

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, THURSDAY, AUGUST 2, 2007

OTTAWA, LE JEUDI 2 AOÛT 2007

Registration
SOR/2007-171 July 31, 2007

Enregistrement
DORS/2007-171 Le 31 juillet 2007

CANADA MARINE ACT

LOI MARITIME DU CANADA

Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations

Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires

P.C. 2007-1143 July 31, 2007

C.P. 2007-1143 Le 31 juillet 2007

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, pursuant to subsection 62(1)^a of the *Canada Marine Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations*.

Sur recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et en vertu du paragraphe 62(1)^a de la *Loi maritime du Canada*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*, ci-après.

REGULATIONS AMENDING THE PORT AUTHORITIES OPERATIONS REGULATIONS

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'EXPLOITATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES

AMENDMENT

MODIFICATION

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

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

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

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

- (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

- 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;

^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

(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

(i) the applicable rate of remuneration set out in a collective agreement that is binding on the owner-operator of the tractor,

(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 at least equivalent to the applicable rate set out in a collective agreement, as amended from time to time or renegotiated,

(A) that is binding on any other owner-operator of a tractor,

(B) that is posted on the Internet site of the Vancouver Port Authority, and

(C) whose applicable rate of remuneration is no less than that set out in the Memorandum of Agreement between Trucking Companies (Owners/Brokers) and the Vancouver Container Truckers' Association dated July 29, 2005.

(3) Paragraph (2)(b) does not apply in respect of an owner-operator of a tractor who is transporting containers referred to in that paragraph to or from a place outside the Lower Mainland of British Columbia.

(4) The Minister shall, within two years after the coming into force of this subsection, conduct a review of the operation of paragraph (2)(b) and, taking into consideration the results of that review, decide whether to modify that paragraph.

COMING INTO FORCE

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations* are made pursuant to subsection 62(1) of the *Canada Marine Act* (CMA). The amending regulations 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 were 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

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 :

(i) au taux de rémunération applicable prévu par une convention collective qui lie le propriétaire-exploitant du tracteur routier,

(ii) à défaut d'une convention collective visée au sous-alinéa (i), à toute loi applicable relative aux taux de rémunération,

(iii) à défaut de la convention collective visée au sous-alinéa (i) et de la loi visée au sous-alinéa (ii), à un taux de rémunération au moins équivalent au taux applicable prévu par toute convention collective, avec ses modifications successives, ou renégociée, qui remplit les conditions suivantes :

(A) elle lie tout autre propriétaire-exploitant d'un tracteur routier,

(B) elle est affichée sur le site Internet de l'Administration portuaire de Vancouver,

(C) elle prévoit un taux de rémunération applicable qui n'est pas inférieur à celui prévu par le protocole d'entente du 29 juillet 2005 entre les compagnies de camionnage (propriétaires/courtiers) et la Vancouver Container Truckers' Association.

(3) L'alinéa (2)b) ne s'applique pas à l'égard du propriétaire-exploitant d'un tracteur routier qui transporte les conteneurs visés à cet alinéa à destination ou en provenance d'un lieu à l'extérieur du Lower Mainland de la Colombie-Britannique.

(4) Le ministre effectue, dans les deux ans qui suivent l'entrée en vigueur du présent paragraphe, un examen de l'application de l'alinéa (2)b) et, suite aux résultats de cet examen, prend une décision quant à sa modification.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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 est pris en vertu du paragraphe 62(1) de la *Loi maritime du Canada* (LMC). Le règlement modifié remplace 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 *Gazette du Canada*, Partie II, 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

authorization to allow access in the form of a license, and the holder of that license is in compliance with a minimum set of conditions.

The minimum conditions currently required to be specified in the licence and with which the license 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;
- 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 or 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 amending regulations 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 such that, 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 at least equivalent to a rate of remuneration contained in any existing collective agreement made publicly available on the Internet site of the Vancouver Port Authority that applies to owner-operator truckers engaged in the movement of containers at the ports. As a result of representations received during the prepublication period, the Regulations have been amended to further specify that the rate of remuneration paid to the owner-operator cannot be less than the rate of remuneration set out in the Memorandum of Agreement (MOA) between trucking companies and the Vancouver Container Truckers Association, dated July 29, 2005. This is discussed further below under “Consultation”. Should an applicable law in respect of rates of remuneration for owner-operator truckers be enacted, that law would prevail.

