
ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE
DÉTAILS ET PRINCIPES DES DROITS DE SERVICE RÉVISÉS
PROPOSÉS
2021

GÉNÉRALITÉS

Conformément au paragraphe 33.2 de la *Loi sur le pilotage*, L.R. C. (1985), ch. P-14, le présent document (les « Détails et principes » ou le « Document ») fournit des détails supplémentaires, notamment la méthodologie, pour compléter l'Avis de droits révisés daté du 18 septembre 2020 (l'« Avis ») en vertu duquel les droits révisés proposés par l'Administration de pilotage de l'Atlantique doivent entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2021.

Ce Document inclut une description de la proposition, notamment la méthodologie utilisée pour établir ou réviser les droits de pilotage, et les circonstances dans lesquelles les droits s'appliqueront. Pour établir les droits, l'Administration a observé tous les principes établis en vertu du paragraphe 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. L'information financière qui suit est basée sur les prévisions budgétaires actuelles et elle peut être révisée à la suite des observations reçues en vertu du paragraphe 33.3. La méthodologie, telle qu'elle est énoncée dans le présent Document, a une application générale et est illustrée en utilisant les droits proposés pour 2021.

Exception faite des révisions proposées pour l'Avis, toutes les droits existants, ainsi que les modalités et calculs connexes stipulés dans le Règlement du tarif de pilotage de l'Atlantique, 1996 (DORS/95-586), doivent être rétablis sans changements significatifs dans le Guide du client sur les droits de pilotage et autres de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Une fois que ce sera fait, le Règlement du tarif de pilotage de l'Atlantique, 1996 (DORS/95-586) sera révoqué.

Le présent Document comprend les sections suivantes :

- 1) *Aperçu général de l'Administration*
- 2) *Perspectives du trafic*
- 3) *Montants à recouvrer des clients*
- 4) *Révision proposée aux taux des droits de service*
- 5) *Avantages et coût*
- 6) *Révision proposée aux liquidités et aux investissements*
- 7) *Justification de la proposition par rapport aux principes de perception des droits*
- 8) *Coût des services*
- 9) *Détermination des droits*
- 10) *Consultation*
- 11) *Renseignements concernant l'Avis et les observations faites à l'Administration*

1. APERÇU GÉNÉRAL DE L'ADMINISTRATION

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) est une société d'État qui n'est pas un agent du gouvernement du Canada établie en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour objectif d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans les intérêts de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région relevant de l'Administration. Elle est chargée d'atteindre cet objectif tout en se conformant aux principes suivants :

- a. Fournir des services de pilotage d'une manière qui encourage la sécurité de la navigation et y contribue, notamment la sécurité du grand public et du personnel maritime, et qui protège la santé des personnes, les biens et l'environnement;
- b. Fournir des services de pilotage d'une manière efficace et rentable;
- c. Utiliser efficacement les outils de gestion des risques et tenir compte de l'évolution technologique; et
- d. Établir les droits de pilotage de l'Administration à des niveaux qui permettent à l'Administration d'être financièrement autonome.

Le système de gouvernance en place à l'Administration vise à rendre la société autonome. L'Administration est gouvernée par un conseil d'administration composé de sept membres (le « Conseil »). Le gouverneur en conseil nomme le président du Conseil de l'Administration et le ministre des Transports nomme les autres membres du Conseil pour des mandats ne dépassant pas quatre ans.

Les principes fondamentaux qui régissent le mandat conféré à l'Administration par la *Loi sur le pilotage* incluent le droit exclusif de fournir des services de pilotage aux bateaux qui naviguent dans une zone maritime où les navires sont assujettis à un pilotage obligatoire, la capacité exclusive de fixer et de percevoir des droits pour les services de pilotage fournis ou mis à disposition par l'Administration ou un entrepreneur agissant pour le compte de l'Administration, et l'obligation pour l'Administration de fournir ces services.

Lorsqu'elle établit un nouveau droit pour les services de pilotage ou révisé un droit existant, l'Administration doit suivre les principes de perception énoncés à l'alinéa 33.2(1) de la *Loi sur le pilotage*. Ces principes stipulent, entre autres, que les droits ne doivent pas être fixés à des niveaux qui, compte tenu des projections raisonnables et prudentes, généreraient des recettes dépassant les exigences financières actuelles et futures de l'Administration relativement à la prestation de services de pilotage obligatoire. Conformément aux principes de perception, le Conseil approuve le montant et le moment des changements apportés aux droits de service à la clientèle. Le Conseil approuve aussi le budget annuel de l'Administration dans lequel les montants à recouvrer par le biais des droits de service clientèle sont déterminés pour l'exercice suivant.

Tel qu'indiqué, l'Administration planifie ses opérations de façon à être dans une position financière annuelle où les recettes n'excèdent pas les exigences financières actuelles et futures liées à la prestation de services de pilotage obligatoire. Les exigences financières incluent :

- a. les coûts d'exploitation et d'entretien;
- b. les coûts de gestion et d'administration;
- c. les exigences en matière de service de la dette et financières découlant des ententes contractuelles liées à l'emprunt d'argent;
- d. les dépenses d'immobilisations et les amortissements sur les immobilisations;
- e. les exigences financières nécessaires pour permettre à l'Administration de maintenir une cote de crédit appropriée;

- f. les obligations fiscales;
- g. les paiements effectués au Ministre dans le but de défrayer les coûts de l'administration de cette Loi, notamment le développement de règlements, et l'application de la *Loi sur le pilotage*;
- h. les réserves raisonnables pour les dépenses et imprévus futurs; et
- i. les autres coûts déterminés conformément aux principes comptables recommandés par les Comptables professionnels agréés Canada ou son successeur ou son cessionnaire.

