

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, TUESDAY, JUNE 19, 2007

OTTAWA, LE MARDI 19 JUIN 2007

Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations

Statutory authority

Canada Marine Act

Sponsoring department

Department of Transport

Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires

Fondement législatif

Loi maritime du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations* (the "Regulatory Proposal") are proposed pursuant to subsection 62(1) of the *Canada Marine Act*. The Regulatory Proposal would replace subsection 31.1(2) of the *Port Authorities Operations Regulations* (the "Regulations") pertaining to the Vancouver Port Authority and Fraser River Port Authority (the "Port Authorities"), which came into effect on November 9, 2006, and was published in the *Canada Gazette*, Part II, on November 29, 2006.

The enactment of section 31.1 of the Regulations placed a legal obligation on the Port Authorities to prohibit access to their respective ports to a truck or other road transportation equipment for the delivery, pick-up or movement of containers into, within or out of the port, unless the Port Authority has issued a written authorization to allow access in the form of a licence, and the holder of that licence is in compliance with a minimum set of conditions.

The minimum conditions currently required to be specified in the licence and with which the licence holder must comply and ensure compliance with are in respect of

- any appointment or reservation system to be established or adopted by the Port Authority for the port;

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

Description

Le *Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* (la « proposition réglementaire ») est proposé en vertu du paragraphe 62(1) de la *Loi maritime du Canada*. La proposition réglementaire remplacerait le paragraphe 31.1(2) du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* (le « Règlement ») relatif à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser (les « administrations portuaires »), qui est entré en vigueur le 9 novembre 2006 et a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, le 29 novembre 2006.

L'adoption de l'article 31.1 du Règlement imposait aux administrations portuaires l'obligation légale d'interdire l'accès à leurs ports respectifs aux camions ou à d'autre matériel de transport routier en vue de la livraison, du ramassage ou du déplacement de conteneurs arrivant à ces ports, dans ces ports ou les quittant, à moins qu'elles n'aient délivré une autorisation écrite, sous forme de licence, à cet égard et que le titulaire de celle-ci se conforme à un ensemble de conditions minimales.

La licence doit actuellement préciser, comme conditions minimales, que le titulaire est tenu de se conformer à ce qui suit et d'en veiller au respect :

- tout système de rendez-vous ou de réservation établi ou adopté par l'administration portuaire pour le port;

- the requirements of the Port Authority respecting the identification of trucks and other road transportation equipment and the tracking, monitoring, location and movement of these trucks and other road transportation equipment into, within and out of the port; and
- any applicable law in respect of rates of remuneration that the owner-operator of a tractor covered by an authorization is to receive for the delivery, pick-up or movement of containers into, within or out of the port.

The Regulatory Proposal would modify the condition of licence pertaining to the rate of remuneration for the delivery, pick-up or movement of containers into, within or out of the port for owner-operator truckers. Thus, in the absence of any applicable law in respect of rates of remuneration, or in the absence of a collective agreement that is applicable to the owner-operator, as a condition of licence to access the port, the owner-operator is to receive a rate of remuneration consistent with a rate of remuneration contained in any existing collective agreement that applies to owner-operator truckers engaged in the movement of containers at the ports. Should an applicable law in respect of rates of remuneration for owner-operator truckers be enacted, that law would prevail.

The proposed amendment is necessary to ensure the maintenance of order and safety in the ports; the unimpeded flow of national trade; and the reliability of port operations consistent with Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative objectives. It is intended that the Regulatory Proposal will contribute towards long-term stability in container trucking operations in the Lower Mainland of British Columbia following the expiry of a Memorandum of Agreement (the “MOA”) on August 2, 2007.

The MOA was negotiated in July 2005, for a two-year period, by a mediator on behalf of two separate groups, trucking companies or brokers and independent owner-operator truckers, in response to a disruption of container trucking operations at ports in the Lower Mainland of British Columbia. The MOA largely stabilized the rates of remuneration for owner-operator truckers for the duration of its effective term.

Several industry stakeholders have expressed significant concern that, in the absence of applicable legislation, there is a high risk that rates of remuneration could decline upon the expiry of the MOA for those owner-operators not subject to collective bargaining. Such a decline in rates could lead to the same conditions that prevailed during the disruption of 2005 and, in turn, could impact on the national transportation system in its entirety.

