

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part I

## Partie I

OTTAWA, THURSDAY, APRIL 20, 2006

OTTAWA, LE JEUDI 20 AVRIL 2006

### 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* are proposed pursuant to subsection 62(1) of the *Canada Marine Act* (CMA). The proposed Regulations would prohibit the Vancouver Port Authority and Fraser River Port Authority (the "Port Authorities") from allowing access to their respective ports to a truck or other road transportation equipment for the delivery, pick-up or movement of containers into or out of the port, unless the port authority has issued a written authorization, in the form of a license, to allow access and the holder of that license is in compliance with a minimum set of conditions. The Port Authorities already have significant power to set authorizations under the CMA, including for the purposes of licensing trucks and other road transportation equipment and to set conditions with respect to the licenses issued. The *Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations* are being proposed to create a legal obligation on the Port Authorities to establish a licensing system and to set minimum conditions in respect of the licenses issued. The proposed Regulations are also contemplated to reinforce the measures being implemented by the Port Authorities and to facilitate long-term stability in the operations of these ports.

#### 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 proposé en vertu du paragraphe 62(1) de la *Loi maritime du Canada* (LMC). Le Règlement interdirait à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser (les « Administrations portuaires ») de donner 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 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. Les Administrations portuaires possèdent déjà des pouvoirs considérables pour établir des autorisations en vertu de la LMC, notamment aux fins de délivrance de licences des camions et d'autre matériel de transport routier et d'établir les conditions applicables à ces licences délivrées. Le *Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* est proposé afin d'imposer l'obligation légale aux Administrations portuaires d'établir un système de délivrance de licences et de fixer les conditions minimales concernant les licences délivrées. Le projet de règlement est aussi envisagé pour renforcer les mesures mises en œuvre par les Administrations portuaires et pour faciliter la stabilité à long terme des activités de ces ports.

The minimum conditions to be specified in the license and which the license holder must comply with or ensure compliance with are in respect of

- a reservation system to be established or adopted by the port authority;
- 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 or out of the port.

In the summer of 2005, owner-operator truck drivers, who transport containers into and out of the ports of Vancouver and Fraser River, withdrew their services to protest an erosion of their earnings due to high fuel costs and inadequate compensation. Resulting actions by owner-operators included the blocking of access to terminal gates at the ports of Vancouver and Fraser River, thereby creating significant congestion at port terminals, affecting the operations of local and national shippers in the import and export of products and leading to a general and extraordinary disruption of the national transportation system.

Orders in Council P.C. 2005-1356 and P.C. 2005-1365 were issued under section 47 of the *Canada Transportation Act* and enacted to stabilize the national transportation system and restore order at ports in the Lower Mainland of British Columbia while longstanding measures could be developed and put in place. In making these Orders in Council, the Government of Canada was cognizant of the importance of ensuring that the operations of the Port Authorities function unimpeded so as to maintain the reputation of Canada's West Coast ports as a reliable gateway to international trade.

Subsequently, Orders in Council P.C. 2005-1892 and P.C. 2006-3 were issued in October 2005 and January 2006, respectively, to ensure continued stabilization of the national transportation system in response to an extraordinary disruption (occurring or imminent) other than a labour disruption.

On October 26, 2005, the task force appointed by the Minister of Transport, in collaboration with the Minister of Labour and the Minister of Industry and jointly with the Province of British Columbia, to examine transportation and other industrial issues related to ports in the Lower Mainland of British Columbia (P.C. 2005-1366), released its final report. In undertaking its mandate, the task force conducted consultations with a number of affected parties, mostly within British Columbia, including truck owner-operators, brokers and trucking firms, ports and other stakeholders.

The task force report contained a number of recommendations pertaining to potential actions by the provincial and federal governments and the Port Authorities. The Government of Canada has fully assessed the recommendations provided by the task force in determining the actions it would take as part of a long-term solution.