Les états financiers et le Rapport de gestion, qui sont publiés sur une base trimestrielle et annuelle, fournissent quantité d'informations sur les recettes et les dépenses de l'Administration.

Ces documents sont disponibles à <https://www.atlanticpilotage.com/fr/>.

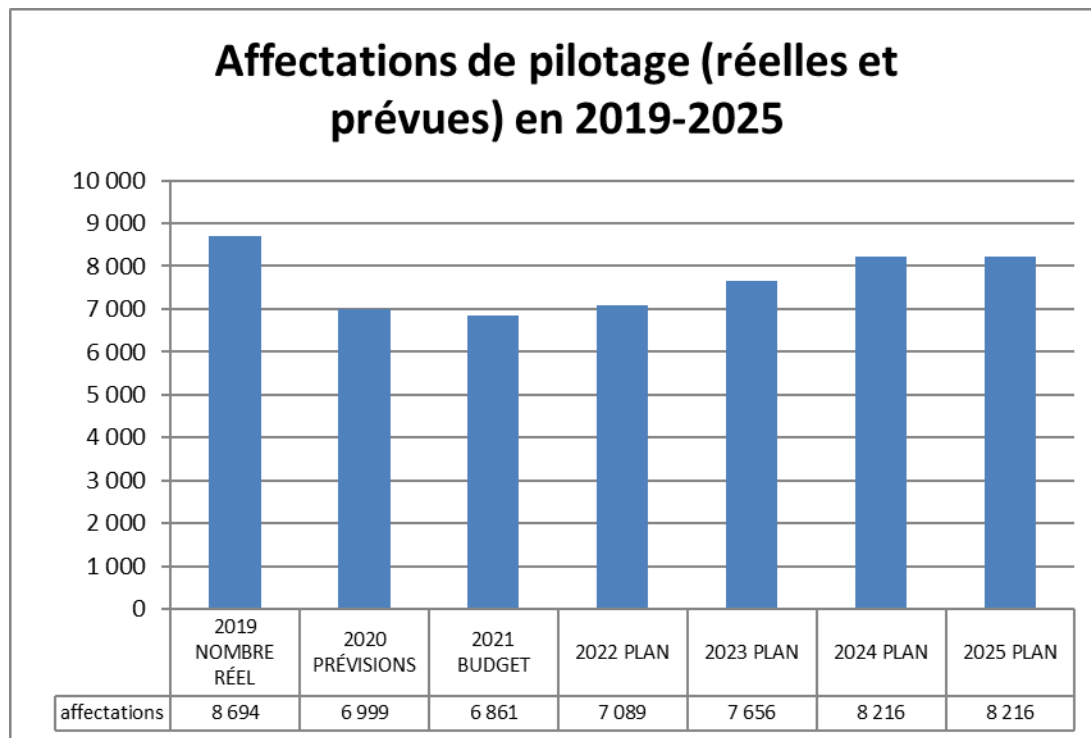
2. APERÇU DU VOLUME

Le graphique ci-dessous illustre les affectations annuelles pour 2019, la projection pour 2020 et les prévisions incluses dans le plan d'entreprise de 2021-2025. Les hypothèses de planification de l'Administration sont basées sur les niveaux de trafic historiques, les annonces de navigation et les renseignements fournis directement à l'Administration par les parties prenantes par le biais de consultations.

L'Administration a affiché de robustes niveaux de trafic depuis 2016. La pandémie mondiale de coronavirus (ou « COVID-19 ») s'est répercutée sur le transport maritime dans un certain nombre de secteurs, ce qui a affecté l'Administration. Le budget est basé sur ce qui est connu pour l'instant, avec l'information provenant des réunions de consultation, et il projette une lente reprise post-COVID-19. Il y a des projets envisagés par l'industrie qui pourraient augmenter le trafic pendant cette période de planification, mais l'Administration a adopté une approche conservatrice quant à une éventuelle croissance.

Le nombre total d'affectations pour 2020 est estimé à 6 895, en baisse par rapport aux 8 694 affectations assurées en 2019. L'activité dans les ports desservis par l'APA peut varier énormément en raison de facteurs sur lesquels elle n'a aucun contrôle.

Affectations de pilotage (réelles et planifiées)



L'Administration a 17 ports de pilotage obligatoire et elle fournit aussi des services de pilotage non obligatoire dans d'autres zones. Chaque port ou zone est un centre de coûts distinct ayant sa propre structure tarifaire. Par conséquent, les tendances de l'activité sont analysées un port à la fois et présentées ci-dessous.

RÉSUMÉ DU TRAFIC								
	AFFECTATIONS							
	CHIFFRES	BUDGET			PLAN			
	RÉEL 2019	ERSPECTIVE 2020	BUDGET 2020	BUDGET 2021	2022	2023	2024	2025
PORTS AVEC PILOTES SALARIÉS								
HALIFAX	2 682	2 315	2 933	2 223	2 268	2 437	2 664	2 664
SAINT JOHN	1 844	1 600	1 843	1 547	1 589	1 655	1 757	1 757
DÉTROIT DE CANSO	621	554	696	532	532	580	611	611
SYDNEY	441	191	485	172	236	313	426	426
BRAS D'OR	4	4	4	4	4	4	4	4
BAIE PLACENTIA	1 373	1 056	1 177	1 181	1 181	1 253	1 280	1 280
ST. JOHN'S	559	451	535	376	360	422	474	474
HOLYROOD	33	30	34	32	32	32	31	31
HUMBER ARM	205	199	234	211	221	231	240	240
BAIE DES EXPLOITS	67	64	90	64	64	64	67	67
STEPHENVILLE	34	40	40	40	40	40	40	40
NOMBRE TOTAL DE PORTS AVEC PILOTES SALARIÉS	7 863	6 504	8 071	6 382	6 527	7 031	7 594	7 594
PORTS AVEC PILOTES ENTREPRENEURS								
PUGWASH	90	88	100	87	87	87	87	87
MIRAMICHI	25	18	20	18	18	18	18	18
RESTIGOUCHE	24	2	2	2	2	2	2	2
BELLEDUNE	0	0	125	0	125	125	125	125
VOISEY'S BAY	41	37	10	16	16	16	16	16
CHARLOTTETOWN	277	71	260	78	124	176	275	275
PONT DE LA CONFÉDÉRATION	106	73	120	75	85	94	99	99
TOTAL DES PORTS AVEC PILOTES ENTREPRENEURS	563	289	637	276	457	518	622	622
PORTS DE PILOTAGE NON OBLIGATOIRE								
BELLEDUNE	125	98	0	98	0	0	0	0
AUTRES PORTS DE PILOTAGE NON OBLIGATOIRE	143	108	112	105	105	107	0	0
TOTAL DES PORTS DE PILOTAGE NON OBLIGATOIRE	268	206	112	203	105	107	0	0
TRAFIC TOTAL	8 694	6 999	8 820	6 861	7 089	7 656	8 216	8 216