The amended regulations are 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 Regulations as amended will contribute towards long-term stability in container trucking operations in the Lower Mainland of British Columbia.

The MOA was recommended for a two year duration by a mediator in July 2005 as a result of discussions between two separate groups: trucking companies or brokers and independent owner-operator truckers. These discussions were commenced in response to a disruption of container trucking operations at ports in the Lower Mainland of British Columbia. On August 4, 2005, the Government of Canada issued an Order in Council, under section 47 of the *Canada Transportation Act*, requiring the Port Authorities to adopt the MOA as a condition of licence for accessing the ports. Similar Orders in Council were subsequently issued and, upon expiry of the last Order in Council on April 20, 2006, the Port Authorities determined that access to the ports would

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;
- 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;
- 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.

Le règlement modifié amende la condition de la licence concernant les taux de rémunération — pour la livraison, le ramassage ou le déplacement des conteneurs à destination ou en provenance du port ou dans celui-ci — des propriétaires-exploitants pour que, à défaut d’une loi applicable relative aux taux de rémunération, ou à défaut d’une convention collective applicable au propriétaire-exploitant, comme condition de la licence d’accès au port, le propriétaire-exploitant reçoive un taux de rémunération au moins équivalent au taux de rémunération prévu par toute convention collective affichée sur le site Internet de l’administration portuaire de Vancouver applicable aux propriétaires-exploitants qui assurent le déplacement des conteneurs aux ports. À la suite des commentaires reçus durant la période visée par la publication préalable, le Règlement a été modifié pour ainsi préciser que le taux de rémunération payé au propriétaire-exploitant ne peut être inférieur à celui prévu par le protocole d’entente (PA) du 29 juillet 2005 entre les compagnies de camionnage et la Vancouver Container Truckers Association. Cet aspect est abordé ci-après sous la rubrique « Consultations ». Si une loi applicable relative aux taux de rémunération des propriétaires-exploitants est adoptée, elle remplacera le règlement modifié.

Le règlement modifié 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. Le Règlement, tel qu’il est modifié, devrait contribuer à assurer la stabilité à long terme des activités de transport des conteneurs par camion dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique.

Un médiateur avait recommandé un PA d’une durée de deux ans dans le cadre de discussions tenues en juillet 2005 entre deux groupes distincts, les compagnies de camionnage ou les courtiers et les propriétaires-exploitants indépendants. Ces pourparlers avaient été entrepris à la suite de l’interruption des activités de transport des conteneurs par camion aux ports du Lower Mainland de la Colombie-Britannique. Le 4 août 2005, le gouvernement du Canada a émis un décret, en vertu de l’article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*, exigeant que les administrations portuaires adoptent le PA à titre de condition d’octroi d’une licence d’accès aux ports. Subséquemment, des décrets similaires ont été émis et, à l’expiration du dernier décret le 20 avril 2006,

continue to be conditional on adherence to the MOA by prospective licensees. 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 amended regulations seek to maintain the stability for rates of remuneration established under the MOA and, to the greatest extent possible, reflect rates of remuneration that have been negotiated by industry and are binding under collective agreements. The Regulations ensure that rates of remuneration that have been negotiated and agreed to on behalf of those owner-operator truckers that are subject to a collective agreement are also comparably applied to owner-operator truckers that are not subject to a collective agreement. The amended regulations allow for a range of rates of remuneration to be paid to owner-operators on the basis of collective agreements, and allow for fluidity of rates of remuneration due to the amendment or renegotiation of collective agreements.

However, for greater certainty that undercutting of rates and other compensation do not recur upon expiry of the MOA, the amended regulations require that the rate of remuneration paid to an owner-operator cannot be less than the applicable rate of remuneration set out in the MOA.

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 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*. As full ratification did not occur, a further Order in Council (P.C. 2005-1365) was issued in August 2005 to require the Port Authorities to adopt the MOA as a condition of license to access the ports.

