la Bourse, Montréal, Québec H4Z 1J9, (514) 496-1501 (Telephone), (514) 496-2409 (Facsimile)

autonome de ses opérations tel qu'il est prévu au paragraphe 33(3) de la *Loi sur le pilotage*, tout en maintenant un niveau de service efficace.

Consultations

La Fédération maritime du Canada, l'Association des armateurs canadiens et l'Association des armateurs du Saint-Laurent inc., lesquelles représentent la plupart des usagers du service, ont été consultées au sujet du projet de réglementation au cours du printemps 1997. Les deux premières associations sont généralement en accord avec les augmentations tarifaires proposées. Par ailleurs, la dernière association a indiqué qu'elle accepterait une augmentation tarifaire à condition qu'elle se situe dans les limites de l'inflation.

Un avis préalable de cette initiative réglementaire a été donné dans les *Projets de réglementation fédérale de 1997*, proposition n° TC/97-5-L.

Respect et exécution

Le mécanisme d'observation de la réglementation est contenu dans la *Loi sur le pilotage*, et prévoit qu'un navire sera retenu jusqu'à ce que les droits obligatoires aient été acquittés (article 45). De plus, l'Administration perçoit des intérêts pour les comptes en souffrance à la suite d'un jugement déclaratoire rendu par le juge Dubé dans l'affaire *Aluminum du Canada Ltée c. APL* (1976) 1 FC 503. Les intérêts prennent effet à compter du 21^e jour de la remise du compte à l'utilisateur et ils sont établis au taux préférentiel des banques à charte en vigueur le 1^{er} janvier de chaque année, plus 6 p. 100 à compter de la date de la remise.

Personne-ressource

Jean-Claude Michaud, Président, Administration de pilotage des Laurentides, Case postale 680, Tour de la Bourse, Montréal (Québec) H4Z 1J9, (514) 496-1501 (téléphone), (514) 496-2409 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

JEAN-CLAUDE MICHAUD
Chairman
Laurentian Pilotage Authority

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 des Laurentides, en vertu de l'article 33 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de 1996 sur les tarifs de l'Administration de pilotage des Laurentides*, 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. Il 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 des Laurentides
JEAN-CLAUDE MICHAUD

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

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

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

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

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

AMENDMENTS

1. Section 8 of the *Laurentian Pilotage Tariff Regulations, 1996*¹ and the heading before it are repealed.

2. The heading "SCHEDULE I" in Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

SCHEDULE 1

3. The heading "SCHEDULE II" in Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

SCHEDULE 2

4. Sections 1 and 2 of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:

1. (1) The pilotage charge for a movage is \$286.70 plus \$9.44 per unit.

(2) If a ship anchors during a movage, a charge of \$221.68 plus \$2.38 per unit is payable in addition to any other applicable charges.

Charges for Trips

2. (1) The pilotage charge for a one-way trip is
(a) in District No. 1, \$25.03 per unit, plus \$12.39 per time factor; and
(b) in District No. 2, \$15.89 per unit, plus \$9.19 per time factor.

(2) If a ship anchors during a trip, a charge of \$221.68 plus \$2.38 per unit is payable in addition to any other applicable charges.

5. Subsection 4(1) of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

4. (1) If the owner, master or agent of a ship makes a request to the Authority for the replacement of a pilot with a pilot who holds qualifications that are superior to those required for the ordinary conduct of the ship for the docking or undocking of the ship, the pilotage charge is \$286.70, plus \$6.49 per unit, in addition to any other applicable charges.

6. Sections 6 to 10 of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:

6. (1) If, after being under way, a ship is at anchor, compelled to remain stopped, unable to move on account of ice or aground within a district, a pilotage charge of \$66.12 is payable, subject to subsection (2), for each hour or part of an hour that a pilot licensed for the district stands by on board the ship while it is anchored, compelled to remain stopped, unable to move or aground.

(2) The maximum charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$661.20.