3. MONTANTS À RECOUVRER DES CLIENTS POUR L'EXERCICE 2021

Compte tenu du volume projeté dans la section 2, les coûts préliminaires budgétés pour l'exercice 2021 devraient être de 27,9 M\$. Le tableau ci-dessous indique les montants spécifiques à recouvrer pendant l'exercice, comparativement aux coûts réels pour l'exercice 2019 et aux coûts projetés pour l'exercice 2020.

Charges d'exploitation	Exercice 2019 Chiffres réels	Fiscal 2020 Projections	Fiscal 2021 Prévisions
SALAIRES DES PILOTES, ETC.	13 300	12 967	13 156
BATEAUX-PILOTES	6 509	5 458	5 597
RÉMUNÉRATION DES ÉQUIPAGES DES BATEAUX-PILOTES	2 087	2 036	2 078
SALAIRES DES EMPLOYÉS	1 952	2 075	2 038
AMORTISSEMENT	1 848	1 952	2 273
TRANSPORT	970	831	835
AUTRES DÉPENSES	761	805	761
SERVICES PROFESSIONNELS	343	458	411
FORMATION	442	187	345
COÛTS DE FINANCEMENT	182	158	268
PAIEMENTS À TRANSPORTS CANADA	-	103	210
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION	28 394	27 030	27,940

Le budget de l'Administration pour 2021 n'inclut pas le recouvrement intégral des 27,9 M\$ en coûts, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessus, projetés pour l'exercice 2021. Seuls 26,5 M\$ de recettes sont budgétées. Le manque à gagner de 1,4 M\$ qui en résulte sera financé par le solde de la réserve à la fin de 2020 et un emprunt à court terme. Une portion des économies accumulées pour les départs sera utilisée pour toutes les indemnités de départ versées pendant l'année et les économies accumulées pour les dépenses d'immobilisations seront épuisées.

Le programme d'immobilisations de l'Administration inclut des dépenses de 16 M\$ étalées sur la période allant de 2020 à 2022 et inclut 8,6 M\$ pour deux nouveaux bateaux-pilotes pour la baie Placentia (T.-N.-L.). L'Administration a l'intention d'utiliser 2,7 M\$ qui avaient été mis de côté pour le remplacement d'immobilisations et de financer 9,2 M\$ au moyen de prêts à long terme et de locations-acquisitions. Le solde sera pris sur les flux de trésorerie d'exploitation ordinaires, ou la dette à court terme, et représente les réparations d'immobilisations habituelles qui doivent être effectuées pour les actifs de l'Administration. Étant donné l'incertitude actuelle qui plane sur le trafic, le projet de nouveaux bateaux-pilotes pourrait être retardé d'ici à ce que les choses soient plus certaines.

Analyse des coûts

Les charges d'exploitation globales pour l'exercice 2021 devraient augmenter de 934 000 \$ par rapport aux résultats projetés pour 2020. Les augmentations de coûts significatives sont dues aux facteurs suivants :

1. Les coûts liés aux pilotes devraient augmenter de 189 000 \$ pendant l'exercice 2021 en raison :
 - a. Des pilotes qui progressent dans leur formation pour obtenir leurs brevets; et
 - b. Des augmentations de rémunération des pilotes contractuels.

2. Les coûts liés aux bateaux-pilotes devraient augmenter de 138 000 \$ pendant l'exercice 2021. Ce poste inclut les dépenses de carburant et va grimper avec l'ajout d'un nouveau navire pendant l'année.
3. Les salaires des employés sont similaires à 2020 lorsqu'un surintendant maritime a été ajouté.
4. Les coûts d'amortissement et de financement vont augmenter avec la mise en œuvre du programme de remplacement des immobilisations.
5. Les coûts de formation ont diminué en 2020 en raison des restrictions de déplacement associées à la COVID-19. Ces restrictions devraient être levées en 2021 quand le programme de formation reprendra. La formation est basée sur un calendrier rattaché à la progression des niveaux de brevets et la formation périodique.
6. L'administration de la *Loi sur le pilotage* coûte 210 000 \$, une dépense qui sera effectuée pour l'exercice 2021, soit une augmentation de 107 000 \$ par rapport au montant alloué pour 2020. Il s'agit du nouveau montant que Transports Canada fait payer à l'Administration pour administrer la Loi.