The Orders in Council under section 47 of the *Canada Transportation Act* authorized the for-hire truck operators and owner-operators, shippers and brokers and the operators of the ports of Vancouver and Fraser River to enter into and adhere to the Memorandum of Agreement, dated July 29, 2005, in respect of

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

- un système de réservation établi ou adopté par l'administration portuaire;
- 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 arrivant au port ou le quittant.

Durant l'été de 2005, les propriétaires-exploitants de camions transportant des conteneurs à destination et en provenance des ports de Vancouver et du fleuve Fraser ont interrompu leurs services pour manifester leur opposition à l'érosion de leurs gains causée par la hausse des coûts du carburant et par une indemnisation insuffisante. Les propriétaires-exploitants ont bloqué l'accès aux portes des terminaux aux ports de Vancouver et du fleuve Fraser, causant une congestion importante aux terminaux portuaires, nuisant aux activités des expéditeurs locaux et nationaux de produits importés et exportés, entraînant ainsi une perturbation générale exceptionnelle du réseau de transport national.

Les décrets C.P. 2005-1356 et C.P. 2005-1365, rendus en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada*, ont été pris dans le but de stabiliser le réseau de transport national, de rétablir l'ordre dans les ports du Lower Mainland de la Colombie-Britannique et de permettre l'élaboration et l'application de mesures à long terme efficaces. Lorsqu'il a pris ces décrets, le gouvernement du Canada connaissait l'importance de veiller à ce que les activités des Administrations portuaires se déroulent sans interruption de manière à préserver la renommée des ports de la côte ouest du Canada en tant que porte d'entrée fiable pour le commerce international.

Par la suite, les décrets C.P. 2005-1892 et C.P. 2006-3 ont été pris en octobre 2005 et en janvier 2006, respectivement, afin d'assurer la stabilisation du réseau de transport national dans une situation de perturbation exceptionnelle (réelle ou imminente) causée autrement que par une interruption de travail.

Le ministre des Transports, en collaboration avec le ministre du Travail et le ministre de l'Industrie et conjointement avec la province de la Colombie-Britannique, a créé un groupe de travail chargé d'examiner les questions du transport et d'autres questions industrielles concernant les ports du Lower Mainland de la Colombie-Britannique (décret C.P. 2005-1366), et ce groupe de travail a déposé son rapport final le 26 octobre 2005. Le groupe de travail a tenu des consultations auprès de plusieurs groupes concernés, surtout dans la Colombie-Britannique, notamment des propriétaires-exploitants de camions, des courtiers et des entreprises de camionnage, des exploitants de ports et d'autres intervenants.

Dans son rapport, le groupe de travail énonce des recommandations relativement à des mesures possibles que les gouvernements provincial et fédéral et les Administrations portuaires pourraient prendre. Le gouvernement du Canada a pleinement évalué les recommandations soumises par le groupe de travail au moment de l'établissement des mesures qu'il entend prendre dans le cadre d'une solution à long terme.

Les décrets rendus en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports au Canada* autorisent les entreprises de camionnage pour compte d'autrui, les propriétaires-exploitants, les expéditeurs, les courtiers et les exploitants des ports de Vancouver et du fleuve Fraser à conclure le protocole d'entente, daté du 29 juillet

rates, charges and terms and conditions as set out therein without the constraints imposed under the *Competition Act* that would have otherwise applied, and to adhere to any agreement in respect of a license granted by the Port Authorities. The Order also provided that the rates, charges and terms and conditions that were agreed to by the parties were mandatory conditions of the license authorizing the movement of containers into and out of the ports of Vancouver and Fraser River, as applicable.

The Port Authorities were instructed by these Orders to ensure that an effective licensing program for accessing the properties of these ports for the purposes of the movement of containers is in place.