Charges for Detention on Board Ship

7. If a pilot is detained on board a ship that is at a wharf or pier, or is waiting for a berth within the limits of a harbour, and is

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT DE 1996
SUR LES TARIFS DE L'ADMINISTRATION DE
PILOTAGE DES LAURENTIDES**

MODIFICATIONS

1. L'article 8 du *Règlement de 1996 sur les tarifs de l'Administration de pilotage des Laurentides*¹ et l'intertitre le précédant sont abrogés.

2. Le titre « ANNEXE I » de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

ANNEXE 1

3. Le titre « ANNEXE II » de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

ANNEXE 2

4. Les articles 1 et 2 de l'annexe 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

1. (1) Le droit de pilotage exigible pour un déplacement est de 286,70 \$, plus 9,44 \$ par unité.

(2) Lorsqu'un navire mouille au cours d'un déplacement, un droit de 221,68 \$, plus 2,38 \$ par unité, est exigible en sus de tout autre droit applicable.

Droits de voyage

2. (1) Le droit de pilotage exigible pour un voyage simple est :
a) dans la circonscription n° 1, de 25,03 \$ par unité, plus 12,39 \$ par facteur temps;
b) dans la circonscription n° 2, de 15,89 \$ par unité, plus 9,19 \$ par facteur temps.

(2) Lorsqu'un navire mouille au cours d'un voyage, un droit de 221,68 \$, plus 2,38 \$ par unité, est exigible en sus de tout autre droit applicable.

5. Le paragraphe 4(1) de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4. (1) Lorsque, pour l'accostage ou l'appareillage d'un navire, le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire demande à l'Administration le remplacement d'un pilote par un pilote qui possède des compétences supérieures à celles requises pour la conduite ordinaire du navire, les droits de pilotage exigibles sont de 286,70 \$, plus 6,49 \$ par unité, en sus de tout autre droit applicable.

6. Les articles 6 à 10 de l'annexe 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

6. (1) Lorsque, après avoir fait route, un navire mouille, effectue un arrêt obligatoire, est immobilisé dans les glaces ou échoue dans une circonscription, un droit de pilotage de 66,12 \$ est exigible, sous réserve du paragraphe (2), pour chaque heure ou fraction d'heure durant laquelle un pilote breveté pour cette circonscription reste disponible à bord pendant le mouillage, l'arrêt obligatoire, l'immobilisation ou l'échouement.

(2) Le montant maximum exigible en vertu du paragraphe (1) est de 661,20 \$ par période de 24 heures.

Droits de retenue à bord d'un navire

7. Lorsque le pilote est retenu à bord d'un navire soit à un quai ou à une jetée, soit dans l'attente d'un poste dans les limites d'un

¹ SOR/95-523

¹ DORS/95-523

thereafter moved within the limits of the harbour, pilotage charges, not exceeding a maximum charge of \$661.20 per 24-hour period, are payable as follows:

- (a) for the first half-hour of detention or part of a half-hourno charge;
- (b) for the first hour of detention, including the first half-hour..... \$66.12; and
- (c) for each subsequent hour of detention or part of an hour..... \$66.12

Charges for Detention on Shore

8. (1) If, after the services of a pilot have been requested at Les Escoumins, the pilot reports for pilotage duty at the pilot boarding station and is detained at the station for more than one half-hour, pilotage charges, not exceeding a maximum charge of \$661.20 per 24-hour period, are payable as follows:

- (a) for the first hour of detention or part of an hour..... \$66.12; and
- (b) for each subsequent hour of detention or part of an hour..... \$66.12

(2) For the purpose of subsection (1), the detention of a pilot begins at the later of

- (a) the time for which the pilot was ordered to report for pilotage duty at the pilot station, and
- (b) the time at which the pilot actually reported for pilotage duty at the pilot station.

(3) The pilotage charges prescribed in subsection (1) apply at any other pilot boarding station where a pilot is detained as a result of a mechanical breakdown or other cause related to the operation of the ship, if the breakdown or cause is duly noted on the pilot service form.

Charges for Cancellations

9. (1) Subject to subsections (3) and (4), if a request for pilotage services is cancelled after a pilot reports for pilotage duty, a pilotage charge of \$254.29 is payable.