Analyse opérationnelle

- La sécurité est fondamentale pour l'Administration. Celle-ci a effectué 8 694 affectations en 2019, dont 99,94 % sans incident de pilotage signalé. Il y a eu 99,95 % d'affectations sans incident en 2018 et 99,94 % en 2017. Les incidents déclarés n'ont entraîné aucune blessure ni contamination environnementale. Cette efficacité devrait se poursuivre en 2020 et par la suite.
- L'Administration vise à fournir un service de pilotage dans l'heure de demande confirmée pour 100 % de ses affectations. En 2019, elle a fourni un pilote dans ce délai pour 99,1 % de ses affectations (99,2 % en 2018 et 99,5 % en 2017).
- La proportion d'affectations effectuées sans plaintes enregistrées en 2019 a été de 99,6 % (99,7 % en 2018 et 99,8 % en 2017).
- Le temps total des retards imputables à l'Administration en 2019 a été de 189 heures (215 en 2018 et 111 en 2017). La durée moyenne des retards a été de 2,88 heures en 2019 (3,21 en 2018 et 2,65 en 2017).
- L'Administration avait 48,8 pilotes salariés équivalents temps plein en 2019. Ce nombre va passer à 51,8 en 2020, car l'Administration se prépare pour des départs à la retraite planifiés, puis il baissera à 49,0 en 2021. Les pilotes salariés fournissent un service à 11 des 17 ports de pilotage obligatoire et ils sont brevetés pour chacun des ports ou districts qu'ils desservent. Ils ne peuvent pas être transférés facilement en raison de la formation et des connaissances locales spécifiques qui sont exigées pour obtenir le brevet.
- Les pilotes salariés ont effectué 93,3 % des affectations dans les zones de pilotage obligatoire en 2019 (93,4 % en 2018 et 94,2 % en 2017). Sur ce nombre, 21,9 % des affectations ont été assurées sur rappel ou retour d'appel (21,4 % en 2018 et 20,3 % en 2017). Ce taux d'heures supplémentaires devrait chuter en 2020 du fait de la réduction du trafic.
- Les 6,7 % restants des affectations dans des ports de pilotage obligatoire en 2019 ont été assurés par des pilotes entrepreneurs. Ces pilotes sont payés selon un tarif par affectation qui est entièrement basé sur les recettes de l'Administration dans les six ports de pilotage obligatoire.

- Étant donné les défis du pilotage portuaire, toutes les zones ont assez de pilotes brevetés, et un service de bateau-pilote pour amener le pilote aux navires de passage et les ramener. Ces facteurs limitent les économies ou efficacités qui peuvent être obtenues pendant les périodes où le trafic est faible. Mais pendant la pandémie, il était essentiel d'avoir une représentation locale des employés et des gestionnaires pour fonctionner dans les quatre provinces alors que les voyages étaient interdits.
- L'Administration a plusieurs modèles pour fournir des services de bateaux-pilotes aux 17 ports de pilotage obligatoire. Compte tenu des exigences de la zone spécifique, elle choisit le modèle qui est le plus efficace et le plus rentable pour les utilisateurs, tout en fournissant un transport sécuritaire aux pilotes.

4. RÉVISION PROPOSÉE AUX TAUX DES DROITS

L'Administration a enregistré dans un certain nombre de ports une baisse du trafic qui a commencé avant la pandémie et qui a été amplifiée par les répercussions économiques de la COVID-19. Tel qu'indiqué dans la section 3, l'Administration devrait, pour maintenir son autonomie financière pendant l'exercice 2021, ajuster ses taux forfaitaires pour compenser la baisse de trafic pré- COVID-19 et instaurer un droit additionnel pour le déficit afin de recouvrer les pertes dues à la COVID-19 dans une perspective à moyen terme. Les objectifs financiers associés aux augmentations sont les suivants :

- Ajuster les tarifs réguliers dans les ports où :
 - les niveaux de trafic pré-COVID-19 étaient en train de diminuer ou devraient diminuer;
 - des investissements sont faits dans le port, ce qui augmente les coûts pour améliorer l'efficacité et la fiabilité du service.
- Ajuster les tarifs dans les ports desservis par des pilotes entrepreneurs afin de s'assurer qu'il y a des pilotes brevetés disponibles pour fournir le service.
- Absorber les pertes liées à la COVID-19 en utilisant la dette à court terme. Instaurer un droit additionnel pour le déficit afin de recouvrer ces pertes à moyen terme.

Du fait de la pandémie et de la récession qui a suivi, l'Administration a eu plus de difficulté à modéliser les affectations pour 2021 dans un certain nombre de zones et de secteurs. Même s'il s'est avéré qu'il y avait eu dans certains ports des baisses significatives d'activité non reliées à la COVID-19, l'Administration a plafonné les augmentations des taux forfaitaires à 3 % pour 2021.

a) Calculs des taux forfaitaires pour l'exercice 2021

Les recettes et les montants prévus pour recouvrer les charges, les dépenses d'immobilisations et les réserves sont comparées pour déterminer les changements de taux pour l'exercice 2021. Les procédures de budgétisation des activités et opérations connexes de l'Administration ont été améliorées chaque année et dépendent fortement des renseignements fournis par les parties prenantes par le biais de consultations. Au cours des cinq dernières années, les affectations réellement assurées ont été conformes à 1,4 % près aux activités budgétées et les recettes correspondantes ont été conformes à 3,6 % près au budget pendant cette période.

Étant donné la nature unique du pilotage dans la région de l'Atlantique, l'Autorité s'efforce d'avoir une autonomie financière à long terme dans chaque zone et port, et ce, afin de réduire l'interfinancement entre les parties prenantes.