The Regulatory Proposal does not regulate, impede or interfere in the marketplace governing the local container trucking industry in the Lower Mainland of British Columbia, nor does it set, or require the Port Authorities to set, rates of remuneration. Rather, it seeks to maintain the stability established under the MOA. It also ensures that rates of remuneration that have been negotiated and agreed to, on behalf of those owner-operator truckers that are subject to collective bargaining, are also comparably applied to owner-operator truckers that are not subject to collective bargaining.

Alternatives

There is no alternative to regulatory action to achieve the desired objective. It has been suggested by some groups and individuals that the Government of Canada could extend or replace the MOA at the expiry of its term on August 2, 2007. In order to facilitate the ratification of the MOA in 2005, the Government of

- les exigences établies par l’administration portuaire concernant l’identification des camions et d’autre matériel de transport routier, puis le repérage, la surveillance, l’emplacement et le déplacement des camions et d’autre matériel de transport routier à destination ou en provenance du port ou dans celui-ci;
- toute loi applicable aux taux de rémunération que le propriétaire-exploitant d’un tracteur routier visé par une autorisation recevra pour la livraison, le ramassage ou le déplacement des conteneurs à destination ou en provenance du port ou dans celui-ci.

La proposition réglementaire modifierait la condition de la licence concernant les taux de rémunération — pour la livraison, le ramassage ou le déplacement des conteneurs arrivant à ces ports, dans ces ports ou les quittant — des propriétaires-exploitants. Ainsi, à défaut d’un taux de rémunération applicable prévue par une convention collective qui lie un propriétaire-exploitant ou à défaut d’une loi applicable relative aux taux de rémunération, comme condition de la licence d’accès au port, le propriétaire-exploitant recevrait un taux de rémunération équivalent au taux applicable prévu par une convention collective existante qui lie tout autre propriétaire-exploitant d’un tracteur routier qui assure le déplacement des conteneurs aux ports. Si une loi applicable relative aux taux de rémunération des propriétaires-exploitants était adoptée, elle remplacerait la proposition réglementaire.

La modification proposée est nécessaire pour maintenir l’ordre et la sécurité aux ports, le libre mouvement du commerce national et la fiabilité des activités portuaires conformément aux objectifs de l’Initiative de la Porte et du Corridor de l’Asie-Pacifique. La proposition réglementaire devrait contribuer à assurer la stabilité à long terme des activités de transport des conteneurs par camion dans le Lower Mainland, en Colombie-Britannique, à la suite de l’expiration d’un protocole d’accord (le « PA ») le 2 août 2007.

Le PA a été négocié en juillet 2005, pour une période de deux ans, par un médiateur au nom de deux groupes distincts, les entreprises de camionnage ou les courtiers et les propriétaires-exploitants indépendants, à la suite de l’interruption des activités de transport des conteneurs par camion dans les ports du Lower Mainland, en Colombie-Britannique. Depuis son entrée en vigueur, le PA a permis de stabiliser grandement les taux de rémunération des propriétaires-exploitants.

Plusieurs intervenants de l’industrie s’inquiètent beaucoup du fait qu’en l’absence d’une loi applicable, il y a un risque élevé que les taux de rémunération diminuent après l’expiration du PA dans le cas des propriétaires-exploitants qui ne sont pas liés à une convention collective. Une telle diminution des taux de rémunération pourrait créer les mêmes conditions qui ont mené à l’interruption des activités à l’été 2005 et, de ce fait, nuire à l’intégralité du réseau de transport national.

La proposition réglementaire ne réglemente pas, ne gêne pas et ne perturbe pas le marché de l’industrie locale de transport des conteneurs par camion dans le Lower Mainland, en Colombie-Britannique, et n’établit pas des taux de rémunération et ne demande pas aux administrations portuaires d’en établir. Elle vise plutôt à maintenir la stabilité instaurée par le PA. Elle a également pour but de s’assurer que les taux de rémunération qui ont été négociés et acceptés, au nom des propriétaires-exploitants de tracteurs routiers liés à une convention collective, s’appliquent de façon comparable aux propriétaires-exploitants de tracteurs routiers non liés à une convention collective.