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, ninety-day measure, issued on the basis that 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

les administrations portuaires ont déterminé que l'accès aux ports serait maintenu sous réserve que les détenteurs de permis éventuels adhèrent au PA. Le PA a permis de stabiliser les taux de rémunération des propriétaires-exploitants durant toute sa période de mise en vigueur.

Plusieurs intervenants de l'industrie s'inquiètent 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'intégrité du réseau de transport national.

Le règlement modifié vise à maintenir la stabilité des taux de rémunération établis en vertu du PA et, dans la mesure du possible, il rend compte des taux de rémunération qui ont été négociés par l'industrie et qui sont obligatoires en vertu des conventions collectives. Le Règlement veille à ce 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. Le règlement modifié prévoit tout un éventail de taux de rémunération qui doivent être payés aux propriétaires-exploitants en fonction des conventions collectives et permet une modification des taux de rémunération résultant de toute modification ou de la renégociation des conventions collectives.

Cependant, pour assurer avec plus de certitude que les taux de rémunération et les autres frais de compensation ne diminueront pas de nouveau à l'expiration du PA, le règlement modifié exige que le taux de rémunération payé à un propriétaire-exploitant ne soit pas inférieur à celui applicable prévu par le PA.

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 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*. Comme le PA n'a pas été ratifié intégralement, un autre décret (C.P. 2005-1365) a été émis en août 2005, décret en vertu duquel les administrations portuaires devaient adopter le PA comme condition d'octroi d'une licence d'accès aux ports.

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 du fait qu'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 importants pour les utilisateurs. Cependant, il n'est pas certain que les contrôles prévus

set out in the *Canada Transportation Act* could be met as a result of 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.

As mentioned earlier, the amended regulations will require that rates of remuneration for independent owner-operators who are not subject to collective agreements be at least equivalent to those established in collective agreements binding other owner-operators, but no lower than the rates of remuneration set out in the MOA.

Benefits and costs

Failure to implement the amending Regulations would likely 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 funding already dedicated by the federal and provincial governments and the private sector (anticipated total investment of \$5.8 billion).

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'un prolongement du PA. En ce moment, la réglementation est une mesure préventive visant à assurer la stabilité des ports exploités dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique.

Tel que mentionné précédemment, le règlement modifié exigera que les taux de rémunération des propriétaires-exploitants indépendants qui ne sont pas assujettis à des négociations collectives soient au moins équivalents à ceux établis dans les conventions collectives liant les autres propriétaires-exploitants mais non inférieurs aux taux de rémunération prévus par le PA.

Avantages et coûts

Le fait de ne pas mettre en application le règlement modifié entraînerait sans doute 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 des 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'ensemble 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 de la 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.

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 du gouvernement fédéral et de la province 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).

Conversely, the benefits of the amended regulations could significantly mitigate the risks of port disruption and the risk of damage to Canadian trade and competitiveness.

The amended regulations are 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. Therefore, the amended regulations should have limited impacts on the 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 amended regulations are 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 amendments to subsection 31.1(2), 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. The Province of British Columbia has agreed to develop, implement and manage an ongoing dispute resolution mechanism for alleged contraventions of rates paid to independent owner-operators. The Province of British Columbia will assume the costs associated with this dispute resolution mechanism.

Consultation

The proposed Regulations were pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 19, 2007, followed by a 30-day prepublication period. During this period, Transport Canada received nine representations with respect to the Regulatory proposal. Submissions were received from the following stakeholders: labour associations, trucking companies and associations, another level of government, a port authority, and importers and exporters. In general, those opposed to the regulatory proposal were of divergent views: either the federal regulatory proposal intervened too extensively in the marketplace or, conversely, did not provide adequate protection of compensation levels and enforcement for independent owner-operators.

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

Le règlement modifié ne devrait pas entraîner des hausses substantielles des coûts pour l'industrie du transport des conteneurs par camion dans le Lower Mainland de la 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. Par conséquent, le règlement modifié devrait avoir des répercussions limitées sur 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.