- 1) À compter du 1^{er} janvier 2021, les tarifs vont augmenter pour les allers simples, les transits et les déplacements dans chacun des 14 ports de pilotage obligatoire, tel que décrit plus tôt. L'impact de ces augmentations représente une hausse de 2,1 %, ou 535 000 \$, des recettes totales. Les augmentations tarifaires et l'impact annuel prévu par port sont résumés ci-dessous :

Port	Augmentation tarifaire	Impact annuel (000)	Profit (perte) budgété sans augmentation (000)	Profit (perte) budgété avec augmentation (000)	Commentaires
Détroit de Canso (N.-É.)	3 %	61 \$	(508 \$)	(448 \$)	Baisses récentes du trafic pré-COVID-19
Baie des Exploits (T.-N.-L.)	3 %	6 \$	(65 \$)	(59 \$)	Baisses récentes du trafic pré-COVID-19
Stephenville (T.-N.-L.)	3 %	3 \$	(61 \$)	(58 \$)	Compensation de l'augmentation des coûts alloués en raison de l'ajout du service de bateau-pilote
Pugwash (N.-É.)	2 %	2 \$	(11 \$)	(11 \$)	Pour assurer la disponibilité des services (pilotes entrepreneurs)
St. John's (T.-N.-L.)	3 %	27 \$	(227 \$)	(200 \$)	Baisses récentes du trafic pré-COVID-19 en raison des certificats de pilotage
Holyrood (T.-N.-L.)	3 %	2 \$	4 \$	6 \$	Même tarif et partage des ressources avec St. John's.
Halifax (N.-É.)	3 %	159 \$	(1 305 \$)	(1 145 \$)	Baisses récentes du trafic pré-COVID-19
Sydney (N.-É.)	3 %	15 \$	(576 \$)	(561 \$)	Baisses récentes du trafic pré-COVID-19
Saint John (N.-B.)	3 %	136 \$	(772 \$)	(637 \$)	Baisse prévue du trafic pré-COVID-19
Lac Bras d'Or	2 %	1 \$	(11 \$)	(10 \$)	Hausse due à l'inflation
Charlottetown (Î.-P.-É.)	2 %	3 \$	(3 \$)	(3 \$)	Pour assurer la disponibilité des services (pilotes entrepreneurs)
Pont de la Confédération (Î.-P.-É.)	2 %	3 \$	(7 \$)	(7 \$)	Pour assurer la disponibilité des services (pilotes entrepreneurs)
Miramichi (N.-B.)	2 %	1 \$	(3 \$)	(2 \$)	Pour assurer la disponibilité des services (pilotes entrepreneurs)
Restigouche (N.-B.)	2 %	1 \$	(1 \$)	0 \$	Pour assurer la disponibilité des services (pilotes entrepreneurs)

- 2) À compter du 1^{er} janvier 2021, le droit de pilotage va augmenter pour la zone de pilotage obligatoire de Voisey's Bay (T.-N.-L.). Le tarif quotidien va passer de 1 000 \$ à 1 200 \$. Il n'a pas changé depuis 12 ans. Cette augmentation vise à faire en sorte que l'Administration puisse attirer et maintenir un bassin de pilotes entrepreneurs brevetés pour la zone.

Port	Augmentation tarifaire	Impact annuel (000)	Profit (perte) budgété sans augmentation (000)	Profit (perte) budgété avec augmentation (000)	Commentaires
Voisey's Bay (T.-N.-L.)	20 %	19 \$	(1 \$)	2 \$	Pour assurer la disponibilité des services après 12 années sans augmentation (pilotes entrepreneurs)

- 3) À compter du 1^{er} janvier 2021, les tarifs vont augmenter pour les allers simples et les déplacements pour tous les ports de pilotage non obligatoire. L'Administration fournit sur demande des pilotes pour ces zones s'il n'y a pas de pilotes brevetés disponibles. Comme elle n'est pas obligée de le faire, le tarif doit être fixé de façon à inciter les pilotes entrepreneurs à accepter ces demandes quand l'industrie le souhaite.

Le droit unitaire pour un aller simple sera majoré de 3 %, tandis que le droit minimum pour ces trajets sera fixé à 800 \$. Le droit pour les déplacements sera un montant fixe de 680 \$.

Port	Augmentation tarifaire	Impact annuel (000)	Profit (perte) budgété sans augmentation (000)	Profit (perte) budgété avec augmentation (000)	Commentaires
Belledune (N.-B.)	3 %	12 \$	0 \$	2 \$	Pour assurer la disponibilité des services (pilotes entrepreneurs)
Sheet Harbour (N.-É.)	3 %	2 \$	1 \$	1 \$	Pour assurer la disponibilité des services (pilotes entrepreneurs)
Summerside (Î.-P.-É.)	3 %	1 \$	0 \$	0 \$	Pour assurer la disponibilité des services (pilotes entrepreneurs)
Zone d'un port ou d'un havre qui n'est pas une zone de pilotage obligatoire	3 %	1 \$	0 \$	0 \$	Il n'y a pas eu récemment d'affectations dans d'autres zones

b) Bateaux-pilotes

À compter du 1^{er} janvier 2021, un droit pour utiliser un bateau-pilote, égal à ce qu'il en coûte actuellement pour commander un bateau-pilote, s'appliquera à Stephenville (T.-N.-L.). Le bateau-pilote était jusqu'à maintenant facturé directement par le biais de l'administration portuaire de la zone, mais cette responsabilité incombe désormais à l'Administration. L'Administration ne l'avait pas inclus dans ses tarifs antérieurs pour la zone. Le tarif actuellement facturé à l'Administration est de 1 500 \$ par affectation.