It should be noted that, whereas the Orders in Council under section 47 of the *Canada Transportation Act* provided that the rates agreed to by the parties and set out in the Memorandum of Agreement were a mandatory condition of the license authorizing the movement of containers into and out of the ports of Vancouver and Fraser River, the proposed Regulations do not set out the requirement that the rates set out in the Memorandum of Agreement be adhered to in order to gain access to the ports. The intention of the proposed Regulations is to create a legal obligation on the Port Authorities to establish a licensing system and to set minimum conditions in respect of the licenses. The proposed Regulations are also contemplated to support the measures already being undertaken by the Port Authorities to implement licensing regimes that set out conditions of entry with the objective of improving operating efficiencies at the ports, reducing wait times and increasing the number of daily trips made by owner-operators.

The Port Authorities have initiated the implementation or adoption of various measures designed to improve operating efficiencies and reduce port congestion without waiting for these proposed Regulations. The Vancouver Port Authority has announced changes to its truck licensing system that will require license holders to comply with specific conditions, including the conditions contemplated under the proposed Regulations, as part of the license agreement. These Regulations are consistent with and support these actions. The proposed Regulations would also require that the Port Authorities ensure, as a condition of the license, that the owner-operator truckers adhere to any applicable legislation in respect of rates of remuneration.

The situation that occurred in the summer of 2005 regarding a disruption to the movement of containers into and out of ports in the Lower Mainland of British Columbia due to a dispute between owner-operator truck drivers and brokers/trucking firms is an area of shared federal-provincial responsibility. The proposed enactment of these Regulations by the federal government is being undertaken as an action consistent with the scope of federal jurisdiction in this matter.

### **Alternatives**

There are no alternatives at this time. Orders in Council P.C. 2005-1356, P.C. 2005-1892 and P.C. 2006-3 under section 47 of the *Canada Transportation Act* have been issued in the past on the basis that an extraordinary disruption to the national transportation system was either occurring or imminent. There is no evidence to support that a further Order in Council would be required at this time.

### **Benefits and costs**

The primary benefit of pursuing the proposed *Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations* is to

2005, et à y adhérer, en ce qui concerne les taux, les frais et les modalités qui y sont inclus, sans les contraintes imposées en application de la *Loi sur la concurrence* qui peuvent autrement s'appliquer, et à se soumettre à toute entente portant sur une licence accordée par les Administrations portuaires. Les décrets prévoient aussi que les taux, les frais et les modalités convenus par les parties seront des conditions obligatoires de la licence autorisant le transport des conteneurs à destination ou en provenance des ports de Vancouver et du fleuve Fraser, selon le cas.

Les Administrations portuaires sont chargées par les décrets de veiller à la mise en œuvre d'un programme efficace de délivrance de licences donnant accès aux propriétés de ces ports pour le transport de conteneurs.

Il convient de noter qu'attendu que les décrets, rendus en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports du Canada*, prévoient que les taux convenus par les parties et énoncés dans le protocole d'entente seront une condition obligatoire de la licence autorisant le transport des conteneurs à destination ou en provenance des ports de Vancouver et du fleuve Fraser, le projet de règlement n'exige pas le respect des taux précisés dans le protocole d'entente pour obtenir l'accès aux ports. L'intention du projet de règlement est d'imposer une obligation légale aux Administrations portuaires d'établir un système de délivrance de licences et de fixer les conditions minimales concernant les licences. Le projet de règlement est également envisagé afin d'appuyer les mesures déjà entreprises par les Administrations portuaires pour mettre en œuvre des régimes de délivrance de licences fixant les conditions d'entrée dans le but d'améliorer l'efficacité de l'exploitation aux ports, de réduire les temps d'attente et d'augmenter le nombre de voyages quotidiens des propriétaires-exploitants.

