

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Atlantic Pilotage Authority		Administration de pilotage de l'Atlantique	
Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996	3579	Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996	3579

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Statutory Authority

Pilotage Act

Sponsoring Agency

Atlantic Pilotage Authority

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The Atlantic Pilotage Authority (APA) is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces, including the waters of Chaleur Bay in the province of Quebec, south of Cap-d'Espoir in latitude 48 degrees 25 minutes 8 seconds North, longitude 64 degrees 19 minutes 6 seconds West.

With the approval of the Governor in Council, an Authority may make regulations necessary for the attainment of its objects (section 20 of the *Pilotage Act*). In 1996, the APA carried out a study of the designations of pilotage areas and determined that the Port of Clarenville in Newfoundland be deleted from the list of compulsory pilotage areas and be made a non-compulsory pilotage area. On November 9, 1996, the Authority published an amendment to its Regulations in Part I of the *Canada Gazette* proposing that the ports of Belledune, New Brunswick, and Argentia, Newfoundland, be added to the list of compulsory pilotage areas and that the Port of Clarenville be deleted from the list of compulsory pilotage areas. After considerable discussion at regional and national levels on the various issues involved in making the ports of Belledune and Argentia compulsory pilotage areas, it was subsequently decided that both these ports, for the time being, would remain as non-compulsory pilotage areas. It was agreed, however, that future developments or changes in either of these ports could warrant changing this non-compulsory status.

This amendment, therefore, only addresses the Port of Clarenville and deletes it from the list of compulsory pilotage areas in Schedules II and IV of these Regulations and makes it a non-compulsory pilotage area subject to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations—Newfoundland and Labrador Non-Compulsory Areas*.

Alternatives

Retaining the Port of Clarenville as a compulsory pilotage area was a possible option. Taking into account navigational safety and marine environmental concerns and the decreasing number of pilotage assignments last year, the APA decided that the Port of Clarenville did not warrant being designated as a compulsory pilotage area. This decision in turn, requires that an amendment be made to delete the Port of Clarenville from the two referenced Schedules in these Regulations.

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

Description

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) est chargée d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité, un service de pilotage efficace dans les voies navigables canadiennes situées dans les limites et aux environs des provinces de l'Atlantique, notamment les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec, au sud de Cap-d'Espoir à 48 degrés 25 minutes 8 secondes de latitude Nord et à 64 degrés 19 minutes 6 secondes de longitude Ouest.

Avec l'approbation du Gouverneur en conseil, une Administration peut prendre les règlements généraux nécessaires à l'exécution de sa mission (article 20 de la *Loi sur le pilotage*). En 1996, l'APA a réalisé une étude sur la désignation des zones de pilotage et a déterminé que le port de Clarenville à Terre-Neuve devait être supprimé de la liste des zones de pilotage obligatoire, pour en faire une zone de pilotage non obligatoire. Le 9 novembre 1996, l'Administration a publié une modification à son règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* pour proposer que les ports de Belledune (Nouveau-Brunswick) et Argentia (Terre-Neuve) soient ajoutés à la liste des zones de pilotage obligatoire et que le port de Clarenville soit supprimé de la liste des zones de pilotage obligatoire. Après de longues délibérations aux paliers régional et national sur les divers enjeux qui se rattachent à la désignation des ports de Belledune et d'Argentia comme zones de pilotage obligatoire, on a décidé que ces deux ports resteraient pour l'instant des zones de pilotage non obligatoire. On a convenu toutefois que tout aménagement ou changement futur dans l'un de ces deux ports pourrait justifier de modifier ce statut de zone non obligatoire.

Cette modification ne concerne donc que le port de Clarenville et a pour effet de le supprimer de la liste des zones de pilotage obligatoire dans les annexes II et IV de ce règlement et d'en faire une zone de pilotage non obligatoire en vertu du *Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique—Zones de pilotage non obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador*.

Solutions envisagées

Le maintien du port de Clarenville comme zone de pilotage obligatoire était une option possible. Compte tenu des préoccupations que pose la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin et de la baisse des affectations de pilotage l'an dernier, l'APA a décidé que le port de Clarenville ne méritait pas d'être désigné comme zone de pilotage obligatoire. Cette décision commande à son tour d'apporter une modification pour supprimer le port de Clarenville des deux annexes auxquelles renvoie ce règlement.

Benefits and Costs

In 1996, there were a total of nine pilotage assignments at Clarenville, generating a gross revenue in the amount of \$7,900. The APA experienced a small net loss on this amount. The removal of Clarenville from the list of compulsory pilotage areas will prove beneficial in that the APA will cease losing money for this service. It is also quite possible that some ships calling at Clarenville will still wish to employ the services of a pilot, and the APA could, in fact, realize a very modest profit.