Port	Augmentation tarifaire	Impact annuel (000)	Profit (perte) budgété sans augmentation (000)	Profit (perte) budgété avec augmentation (000)	Commentaires
Stephenville (T.-N.-L.)	1 500 \$	60 \$	(58 \$)	2 \$	Recouvrement des coûts du bateau-pilote qui étaient jusqu'à présent payés directement par les utilisateurs

c) Zones côtières — Allers simples et déplacements

À compter du 1^{er} janvier 2021, tous les droits quotidiens associés aux zones côtières vont augmenter de 3 %. L'impact annuel total sera de moins de 1 000 \$.

d) Autres changements

À compter du 1^{er} janvier 2021, l'Administration va augmenter d'autres frais comme suit afin de mieux les aligner sur les coûts associés à ces activités. Les tarifs suivants n'ont pas changé depuis 10 ans. L'impact annuel de ces changements est estimé à environ 20 000 \$:

- I. Navires à l'arrêt – la méthode de calcul ne change pas dans cette proposition. Les droits actuels seront majorés en fonction des augmentations ci-dessus pour les voyages et les déplacements, car le droit pour un voyage ou un déplacement d'un navire à l'arrêt correspond au double de ce qui serait à payer si le navire n'était pas à l'arrêt.
- II. Plateformes de forage pétrolier – Les droits reliés aux plateformes de forage pétrolier n'ont pas changé depuis plus de 15 ans. Ces affectations exigent un important investissement en temps de la part de l'Administration et de ses pilotes. Le droit unitaire pour ces affectations augmente de 10 %, le minimum passant de 1 174 \$ à 2 800 \$. L'impact annuel total sera d'environ 11 000 \$.
- III. Bateaux-pilotes – Avec l'ajout d'un droit pour bateau-pilote en 3 b), les changements ci-dessous s'appliqueront comme suit :

(1) Le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote affecté au pilotage d'une plate-forme de forage pétrolier dans une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 2 est le droit forfaitaire prévu à la colonne 4.

(2) Le droit forfaitaire prévu à la colonne 4 de l'annexe 1 pour l'utilisation d'un bateau-pilote lors de l'annulation d'une demande de service de bateau-pilote dans une zone de pilotage obligatoire après que le pilote ait embarqué sur le bateau-pilote, mentionnée à la colonne 1, est exigible.

(3) Le droit forfaitaire prévu à la colonne 4 de l'annexe 1 pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote affecté au

pilotage durant un quart de sécurité dans une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 est exigible.

(4) Le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote affecté au pilotage dans une zone de pilotage non obligatoire est :

(a) lorsque le bateau-pilote est dépêché à partir d'une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 2, le droit forfaitaire prévu à la colonne 4; et

(b) lorsque le bateau-pilote est dépêché à partir d'une zone de pilotage non obligatoire, le coût réel de l'engagement du bateau-pilote.

(5) Par dérogation aux paragraphes (1) et (3), dans les zones de pilotage obligatoires ci-après, le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote affecté au pilotage est le coût réel de l'engagement du bateau-pilote :

(a) Pugwash (N.-É.), à tout moment pendant l'année;

(b) Charlottetown Î.-P.-É.), à tout moment pendant l'année;

(c) Humber Arm (T.-N.-L.), du 15 décembre d'une année au 15 avril de l'année suivante;

(d) Stephenville (T.-N.-L.), à tout moment pendant l'année;

(e) Miramichi (N.-B.), à tout moment pendant l'année; et

(f) Restigouche (N.-B.), à tout moment pendant l'année.

(6) Par dérogation au paragraphe (2), dans les zones de pilotage obligatoire ci-après, le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote lors de l'annulation d'une demande de service de bateau-pilote après que le pilote a embarqué sur le bateau-pilote est le coût réel de l'engagement du bateau-pilote :

(a) Pugwash (N.-É.), à tout moment pendant l'année;

(b) Charlottetown Î.-P.-É.), à tout moment pendant l'année;

(c) Humber Arm (T.-N.-L.), du 15 décembre d'une année au 15 avril de l'année suivante;

(d) Stephenville (T.-N.-L.), à tout moment pendant l'année;

(e) Miramichi (N.-B.), à tout moment pendant l'année; et

(f) Restigouche (N.-B.), à tout moment pendant l'année.

IV. Écluses – Le droit exigible pour le passage d'un navire dans les écluses de Canso et de St. Peter's va passer de 158 \$ à 174 \$.

V. Voyages d'essai – Le droit exigible pour un voyage d'essai va passer de 330 \$ à 363 \$ pour les trois premières heures et de 120 \$ à 132 \$ pour chaque heure ou partie d'heure subséquente.

- VI. Régulations des compas – Le droit exigible pour les régulations des compas va passer de 330 \$ à 363 \$ pour les trois premières heures et de 120 \$ à 132 \$ pour chaque heure ou partie d'heure subséquente.
- VII. Cale sèche – Le droit exigible lorsqu'un pilote conduit un navire à une cale sèche, à un quai flottant, à un bassin de radoub, à un élévateur à navires ou à un berceau, ou le ramène de l'un de ces lieux va passer de 166 \$ à 183 \$.
- VIII. Retenue à bord d'un navire – Le droit exigible pour la deuxième heure de retenue va passer de 210 \$ à 231 \$. Le droit exigible pour chaque heure ou partie d'heure subséquente va passer de 120 \$ à 132 \$. Le droit maximum pour toute période de 24 heures va passer de 930 \$ à 1 023 \$.
- IX. Retenue à terre – Le droit exigible pour chaque heure de retenue va passer de 120 \$ à 132 \$. Le droit maximum pour toute période de 24 heures va passer de 930 \$ à 1 023 \$.
- X. Retenue à bord de plateformes de forage pétrolier – Lorsque, à cause de conditions atmosphériques défavorables, un pilote est dans l'impossibilité de quitter une plateforme de forage pétrolier après l'avoir pilotée ou y avoir effectué un quart de sécurité, le droit exigible est égal au droit payable en vertu de l'article g (ii).
- XI. Voyages et autres dépenses des pilotes – Les dépenses de voyage, de repas et d'hébergement effectuées par un pilote qui sont directement reliées à une affectation de pilotage sont payables en tant que droits de pilotage. Cela ne change pas pour l'instant.
- XII. Droits pour un pilote transporté vers une zone de pilotage – Le droit exigible pour les deux premières heures de transit va passer de 210 \$ à 231 \$. Le droit pour chaque heure ou partie d'heure en sus va passer de 120 \$ à 132 \$. Le droit maximum pour toute période de 24 heures va passer de 930 \$ à 1 023 \$.
- XIII. Droits pour un pilote transporté au-delà d'une zone de pilotage – Le droit exigible pour les deux premières heures de transit va passer de 210 \$ à 231 \$. Le droit pour chaque heure ou partie d'heure en sus va passer de 120 \$ à 132 \$. Le droit maximum pour toute période de 24 heures va passer de 930 \$ à 1 023 \$.
- XIV. Quarts de sécurité – Le droit exigible pour les deux premières heures d'un quart de sécurité va passer de 210 \$ à 231 \$. Le droit pour chaque heure ou partie d'heure en sus va passer de 120 \$ à 132 \$. Le droit maximum pour toute période de 24 heures va passer de 930 \$ à 1 023 \$.
- Si le quart de sécurité s'effectue sur une plateforme de forage pétrolier, le droit minimum va passer de 1 174 \$ à 2 800 \$, tandis que le droit unitaire va passer de 1,68 \$ à 1,85 \$.
- XV. Annulations – Le droit maximum à payer en cas d'annulation va passer de 900 \$ à 1 000 \$.