Les Administrations portuaires ont amorcé la mise en place ou l'adoption de diverses mesures visant à améliorer l'efficacité de l'exploitation et à réduire l'encombrement portuaire sans attendre le projet de règlement. L'Administration portuaire de Vancouver a annoncé des changements à son système de délivrance de licences pour les camions selon lesquels les détenteurs de licences devront respecter des conditions précises, y compris les conditions au sens du projet de règlement dans le cadre de l'accord de licences. Le Règlement respecte les conditions spécifiques de ces mesures. Selon le projet de règlement, les Administrations portuaires devront aussi exiger en tant que condition de la licence que les propriétaires-exploitants de camions veillent au respect de toute législation applicable aux taux de rémunération touchant les propriétaires-exploitants de camions en tant que condition de la licence.

La situation qui s'est produite durant l'été 2005 en ce qui concerne l'interruption du mouvement des conteneurs en direction et en provenance des ports du Lower Mainland de la Colombie-Britannique en raison d'un conflit entre les propriétaires-exploitants de camions et les courtiers/entreprises de camionnage est un domaine de compétence fédérale et provinciale. L'adoption proposée de ce règlement par le gouvernement fédéral est une action conforme à l'étendue de la compétence fédérale en la matière.

### **Solutions envisagées**

Il n'y a pas d'option à l'heure actuelle. Les décrets C.P. 2005-1356, C.P. 2005-1892 et C.P. 2006-3, rendus en vertu de l'article 47 de la *Loi sur les transports du Canada*, ont été pris dans le passé en raison d'une situation de perturbation exceptionnelle (réelle ou imminente) du réseau de transport national. Rien ne justifie un autre décret pour le moment.

### **Avantages et coûts**

Le principal avantage de la prise du *Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* est le

reinforce the measures being implemented by the Vancouver Port Authority and Fraser River Port Authority and to facilitate long-term stability in the operations of these ports.

It is not anticipated that there will be any costs to the Government of Canada as a result of the proposed *Regulations Amending the Port Authorities Operations Regulations*.

#### **Environmental impact**

There is no environmental impact.

#### **Consultation**

The Vancouver Port Authority, Fraser River Port Authority and Province of British Columbia were consulted regarding the proposed Regulations within the context of broader discussions aimed at putting in place a long-term strategy to ensure that future disruptions would not occur at the ports. The Vancouver Port Authority and Fraser River Port Authority were directly consulted regarding the proposed Regulations.

Further, the task force appointed to examine transportation and other industrial issues related to ports in Vancouver conducted extensive consultations with stakeholders, including for-hire truck operators and owner-operators, shippers and brokers, the ports of Vancouver and Fraser River and industry associations. All stakeholders consulted have acknowledged that the overall stability and reliability of the national transportation system should be the principal focus in the short and long term.

It is expected that the 30-day pre-publishing period in Part I of the *Canada Gazette* will elicit responses from owner-operator truck drivers, brokers and trucking firms, unions, industry associations, municipalities in the Lower Mainland of British Columbia, other Canada Port Authorities and other affected third parties.

#### **Compliance and enforcement**

Section 127 of the 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 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**

Emile DiSanza, Director general, Marine Policy, ACF, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 25th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N5, [weathen@tc.gc.ca](mailto:weathen@tc.gc.ca) (email).

renforcement des mesures mises en œuvre par l'Administration portuaire de Vancouver et par l'Administration portuaire du fleuve Fraser et la facilitation de la stabilité à long terme des activités de ces ports.

On ne prévoit pas que le *Règlement modifiant le Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires* coûtera quoi que ce soit au gouvernement du Canada.

#### **Incidence sur l'environnement**

Il n'y a pas d'incidence sur l'environnement.

#### **Consultations**

L'Administration portuaire de Vancouver, l'Administration portuaire du fleuve Fraser et la province de la Colombie-Britannique ont été consultées à l'égard du projet de règlement dans le contexte de discussions élargies visant à mettre en place une stratégie à long terme pour éviter qu'une situation semblable se reproduise. L'Administration portuaire de Vancouver et l'Administration portuaire du fleuve Fraser ont été directement consultées à propos du projet de règlement.