Le règlement modifié devrait représenter des coûts mineurs pour le gouvernement du Canada. Les administrations portuaires devraient assumer certains coûts d'administration et de contrôle et autres coûts indirects associés aux modifications au paragraphe 31.1(2), 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 les conditions minimales existantes. La province de la Colombie-Britannique a accepté d'élaborer, de mettre en œuvre et de gérer un mécanisme de règlement des différends relativement aux infractions présumées aux taux de rémunération payés aux propriétaires-exploitants indépendants. La province de la Colombie-Britannique assumera les frais associés au mécanisme de règlement des différends.

Consultations

Le règlement proposé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 19 juin 2007, ce qui a été suivi d'une période de commentaires de 30 jours. Durant cette période, Transports Canada a reçu neuf commentaires relativement au projet de règlement. Les présentations ont été reçues des intervenants suivants : associations syndicales, entreprises et associations de camionnage, un autre palier de gouvernement, une administration portuaire, des importateurs et des exportateurs. En règle générale, les intervenants s'opposant au règlement proposé avaient des opinions divergentes : selon certains, le règlement proposé constituait une trop grande ingérence du gouvernement fédéral dans le secteur privé ou à l'inverse, il ne fournissait pas une protection adéquate des niveaux d'indemnisation ni de l'application à l'égard des propriétaires-exploitants indépendants.

Specifically, some stakeholders opposed to the regulatory proposal commented that, in proceeding with the amending regulations, the Government of Canada is rewarding those that have engaged in illegal behaviour, setting a detrimental precedent, contravening the *Canada Transportation Act*, the *Charter of Rights and Freedoms* and the *Canada Labour Code*, and is perpetuating uncompetitive shipping rates. Transport Canada responds to these comments as follows:

- The amended regulations are intended to provide continued stability in container trucking operations at Lower Mainland ports and not to reward those who have engaged in illegal behaviour. An assessment of the legal conduct of individuals associated with the 2005 trucking disruption is the responsibility of appropriate law enforcement agencies.
- The precedent set with respect to the amended regulations is limited to the conditions necessary to access the Ports of Vancouver and Fraser River. The amended regulations represent a specific action by the Government of Canada in response to a unique set of circumstances and do not represent an overarching policy.
- The Government of Canada in general, and Transport Canada specifically, have followed a course of deregulation of the transportation sector over several decades. Transport Canada continues to advance policies and programs that support a market-based transportation framework. However, there are clear instances where a market failure may occur, whether at a broad level or within a certain segment of the transportation sector. In such instances, either to correct a market or to mitigate a disruption of the national transportation system and economy, governments may be required to intervene.
- Transport Canada is satisfied that the amending Regulations fall within the scope of federal constitutional jurisdiction and are not in contravention of the *Canada Transportation Act*, the *Charter of Rights and Freedoms* and the *Canada Labour Code*.
- The amended regulations require that independent owner-operators be compensated at rates of remuneration that are at least equivalent to those contained in collective agreements, and no less than the rates set out in the MOA. Such rates for container trucking have been in effect for two years and have not been demonstrated to have caused a decline in container volumes handled at Lower Mainland ports. Loss of traffic due to further trucking disruptions could be far more detrimental to sustaining the long-term volumes of containers handled at these ports.

Other stakeholders opposed to the regulatory proposal counter that the proposal would not prevent an erosion of compensation to independent owner-operators, does not specify how enforcement would occur, does not address residual issues associated with the MOA and does not regulate employee drivers. Transport Canada responds to these comments as follows:

- Transport Canada acknowledges that the regulatory proposal refers to “a collective agreement”, without specifying a base rate. A number of representations received by Transport Canada provide examples of how undercutting of rates could occur without appropriate safeguards. As a result, Transport Canada has addressed the need to specify base rates of remuneration in the amended regulations. The base rates of remuneration are those set out in the MOA.