(2) Subject to subsections (3) and (4), in addition to the pilotage charge specified in subsection (1), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot is ordered to report for pilotage duty, a pilotage charge of \$66.12 is payable for each hour, or part of an hour, from the time for which the pilotage services were requested or from the time the pilot actually reported for pilotage duty, whichever is later, until the request is cancelled.

(3) The maximum charge payable under subsections (1) and (2) is \$661.20 per 24-hour period.

(4) The pilotage charges prescribed by subsections (1) and (2) are not payable if, during the period beginning on January 1 and ending on March 15 in any year, the services of a pilot licensed for District No. 1 are requested and the request is thereafter cancelled for reasons of bad weather or adverse ice conditions that occur after the pilot has been assigned to the ship but before the ship moves from its berth.

Charges for Overcarriage of Pilots

10. If a pilot is carried on a ship beyond the district for which the pilot is licensed, a pilotage charge of \$661.20 is payable for

port, et que le navire est par la suite déplacé dans ces limites, les droits de pilotage suivants sont exigibles, jusqu'à un maximum de 661,20 \$ par période de 24 heures :

- a) pour la première demi-heure de retenue ou fraction de celle-ci aucun droit;
- b) pour la première heure de retenue, y compris la première demi-heure 66,12 \$;
- c) pour chaque heure ou fraction d'heure subséquente de retenue 66,12 \$.

Droits de retenue sur terre

8. (1) Lorsque le pilote dont les services ont été demandés aux Escoumins se présente à son poste de travail à cette station d'embarquement de pilotes et y est retenu pendant plus d'une demi-heure, les droits de pilotage suivants sont exigibles, jusqu'à un maximum de 661,20 \$ par période de 24 heures :

- a) pour la première heure de retenue ou fraction de celle-ci..... 66,12 \$;
- b) pour chaque heure ou fraction d'heure subséquente de retenue 66,12 \$.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), la période de retenue du pilote se calcule à compter de la plus tardive des heures suivantes :

- a) l'heure pour laquelle le pilote a reçu l'ordre de se présenter à son poste de travail à la station de pilotage;
- b) l'heure à laquelle le pilote s'est effectivement présenté à son poste de travail à la station de pilotage.

(3) Les droits de pilotage prévus au paragraphe (1) s'appliquent à toute autre station d'embarquement de pilotes où le pilote est retenu par suite d'un bris mécanique ou pour toute autre raison liée au fonctionnement du navire, si le bris ou la raison de la retenue est dûment noté sur la fiche de pilotage.

Droits d'annulation

9. (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), un droit de pilotage de 254,29 \$ est exigible lorsque la demande de services de pilotage est annulée après que le pilote se présente à son poste de travail.

(2) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), en plus du droit de pilotage prévu au paragraphe (1), lorsque la demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote a reçu l'ordre de se présenter à son poste de travail, un droit de pilotage de 66,12 \$ est exigible pour chaque heure ou fraction d'heure à compter de l'heure pour laquelle les services du pilote ont été demandés ou de l'heure à laquelle le pilote s'est effectivement présenté à son poste de travail, selon la plus tardive de ces heures, jusqu'au moment où la demande est annulée.

(3) Le montant maximum exigible en vertu des paragraphes (1) et (2) est de 661,20 \$ par période de 24 heures.

(4) Les droits de pilotage prévus aux paragraphes (1) et (2) ne sont pas exigibles lorsque, durant la période commençant le 1^{er} janvier et se terminant le 15 mars d'une même année, les services d'un pilote breveté pour la circonscription n^o 1 sont demandés et que cette demande est par la suite annulée en raison du mauvais temps ou de l'état défavorable des glaces survenant après l'affectation du pilote au navire et avant que le navire quitte son poste.

Droits pour un pilote transporté au-delà d'une zone de pilotage

10. Lorsque le pilote est transporté à bord d'un navire au-delà de la circonscription pour laquelle il est breveté, un droit de

each 24-hour period, or part of a period, during which the pilot is carried.