De plus, le groupe de travail nommé pour examiner les questions relatives au secteur des transports et à l'industrie liées aux ports de Vancouver a tenu des consultations poussées auprès des intervenants, notamment des entreprises de camionnage pour compte d'autrui, des propriétaires-exploitants, des expéditeurs, des courtiers, des ports de Vancouver et du fleuve Fraser ainsi que des associations industrielles. Tous les intervenants consultés se sont dits d'avis que toutes les parties devraient, à court terme et à long terme, accorder leur attention principalement à la stabilité et à la fiabilité du réseau de transport national.

On s'attend à ce que la période de publication préalable de 30 jours dans la Partie I de la *Gazette du Canada* provoque une réaction de la part des propriétaires-exploitants de camions, des courtiers et des entreprises de camionnage, des syndicats, des associations de l'industrie, des municipalités dans le Lower Mainland de la Colombie-Britannique, des autres administrations portuaires canadiennes et des tiers touchés.

#### **Respect et exécution**

Aux termes de l'article 127 de la LMC, la personne qui contrevient à une disposition de la LMC, exception faite de l'article 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**

Emile DiSanza, Directeur général, Politique maritime, ACF, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, 25<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, [weathen@tc.gc.ca](mailto:weathen@tc.gc.ca) (courriel).

---

## **PROPOSED REGULATORY TEXT**

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

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 4, s. 143

<sup>b</sup> S.C. 1998, c. 10

---

## **PROJET DE RÉGLEMENTATION**

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

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 4, art. 143

<sup>b</sup> L.C. 1998, ch. 10

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, Transport Canada, 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).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, April 19, 2006

DIANE LABELLE  
*Acting Assistant Clerk of the Privy Council*

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, Transports Canada, 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).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 19 avril 2006

*La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé,*  
DIANE LABELLE

## REGULATIONS AMENDING THE PORT AUTHORITIES OPERATIONS REGULATIONS

### AMENDMENT

**1. The *Port Authorities Operations Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after section 31:**

#### *Movement of Containers into or out of the Vancouver Port and Fraser River Port*

**31.1** (1) The Vancouver Port Authority and the Fraser River Port Authority shall not permit access to their respective ports by a truck or other road transportation equipment for the delivery, pick-up or movement of containers into, within or out of the port unless they have issued a written authorization in the form of a license, in this regard and the holder of that authorization is in compliance with the minimum conditions referred to in subsection (2).

(2) The written authorization referred to in subsection (1) shall specify as minimum conditions of the authorization that the holder comply with and ensure compliance with

- (a) an appointment or reservation system established or adopted by the port authority for the port;
- (b) 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 the trucks and other road transportation equipment into, within and out of the port; and
- (c) 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.

## RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'EXPLOITATION DES ADMINISTRATIONS PORTUAIRES

### MODIFICATION

**1. Le *Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article 31, de ce qui suit :**

#### *Déplacement de conteneurs à destination ou en provenance du port de Vancouver et du port du fleuve Fraser ou dans ceux-ci*

**31.1** (1) Il est interdit à l'Administration portuaire de Vancouver et à l'Administration portuaire du fleuve Fraser de permettre aux camions ou à d'autre matériel de transport routier d'accéder à leurs ports respectifs en vue de la livraison, du ramassage ou du déplacement de conteneurs à destination ou en provenance de ces ports ou dans ceux-ci, 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 aux conditions minimales visées au paragraphe (2).

(2) L'autorisation écrite visée au paragraphe (1) précise, comme conditions minimales de l'autorisation, que le titulaire est tenu de se conformer à ce qui suit et d'en veiller au respect :

- a) un système de rendez-vous ou de réservation établi ou adopté par l'administration portuaire pour le port;
- b) 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;
- c) 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.

<sup>1</sup> SOR/2000-55

<sup>1</sup> DORS/2000-55

COMING INTO FORCE

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

ENTRÉE EN VIGUEUR

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



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Government of Canada Publications  
Public Works and Government Services  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Publications du gouvernement du Canada  
Travaux publics et Services gouvernementaux  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5