- XVI. Remorqueurs et chalands – Pour plus de certitude, lorsque les services de pilotage s'appliquent à un remorqueur ou à un chaland, l'unité de pilotage à utiliser dans la formule est la somme des unités de pilotage de chacun des navires soumis au pilotage obligatoire ou pour lequel les services de pilotage sont demandés. Cette méthode ne change pas pour l'instant.
- XVII. Droits par pilote – Pour plus de certitude, lorsque les services de plus d'un pilote sont utilisés, les droits sont calculés en multipliant les droits de pilotage fixés par le présent règlement par le nombre de pilotes utilisés pour accomplir ces services. Cette méthode ne change pas pour l'instant.

e) Droit additionnel pour le déficit

Pour une période de cinq ans débutant le 1^{er} janvier 2021, un droit additionnel de 4,0 % sera payable sur chaque droit fixe, minimum, forfaitaire et d'annulation payable à l'Administration pour des services de pilotage fournis dans les zones de pilotage suivantes :

- I. Baie des Exploits (Botwood et Lewisporte) (T.-N.-L.);
- II. Holyrood (T.-N.-L.);
- III. Humber Arm (T.-N.-L.);
- IV. Placentia Bay (T.-N.-L.);
- V. St. John's (T.-N.-L.);
- VI. Stephenville (T.-N.-L.);
- VII. Cap-Breton (zone A, Sydney) (N.-É.);
- VIII. Cap-Breton (zone B, lac Bras d'Or) (N.-É.);
- IX. Cap-Breton (zones C et D, détroit de Canso) (N.-É.);
- X. Halifax (N.-É.); et
- XI. Saint John (N.-B.).

Ce droit vise à stabiliser le solde de liquidités disponibles de l'Administration pour fonctionner jusqu'à la fin de la cinquième année. L'Administration va examiner ce droit chaque année pour déterminer s'il doit être maintenu jusqu'à sa date d'expiration.

5. AVANTAGES ET COÛTS

Une analyse coûts-avantages a été menée afin de déterminer l'impact de l'augmentation des tarifs. Elle couvre une période de 10 ans débutant la première année de l'augmentation (2021 à 2030). Selon l'analyse, l'augmentation des tarifs réguliers pour les services de pilotage va générer des recettes annuelles moyennes supplémentaires de 622 000 \$ (en dollars constants de 2020) au cours des 10 prochaines années et un coût total équivalent pour l'industrie. Cela inclut une hypothèse selon laquelle les volumes de trafic vont augmenter pendant la reprise du déclin provoqué par la COVID-19.

Le droit additionnel pour le déficit est censé être en place pendant toute la période de cinq ans couverte par cette analyse. Pendant cette période, il va générer des recettes annuelles moyennes de 1,052 M\$.

Des tarifs de pilotage plus élevés vont assurer l'autonomie financière de l'Administration ainsi que la prestation ininterrompue de services de pilotage efficaces et en temps opportun.

Impacts quantifiés (en dollars canadiens, niveau de prix / dollars constants de 2020)

État des coûts-avantages

Taux de réduction : 7 %		Année de base 2021	2022	2023	Année finale 2030	Total (PV)	Moyenne
Coûts	Tarifs réguliers – industrie du transport maritime	535 000 \$	559 000 \$	606 000 \$	645 000 \$	4 337 000 \$	622 000 \$
	Droit additionnel pour le déficit - industrie du transport maritime	905 000 \$	955 000 \$	1 056 000 \$	0 \$	4 271 000 \$	*1 052 000 \$
	Total – industrie du transport maritime	1 440 000 \$	1 514 000 \$	1 662 000 \$	645 000 \$	8 532 000 \$	1 138 000 \$
Avantages nets						—	—

*Moyenne sur la période de cinq ans où elle est en vigueur.

B. Impacts qualitatifs

Industrie du transport maritime	Services de pilotage sécuritaires, efficaces et ponctuels dans les eaux navigables relevant de l'Administration.
Administration de pilotage de l'Atlantique	Maintien de l'autonomie financière et des activités de l'Administration, et durabilité des actifs.
Canadiens	Transport maritime sécuritaire dans la zone de pilotage atlantique. La durabilité de l'Administration de pilotage de l'Atlantique va éviter les licenciements et les conséquences connexes du chômage.
Importateurs et exportateurs canadiens	Possibilité pour l'industrie du transport maritime de passer le coût de l'augmentation tarifaire aux importateurs et exportateurs de la zone de pilotage atlantique.