Consultation

Subsequent to the May 1995 report by the Standing Committee on Transport, which recommended a review of all compulsory pilotage areas, the Minister of Transport instructed each of the Marine Pilotage Authorities to review all designated compulsory pilotage areas. Over the following month, the APA proceeded to conduct a series of meetings with interested parties to discuss these matters. In addition to these meetings, the APA solicited written responses on the issue of compulsory pilotage areas from the four Atlantic Provinces, shipping interests and port authorities. In all, 21 responses were received. On the basis of these replies, APA officers prepared a report to the Board which included the recommendation that Clarenville become a non-compulsory pilotage area subject to tariffs prescribed in the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations—Newfoundland and Labrador Non-Compulsory Areas*.

Agents for foreign ships in Canada are represented by the Shipping Federation of Canada and the owners of Canadian ships are represented by the Canadian Shipowners Association. Both these groups were involved in the extensive consultation mentioned above.

Consultations by direct meetings and letters have taken place with the parties affected by these proposals. The parties reserve their right in respect of the proposed amendments.

Provision for this regulatory initiative was contained in the *Federal Regulatory Plan*, under Proposal No. TC/97-5-L.

Compliance and Enforcement

Section 33 of the *Pilotage Act* provides the enabling legislation for prescribing the tariffs of pilotage charges and the associated penalty provisions for contravention are contained in section 48 of the same Act.

Contact

Captain R. A. McGuinness, Chairman, Atlantic Pilotage Authority, Purdy's Wharf, Tower 1, 1959 Upper Water Street, Suite 1402, Halifax, Nova Scotia B3J 3N2, (902) 426-2553 Telephone, (902) 426-4004 (Facsimile).

Avantages et coûts

En 1996, on a recensé au total neuf affectations de pilotage à Clarenville, ce qui a généré un revenu brut de 7 900 \$. L'APA a essuyé un petit déficit net sur ce montant. La suppression de Clarenville de la liste des zones de pilotage obligatoire sera bénéfique en ce sens que l'APA cessera de perdre de l'argent pour ce service. Il se peut parfaitement que certains navires qui font escale à Clarenville continuent de vouloir faire appel aux services d'un pilote, et que l'APA puisse en fait réaliser un bénéfice plutôt modeste.

Consultations

À la suite de la publication en mai 1995 du rapport du Comité permanent des transports qui préconisait un examen de toutes les zones de pilotage obligatoire, le ministre des Transports a donné l'ordre à chacune des administrations de pilotage maritime d'examiner toutes les zones de pilotage obligatoire désignées. Au cours des mois qui ont suivi, l'APA a organisé une série de réunions avec les parties intéressées pour discuter de ces questions. En plus de ces réunions, l'APA a sollicité des mémoires par écrit sur la question des zones de pilotage obligatoire auprès des quatre provinces de l'Atlantique, des intérêts maritimes et des administrations portuaires. Au total, elle a reçu 21 réponses. En fonction de ces réponses, les agents de l'APA ont préparé un rapport à l'intention du Conseil qui recommandait que Clarenville devienne une zone de pilotage non obligatoire assujettie aux tarifs prescrits dans le *Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique—Zones de pilotage non obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador*.

Les agents des navires étrangers au Canada sont représentés par la Fédération maritime du Canada tandis que les armateurs de navires canadiens sont représentés par l'Association des armateurs canadiens. Ces deux groupes ont participé aux nombreuses consultations mentionnées ci-dessus.

Des consultations directes et des échanges de correspondance ont eu lieu avec les parties touchées par ces propositions. Les parties réservent leur droit au sujet des modifications proposées.

Les dispositions nécessaires ont été prises relativement à cette modification dans les *Projets de réglementation fédérale*, proposition n° TC/97-5-L.

Respect et exécution

L'article 33 de la *Loi sur le pilotage* établit les tarifs des droits de pilotage tandis que les dispositions sur les contraventions à la Loi ou aux règlements sont contenues dans l'article 48 de la même loi.

Personne-ressource

Capitaine R. A. McGuinness, Président, Administration de pilotage de l'Atlantique, Purdy's Wharf, Tour 1, 1959, rue Upper Water, Bureau 1402, Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3N2, (902) 426-2553 (téléphone), (902) 426-4004 (télécopieur).

PROPOSED REGULATORY TEXT

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

^a S.C., 1996, c. 10, ss. 251(1)

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, que l'Administration de pilotage de l'Atlantique, en vertu de l'article 33 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.

^a L.C. (1996), ch. 10, par. 251(1)

Any interested person who has reason to believe that any charge in the proposed Regulations are 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 Canada 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.

CAPTAIN R. A. MCGUINNESS
Chairman
Atlantic Pilotage Authority

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 de l'Atlantique
 CAPITAINE R. A. MCGUINNESS

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

AMENDMENTS

1. Item 4 of Schedule II to the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*¹ is repealed.
2. Item 4 of Schedule IV to the Regulations is repealed.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on the date on which they are registered.

[46-1-o]

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

MODIFICATIONS

1. L'article 4 de l'annexe II du *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*¹ est abrogé.
2. L'article 4 de l'annexe IV du même règlement est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[46-1-o]

^b S.C., 1996, c. 10
¹ SOR/95-586

^b L.C. (1996), ch. 10
¹ DORS/95-586