Solutions envisagées

Aucune solution de rechange ne peut être envisagée pour atteindre l’objectif visé. Certains groupes et certaines personnes ont suggéré que le gouvernement du Canada prolonge ou remplace le PA après son expiration le 2 août 2007. Afin de faciliter la ratification du PA en 2005, le gouvernement du Canada a rendu un

Canada issued an Order in Council (P.C. 2005-1356) under section 47 of the *Canada Transportation Act*, which, among other things, suspended certain provisions of the *Competition Act*. The Government of Canada subsequently passed additional Orders in Council (P.C. 2005-1365, P.C. 2005-1892 and P.C. 2006-3). Although each was a temporary, 90-day measure, they were required to stabilize the national transportation system because an extraordinary disruption to the national transportation system was either occurring or imminent, that failure to act would be contrary to the interests of users and operators of the national transportation system, and there was no other Act of Parliament that could be used to remedy the situation. In order to support the making of a further Order in Council based on such a determination, an extraordinary disruption of the national transportation system would need to be imminent or occurring. This alone could cause important damage to the reputation of Canada as a reliable gateway and could result in costs to users. However, it is uncertain whether any of the tests set out in the *Canada Transportation Act* could be met, due to a number of actions that have been taken to stabilize the situation since 2005. Moreover, there is no means of assuring that the issuance of an additional Order in Council would result in the negotiation of a new or extended MOA. Regulating at this time is a preventive measure to ensure the stability of the ports operating in the British Columbia Lower Mainland.

Benefits and costs

Failure to implement the Regulatory Proposal could lead to a disruption of container trucking activities at the Port Authorities, which in turn could negatively impact the national transportation system and Canadian international competitiveness, in particular in respect of Canada-Asia trade prospects and relationships.

Canada's West Coast ports currently handle approximately 8% of the total West Coast (Canada and the United States) container trade and close to 70% of Canada's imports from the Asia-Pacific region. The British Columbia Ports Strategy, released by the Province of British Columbia in 2005, sets a target for Canada's West Coast ports to handle 15% of the total West Coast container trade by 2020. The Province has designated significant funding for projects designed to accommodate this growth in both overall traffic and Canadian port market share of Asian trade. The Government of Canada has likewise recognized that international trading patterns are shifting and, increasingly, substantial volumes of Canada's trade will be tied to Asian economies. Recognizing the importance of remaining competitive and the national benefits to pursuing trade with Asian economies, the Government of Canada has announced \$1 billion in funding towards projects in support of the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative.

Numerous Canadian trade missions to China and other Asian countries have reported that Asian shippers value reliability and labour stability when planning vessel routings and gateway preference. Canadian officials have been reminded by Asian shippers of the damage caused to the reputation of British Columbia Lower Mainland ports as a result of the 2005 trucking disruption, which lasted four weeks and cost the Canadian economy approximately \$120 million. Clearly, a disruption similar to that of 2005 would further damage the reputation of Canadian West Coast ports, cost the Canadian economy millions of dollars, set back federal and provincial promotional efforts designed to increase private investment and utilization of the Asia-Pacific Gateway and possibly decrease the relevance of infrastructure

décret (C.P. 2005-1356) en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*, qui, entre autres, suspendait certaines dispositions de la *Loi sur la concurrence*. Le gouvernement du Canada a, par la suite, rendu d'autres décrets (C.P. 2005-1365, C.P. 2005-1892 et C.P. 2006-3), qui, même s'ils étaient temporaires et d'une durée de 90 jours, étaient nécessaires. En effet, il fallait stabiliser le réseau de transport national à cause d'une interruption inhabituelle des activités qui s'était produite ou qui était sur le point de se produire, que l'inaction aurait été contraire aux intérêts des utilisateurs et des exploitants du réseau de transport national, et qu'il n'y avait aucune autre loi du Parlement qui pouvait être utilisée pour remédier à la situation. Pour appuyer un autre décret de la sorte, il faudrait qu'une interruption inhabituelle du réseau de transport national se produise ou soit sur le point de se produire. Une telle situation pourrait nuire à la réputation du Canada en tant que porte d'entrée fiable et engendrer des coûts pour les utilisateurs. Cependant, il n'est pas certain que les contrôles prévus par la *Loi sur les transports au Canada* pourraient être effectués, à cause des nombreuses mesures qui ont été prises pour stabiliser la situation depuis 2005. De plus, il n'y a aucune façon de s'assurer qu'un autre décret permettrait la négociation d'un renouvellement ou d'une prolongation du PA. En ce moment, la réglementation est une mesure préventive visant à assurer la stabilité des ports exploités dans le Lower Mainland, en Colombie-Britannique.