Précisément, certains intervenants qui s’opposaient au projet de règlement ont souligné qu’en entérinant le règlement modifié, le gouvernement du Canada récompense les intervenants qui ont un comportement défendu, il établit un précédent préjudiciable il va à l’encontre de la *Loi sur les transports au Canada*, de la *Charte des droits et libertés* et du *Code canadien du travail*, et perpétue des taux d’expédition non concurrentiels. Transports Canada répond comme suit à ces commentaires :

- Le règlement modifié a pour but d’assurer le maintien de la stabilité des activités de transport par camion dans les ports du Lower Mainland et non pas récompenser les intervenants qui ont un comportement défendu. Il revient aux autorités appropriées d’évaluer le comportement des parties associées à la perturbation des activités de camionnage en 2005.
- Le précédent créé relativement au règlement modifié se limite aux conditions requises pour avoir accès aux ports de Vancouver et du fleuve Fraser. Le règlement modifié représente une mesure spécifique prise par le gouvernement du Canada pour réagir en fonction de circonstances particulières et ne représente pas une politique universelle.
- Le gouvernement du Canada de manière générale et Transports Canada de manière spécifique, ont emprunté la voie de la déréglementation du secteur des transports au cours des dernières décennies. Transports Canada continue d’établir des politiques et des programmes qui favorisent un régime de transport fondé sur les lois du marché. Cependant, il est clair que dans certains cas le marché peut se révéler inefficace, soit à grande échelle soit dans un segment précis du secteur des transports. Dans de tels cas, il est possible que les gouvernements doivent intervenir, soit pour pallier les inefficacités du marché soit pour atténuer une perturbation du système national de transport et de l’économie.
- Transports Canada est convaincu que le règlement modifié relève du champ de compétence constitutionnel du gouvernement fédéral et ne contrevient pas à la *Loi sur les transports au Canada*, à la *Charte des droits et libertés* et au *Code canadien du travail*.
- Le règlement modifié exige que les propriétaires-exploitants indépendants soient rémunérés à des taux de rémunération au moins équivalents à ceux prévus par toute convention collective et non inférieurs aux taux prévus par le PA. Les taux relatifs au transport de conteneurs par camion sont en vigueur depuis deux ans et n’ont pas entraîné de diminution des volumes de conteneurs manutentionnés dans les ports du Lower Mainland. La perte de trafic qui pourrait résulter d’autres perturbations du camionnage pourrait être beaucoup plus préjudiciable pour le maintien à long terme des volumes de conteneurs manutentionnés à ces ports.

D’autres intervenants qui s’opposent au projet de règlement allèguent que le règlement proposé n’empêcherait pas l’érosion des taux d’indemnisation visant les propriétaires-exploitants indépendants. Cependant, ils ne précisent pas quelle mesure d’application il faudrait prendre, ils n’abordent pas non plus les questions résiduelles associées au PA ni la question de la réglementation des chauffeurs employés. Transports Canada répond comme suit à ces commentaires :

- Transports Canada reconnaît que la proposition de règlement fait référence à une « convention collective », sans préciser un taux de base. Divers commentaires reçus par Transports Canada fournissaient des exemples de situations qui pourraient amener une diminution des taux si les mesures de protection appropriées ne sont pas établies. Par conséquent, Transports

- The Province of British Columbia has agreed to develop, implement and manage an ongoing dispute resolution mechanism for alleged contraventions of rates of remuneration paid to independent owner-operators.
- A number of issues have been identified under the MOA for which there has yet to be a binding resolution. Issues associated with enforcement of rates of remuneration will be managed under the dispute resolution mechanism established by the Province of British Columbia. Rates of remuneration are intended to encompass all compensation entitled to an owner-operator either under a collective agreement or, alternatively, set out in the MOA. Issues that cannot be addressed under the dispute resolution mechanism would require an alternative venue as agreed upon by all industry stakeholders.
- The MOA did not address the issue of compensation paid to employee drivers. The intention of the amended regulations is to provide appropriate protections to those independent owner-operators that have been subject to the MOA since 2005. Structural issues that extend beyond the scope of collective agreements or the MOA would need to be resolved by all industry stakeholders.

Although representations regarding the regulatory proposal were mixed, there was clear acknowledgement by all stakeholders for the need to preserve reliability and stability in port trucking operations and therefore an understanding of why the Government of Canada has put forward the regulatory proposal. All stakeholders stated support for a review of this measure to account for its effectiveness and to evaluate the overall state of the industry.