7. The heading “Bateaux-pilotes” after section 11 of Schedule 2 to the French version of the Regulations is replaced by the following:

Droits relatifs aux bateaux-pilotes

8. Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after the heading “Charges for Pilot Boats”:

12. (1) If a pilot boat that is owned by the Authority is used to embark or disembark a pilot at a pilot boarding station referred to in section 11, a pilotage charge in an amount equal to the cost incurred by the Authority in providing the service is payable each time the pilot boat is so used.

(2) If a pilot boat is hired to embark or disembark a pilot at a pilot boarding station referred to in section 11, a pilotage charge in an amount equal to the cost incurred by the Authority in providing the service, including the cost of hiring the pilot boat, is payable each time the pilot boat is so used.

(3) If a boat is hired to serve as a pilot boat for embarking or disembarking a pilot from a ship at a place other than a pilot boarding station referred to in section 11, a pilotage charge in an amount equal to the cost incurred by the Authority in providing the service, including the cost of hiring the boat, is payable.

9. Section 13 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

13. Effective January 1, 1999, the pilotage charges set out in this Schedule are increased by 3 per cent.

10. The Regulations are amended by replacing the expressions “Schedule I” and “Schedule II” with the expressions “Schedule 1” and “Schedule 2”, respectively, in the following provisions:

- (a) the definition “docking” in section 2;
- (b) the definition “movage” in section 2;
- (c) the definition “time factor” in section 2;
- (d) the definition “undocking” in section 2;
- (e) section 3; and
- (f) subsection 4(3).

11. The *Laurentian Pilotage Authority Pilot Boat Tariff Regulations, 1997*² is repealed.

COMING INTO FORCE

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

[40-1-o]

pilotage de 661,20 \$ est exigible pour chaque période de 24 heures ou fraction de celle-ci au cours de laquelle il est transporté.

7. L’intertitre « Bateaux-pilotes », suivant l’article 11 de l’annexe 2, de la version française, est remplacé par ce qui suit :

Droits relatifs aux bateaux-pilotes

8. L’annexe 2 du même règlement est modifié par adjonction, après l’intertitre « Droits relatifs aux bateaux-pilotes », de ce qui suit :

12. (1) Lorsqu’un bateau-pilote appartenant à l’Administration sert à l’embarquement ou au débarquement du pilote à une station d’embarquement de pilotes visée à l’article 11, un droit de pilotage égal aux frais de prestation du service par l’Administration est exigible chaque fois que le bateau-pilote est ainsi utilisé.

(2) Lorsqu’un bateau-pilote est loué pour l’embarquement ou le débarquement du pilote à une station d’embarquement de pilotes visée à l’article 11, un droit de pilotage égal aux frais de prestation du service par l’Administration, y compris la location du bateau-pilote, est exigible chaque fois que le bateau-pilote est ainsi utilisé.

(3) Si un bateau est loué comme bateau-pilote pour l’embarquement ou le débarquement du pilote ailleurs qu’à une station d’embarquement de pilotes visée à l’article 11, un droit de pilotage égal aux frais de prestation du service par l’Administration, y compris la location du bateau, est exigible.

9. L’article 13 de l’annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

13. Les droits de pilotage prévus à la présente annexe sont majorés de 3 pour cent à compter du 1^{er} janvier 1999.

10. Dans les passages suivants du même règlement, « annexe I » et « annexe II » sont respectivement remplacées par « annexe 1 » et « annexe 2 » :

- a) la définition de « accostage », à l’article 2;
- b) la définition de « appareillage », à l’article 2;
- c) la définition de « déplacement », à l’article 2;
- d) la définition de « facteur temps », à l’article 2;
- e) l’article 3;
- f) le paragraphe 4(3).

11. Le *Règlement de l’Administration de pilotage des Laurentides sur les tarifs des droits à payer pour l’usage des bateaux-pilotes, 1997*² est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[40-1-o]

² SOR/97-5

² DORS/97-5