Avantages et coûts

Le fait de ne pas mettre en application une proposition réglementaire pourrait entraîner une interruption des activités de transport des conteneurs par camion aux administrations portuaires, ce qui pourrait avoir un impact négatif sur le réseau de transport national et la compétitivité internationale du Canada, particulièrement en ce qui concerne les possibilités et les relations commerciales Canada-Asie.

Actuellement, les ports de la côte ouest du Canada gèrent environ 8 % du total des échanges commerciaux par conteneurs de la côte Ouest (Canada et États-Unis) et presque 70 % des importations de l'Asie-Pacifique au Canada. La stratégie sur les ports de la Colombie-Britannique, lancée par la province de la Colombie-Britannique en 2005, fixe un objectif à atteindre pour les ports de la côte ouest du Canada, soit de gérer 15 % du total des échanges commerciaux par conteneurs de la côte Ouest d'ici 2020. La province a alloué des fonds importants pour des projets visant à prendre en charge cette croissance de l'achalandage et de la part de marché des ports canadiens dans les échanges commerciaux avec l'Asie. Le gouvernement du Canada reconnaît que les structures commerciales internationales changent et qu'une part de plus en plus importante des échanges commerciaux du Canada dépendra des économies asiatiques. En reconnaissant l'importance de demeurer compétitif et les avantages nationaux de poursuivre les échanges commerciaux avec les économies asiatiques, le gouvernement du Canada a annoncé un financement d'un milliard de dollars pour des projets appuyant l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique.

De nombreuses missions commerciales canadiennes en Chine et dans d'autres pays de l'Asie ont révélé que les expéditeurs asiatiques privilégiaient la fiabilité et la stabilité de la main-d'œuvre, au moment de planifier des itinéraires de navire et de choisir des portes d'entrée. Les expéditeurs asiatiques ont rappelé aux représentants canadiens les dommages causés à la réputation des ports du Lower Mainland, en Colombie-Britannique, à la suite de l'interruption des activités du camionnage en 2005, laquelle a duré quatre semaines et coûté environ 120 millions de dollars à l'économie canadienne. Il est clair qu'une autre interruption comme celle de 2005 nuirait davantage à la réputation des ports de la côte Ouest du Canada, coûterait des millions de dollars à l'économie canadienne, entraverait les efforts de promotion des

funding already dedicated by the federal and provincial governments and the private sector (anticipated total investment of \$5.8 billion).

Conversely, the benefits of implementing the Regulatory Proposal could significantly mitigate the risks of port disruption and the risk of damage to Canadian trade and competitiveness.

The Regulatory Proposal is not expected to result in substantially higher costs to the container trucking industry in the Lower Mainland of British Columbia. Since August 2005, trucking companies have paid rates for the services of owner-operators consistent with the rates established in the MOA (for independent owner-operators) or established by collective bargaining (for dependent owner-operators). The rates contained in the MOA and in collective agreements are within a comparable range.

The labour costs associated with the adoption of the MOA and the institution of collective bargaining have been absorbed in the overall costs of logistics movements, generally paid for by the shipper. Since 2005, the marketplace has demonstrated that any additional costs in support of operational stability are sustainable. The Regulatory Proposal should have limited impacts on the competitiveness or market access of existing or prospective container trucking companies.

In conjunction with the other minimum conditions of licence, notably the requirements to comply with extended gate hours and a centralized reservation system, a stable remuneration regime would be expected to result in increased productivity in local container trucking operations, thereby increasing the number of daily trips, increasing the efficiency and capacity of terminals, and reducing local congestion and bottlenecks.

The Regulatory Proposal would be expected to present minor costs to the Government of Canada. The Port Authorities would be responsible for some administrative, monitoring and overhead costs associated with the Regulatory Proposal, although these would not be expected to be greater than the costs presently expended by the Port Authorities to administer and monitor the current licensing system and existing minimum conditions.

Consultation

Preliminary consultations have been conducted with the Vancouver Port Authority and the Province of British Columbia in respect of the Regulatory Proposal.