As a result of representations received by Transport Canada, the following changes have been made to the proposed Regulations published in the *Canada Gazette*, Part I, on June 19, 2006:

- In the absence of a collective agreement to which they are subject or an applicable law, an owner-operator is to be paid a rate of remuneration that is *at least* equivalent to a rate set out in any collective agreement. This may include collective agreements as amended from time to time or renegotiated.
- Notwithstanding the above, an owner-operator cannot be paid a rate of remuneration that is less than the applicable rate set out in the MOA.
- Rates of remuneration contained in collective agreements are to be posted on the Internet site of the Vancouver Port Authority. As the amended regulations are directed to the Port Authorities, a determination of how the regulatory requirements will be incorporated operationally within the licensing system falls within the responsibility of the Port Authorities.
- Owner-operator truckers that are engaged in long-haul trucking between the port and outside the British Columbia Lower Mainland are specifically excluded from the amended Regulations.
- A review of subsection 31.1(2) of the Regulations is to be conducted within two years of the coming into force of the amending regulations.

Canada a vu la nécessité de préciser des taux de rémunération de base dans le règlement modifié. Les taux de rémunération de base sont ceux prévus par le PA.

- La province de la Colombie-Britannique a convenu d'élaborer, de mettre en œuvre et de gérer un mécanisme permanent de règlement des différends en cas d'infraction présumée aux taux de rémunération payés aux propriétaires-exploitants indépendants.
- Divers problèmes ou enjeux ont été relevés dans le cadre du PA et aucune solution à caractère obligatoire n'a encore été entérinée. Les problèmes associés à l'application des taux de rémunération seront gérés en vertu du mécanisme de règlement des différends établi par la province de la Colombie-Britannique. Les taux de rémunération visent à englober toute rémunération destinée à un propriétaire-exploitant que ce soit en vertu d'une convention collective ou en vertu d'un taux prévu par le PA. Dans le cas des problèmes qui ne pourront être résolus en vertu du mécanisme de règlement des différends, tous les intervenants de l'industrie devront convenir d'une solution de rechange.
- Le PA ne traite pas de la question de la rémunération payée aux chauffeurs employés. Le règlement modifié a pour but de fournir une protection adéquate aux propriétaires-exploitants indépendants qui sont assujettis au PA depuis 2005. Les problèmes ou enjeux d'ordre structurel qui dépassent la portée des conventions collectives ou du PA devront être résolus par tous les intervenants de l'industrie.

Même si les commentaires relatifs au règlement proposé étaient variés, tous les intervenants ont clairement indiqué qu'il faut sauvegarder la fiabilité et la stabilité des activités de camionnage dans les ports et reconnu implicitement pourquoi le gouvernement du Canada a soumis ce projet de règlement. Tous les intervenants se sont prononcés en faveur d'un examen de cette mesure afin d'en vérifier l'efficacité et d'évaluer l'état global de l'industrie.

À la suite des commentaires reçus par Transports Canada, les changements suivants ont été apportés au règlement proposé publié dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 19 juin 2007

- À défaut d'une convention collective à laquelle il est assujetti ou d'une loi applicable, un propriétaire-exploitant doit être payé à un taux de rémunération *au moins équivalent* au taux applicable prévu par toute convention collective, avec ses modifications successives, ou renégociée.
- Nonobstant ce qui précède, un propriétaire-exploitant ne peut être payé à un taux de rémunération inférieur au taux applicable prévu par le PA.
- Les taux de rémunération prévus par toute convention collective sont affichés sur le site Internet de l'administration portuaire de Vancouver. Comme le règlement modifié vise les administrations portuaires, ces dernières devront déterminer de quelle manière les prescriptions réglementaires seront intégrées à leur mécanisme opérationnel de délivrance de licences.
- Les propriétaires-exploitants d'un tracteur routier qui effectuent du transport à longue distance entre le port et en provenance du Lower Mainland de la Colombie-Britannique sont spécifiquement exclus de l'application du règlement modifié.
- Un examen de l'alinéa 31.1(2)b) du Règlement sera effectué dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur du règlement modifié.

Compliance and enforcement

Section 127 of the *Canada Marine Act* 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 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

Respect et exécution

Aux termes de l'article 127 de la LMC, la personne qui contre- vient à une disposition de la LMC, exception faite de l'arti- cle 107, ou d'un règlement d'application de la LMC pour laquelle aucune autre peine n'est expressément 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