Comments from owner-operator truck drivers, brokers and trucking firms, Canada Port Authorities, unions, industry associations, municipalities in the Lower Mainland of British Columbia and other affected third parties are expected following pre-publication.

In addition, the Province of British Columbia established the Lower Mainland Container Logistics Stakeholders Forum in April 2006 as a venue for deliberating and achieving consensus among industry participants involved in the container-trucking sector. It is possible that this venue could also be utilized as a consultative body with respect to the Regulatory Proposal.

Compliance and enforcement

Section 127 of the *Canada Marine Act* (CMA) provides that a person who contravenes a provision of the Act, other than section 107, or the regulations for which no penalty is otherwise provided under the CMA or under regulations made under

gouvernements fédéral et provincial visant à accroître les investissements du secteur privé et l'utilisation de la porte de l'Asie-Pacifique et diminuerait possiblement la pertinence du financement de l'infrastructure déjà alloué par le fédéral, la province et le secteur privé (investissement prévu totalisant 5,8 milliards de dollars).

Réciproquement, la mise en application de la proposition réglementaire pourrait grandement diminuer les risques d'interruption des activités portuaires et les risques de nuire au commerce et à la compétitivité du Canada.

La proposition réglementaire ne devrait pas entraîner des hausses substantielles des coûts pour l'industrie du transport des conteneurs par camion dans le Lower Mainland, en Colombie-Britannique. Depuis août 2005, les entreprises de camionnage ont payé des taux pour les services de propriétaires-exploitants qui sont conformes aux taux établis dans le PA (pour les propriétaires-exploitants indépendants) ou dans une convention collective (pour les propriétaires-exploitants salariés). Les taux du PA et des conventions collectives sont comparables.

Les coûts de main-d'œuvre associés à l'adoption du PA et à l'établissement d'une convention collective ont été absorbés avec les coûts généraux de la logistique, habituellement payés par l'expéditeur. Depuis 2005, le marché a prouvé que des coûts additionnels en faveur de la stabilité opérationnelle étaient supportables. La proposition réglementaire devrait avoir un faible impact sur la compétitivité ou l'accès au marché des entreprises actuelles ou éventuelles de transport des conteneurs par camion.

En parallèle avec les autres conditions minimales de la licence, notamment les exigences de se conformer aux heures d'ouverture des barrières prolongées et au système de réservation centralisé, un régime de rémunération stable permettrait d'obtenir une meilleure productivité des activités locales de transport des conteneurs par camion, augmentant ainsi le nombre de trajets quotidiens, haussant l'efficacité et la capacité des terminaux et réduisant la congestion et les goulots d'étranglement au niveau local.

La proposition réglementaire devrait représenter des coûts mineurs pour le gouvernement du Canada. Les administrations portuaires devraient assumer certains coûts d'administration et de contrôle ainsi que d'autres coûts indirects associés à la proposition réglementaire, bien que ces coûts ne devraient pas dépasser ceux déjà défrayés par les administrations portuaires pour administrer et surveiller le système de licences actuel et maintenir les conditions minimales existantes.

Consultations

Il y a eu des consultations préliminaires avec l'Administration portuaire de Vancouver et la province de la Colombie-Britannique concernant la proposition réglementaire.

Des commentaires des propriétaires-exploitants, des courtiers et des entreprises de camionnage, des administrations portuaires canadiennes, des syndicats, des associations de l'industrie, des municipalités du Lower Mainland, en Colombie-Britannique, et d'autres parties concernées sont attendus à la suite de la prépublication.

De plus, la province de la Colombie-Britannique a établi un forum des intervenants de la logistique des conteneurs dans le Lower Mainland en avril 2006, qui permet aux participants de l'industrie du transport des conteneurs par camion de discuter et d'en arriver à un consensus. Il est possible que ce forum soit aussi utilisé à titre d'organisme consultatif pour la proposition réglementaire.

Respect et exécution

Aux termes de l'article 127 de la *Loi maritime du Canada* (LMC), la personne qui contrevient à une disposition de la Loi, exception faite de l'article 107, ou d'un règlement d'application de la LMC pour laquelle aucune autre peine n'est expressément

paragraph 27(1)(a) is guilty of an offence and liable to a fine of not more than \$5,000 in the case of an individual and of not more than \$50,000 in the case of a corporation.

Contact

Neil Weatherdon
Marine Policy, ACF
Transport Canada
Place de Ville, Tower C, 25th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: weathen@tc.gc.ca

prévue par la LMC ou un règlement pris en vertu de l'alinéa 27(1)(a) est coupable d'une infraction et passible d'une amende maximale de 5 000 \$ dans le cas d'un particulier ou de 50 000 \$ dans le cas d'une personne morale.

Personne-ressource

Neil Weatherdon
Politique maritime, ACF
Transports Canada
Place de Ville, Tour C, 25^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : weathen@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 62(1)^a of the *Canada Marine Act*^b, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations*.

Interested persons may make representations to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations shall be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Neil Weatherdon, Policy Advisor, Ports Policy, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-998-0693; fax: 613-998-1845; e-mail: weathen@tc.gc.ca).

Ottawa, June 14, 2007

MARY O'NEILL
Assistant Clerk of the Privy Council

REGULATIONS AMENDING THE PORT AUTHORITIES OPERATIONS REGULATIONS

AMENDMENT

1. Subsection 31.1(2) of the *Port Authorities Operations Regulations*¹ is replaced by the following:

(2) The written authorization referred to in subsection (1) shall specify the following minimum conditions:

- (a) that the holder shall comply with and ensure compliance with
 - (i) any appointment or reservation system established or adopted by the port authority for the port, and
 - (ii) the requirements established by the port authority respecting the identification of trucks and other road transportation equipment and the tracking, monitoring, location and movement of trucks and other road transportation equipment into, within or out of the port; and
- (b) that the holder shall ensure the remuneration — for the delivery, pick-up or movement of containers into, within or out of the port — of an owner-operator of a tractor covered by the authorization is in accordance with

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 62(1)^a de la *Loi maritime du Canada*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Neil Weatherdon, conseiller en politiques, Politiques portuaires, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-998-0693; téléc. : 613-998-1845; courriel : weathen@tc.gc.ca).

Ottawa, le 14 juin 2007

La greffière adjointe du Conseil privé
MARY O'NEILL

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'EXPLOITATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES

MODIFICATION

1. Le paragraphe 31.1(2) du *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*¹ est remplacé par ce qui suit :

(2) L'autorisation écrite visée au paragraphe (1) précise les conditions minimales suivantes :

- a) le titulaire se conforme à ce qui suit et en veille au respect :
 - (i) tout système de rendez-vous ou de réservation établi ou adopté par l'administration portuaire pour le port,
 - (ii) les exigences établies par l'administration portuaire concernant l'identification des camions et d'autre matériel de transport routier, et le repérage, la surveillance, l'emplacement et le déplacement des camions et d'autre matériel de transport routier à destination ou en provenance du port ou dans celui-ci;
- b) il veille à ce que la rémunération — pour la livraison, le ramassage ou le déplacement des conteneurs à destination ou en provenance du port ou dans celui-ci — du propriétaire-exploitant d'un tracteur routier visé par l'autorisation soit conforme :

^a S.C. 2001, c. 4, s. 143

^b S.C. 1998, c. 10

¹ SOR/2000-55

^a L.C. 2001, ch. 4, art. 143

^b L.C. 1998, ch. 10

¹ DORS/2000-55

- (i) the applicable rate of remuneration set out in a collective agreement that is binding on the owner-operator,
- (ii) in the absence of a collective agreement referred to in subparagraph (i), any applicable law in respect of rates of remuneration, or
- (iii) in the absence of a collective agreement referred to in subparagraph (i) and a law referred to in subparagraph (ii), a rate of remuneration that is equivalent to the applicable rate set out in a collective agreement that is binding on any other owner-operator of a tractor and that is posted on the Internet site of the British Columbia Labour Relations Board.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

- (i) au taux de rémunération applicable prévu par une convention collective qui lie le propriétaire-exploitant,
- (ii) à défaut d'une convention collective visée au sous-alinéa (i), à toute loi applicable relative aux taux de rémunération,
- (iii) à défaut d'une convention collective visée au sous-alinéa (i) et d'une loi visée au sous-alinéa (ii), à un taux de rémunération équivalent au taux applicable prévu par une convention collective qui lie tout autre propriétaire-exploitant d'un tracteur routier et est affichée sur le site Internet de la British Columbia Labour Relations Board.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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