6. RÉVISION PROPOSÉE AUX LIQUIDITÉS ET INVESTISSEMENTS

Les changements sont établis en fonction des exigences financières de l'Administration, qui tiennent compte des volumes projetés et des dépenses planifiées. Étant donné que les recettes et les dépenses réelles différeront de ces estimations, des méthodes pour accumuler les écarts sont nécessaires pour qu'ils puissent être pris en considération lors de l'établissement des droits futurs et que des risques d'exploitation ne soient pas introduits sans le vouloir dans l'Administration. Il est également nécessaire d'absorber des facteurs imprévisibles – surtout les fluctuations dans les volumes de trafic résultant de circonstances imprévues (c.-à-d. fermetures ou ralentissements de raffineries, délivrance de certificats, sociétés maritimes qui quittent la région atlantique).

En déterminant le niveau des droits, l'Administration tient compte de ses besoins financiers actuels et futurs. Elle prend en compte, en autres choses, de ce qui suit pour établir les droits de service :

- Les besoins financiers de l'Administration et la mesure dans laquelle les charges d'exploitation sont variables;
- Les coûts d'immobilisations à venir prévus et la mesure dans laquelle des emprunts sont introduits; et
- Le solde actuel et anticipé du compte de liquidités et d'investissements.

La mesure principale de l'autonomie financière de l'Administration est son flux de trésorerie net. Les flux de trésorerie réels et projetés sont résumés ci-dessous, tout comme les soldes de l'encaisse et des économies budgétés :

	Exercice 2019 Réal	Exercice 2020 Projections	Exercice 2021 Prévisions
Liquidités générées par (utilisées pour) les activités d'exploitation	4 409	(1 024)	1 014
Flux de trésorerie finançant les activités			
Liquidités générées par les emprunts	-	825	8 409
Paiements des emprunts et loyers	(809)	(866)	(1 077)
Liquidités générées par (utilisées pour) les activités de financement	(809)	(41)	7,332
Liquidités (utilisées) pour les activités d'investissement – Ajouts d'immobilisations	(1 730)	(4 308)	(8 918)
Total des changements de liquidités	1 870	(5 373)	(572)
Total des liquidités à la fin de l'exercice			
Solde et réserve de liquidités	4,359	886	128
Économies – Remplacement d'immobilisations	2,700	1,000	1,386
Économies – Obligations au titre des départs futurs	900	700	500
Total des liquidités à la fin de l'exercice	7 959	2 586	2 014

L'Administration a fixé les objectifs suivants pour mesurer son autonomie financière à long terme :

Solde et réserve de liquidités d'exploitation – L'Administration a une cible basée sur l'actif et le passif actuels pour son solde et sa réserve d'exploitation. Les liquidités en sus de cette exigence sont transférées dans les économies pour les besoins indiqués ci-dessous.

Étant donné les déclinés liés à la COVID-19, la réserve a été nécessaire pour financer l'exploitation et l'Administration s'attend à recourir occasionnellement à un financement à court terme pendant plusieurs années pour remplir son mandat. Le plan actuel consiste à recommencer à constituer une réserve d'ici la fin de 2024 et à atteindre la cible d'ici la fin de 2026.

Économies pour le remplacement des immobilisations – L'Administration a établi une stratégie de renouvellement de sa flotte à long terme, qui inclut un investissement dans de nouveaux navires ayant débuté en 2020. Cette stratégie comprend aussi des radoubs en milieu de vie et des constructions futures planifiées.

Les économies affectées à cela seront épuisées au début de 2021 avec la construction des deux navires. Le plan suppose une augmentation des emprunts à long terme précédemment anticipés pour ce projet, car les soldes de liquidités de l'Administration ont pâti de la COVID-19. L'Administration ne va pas affecter des fonds futurs aux économies prévues à cet effet tant que les cibles de la réserve financière ne seront pas atteintes.

Économies pour les obligations liées aux départs futurs – L'Administration se propose, entre autres objectifs financiers, de financer les obligations au titre des départs futurs pour les employés qui bénéficient de cet ancien avantage social. Il y a des années où des paiements plus importants sont nécessaires et ont un impact à court terme sur les flux de trésorerie. Le fait d'avoir ce fonds permet d'effectuer des paiements à même les économies sans répercussions sur les besoins en liquidités financés par les utilisateurs pendant ces années.

Étant donné les manques de liquidités occasionnés par la COVID-19, les économies dans ce fonds seront utilisées au cours des prochaines années pour effectuer ces paiements de départ et elles seront épuisées d'ici la fin de 2022. L'Administration ne va pas cotiser à l'avenir à des fonds destinés à faire des économies à cette fin tant que les cibles de réserves financières ne seront pas atteintes.

L'examen et la détermination d'un plan de secours approprié, qui inclut les liquidités et les économies, sont faits chaque année et serviront à établir les droits futurs.

7. JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION RELATIVE AUX PRINCIPES DE PERCEPTION DES DROITS

Les principes qui régissent l'établissement de nouveaux droits ou la révision des droits existants par l'Administration sont énoncés dans le paragraphe 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Chacun des principes est présenté ci-dessous en italiques, suivi d'une explication de la façon dont l'avis se conforme au principe en question.

33.2 (1) a. Les droits de pilotage sont établis et révisés conformément à une méthode de calcul claire qui a été établie et publiée par l'Administration, et qui énonce les conditions applicables à ces droits;

La méthode, qui est reflétée dans le présent document, a été publiée tel que requis sur le site web de l'Administration sous le paragraphe 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Compte tenu de ces renseignements, toute personne assujettie aux droits de l'Administration peut calculer le montant qui serait à payer pour un service de pilotage donné.

33.2 (1) b. Les droits de pilotage sont conçus de façon à ne pas encourager les usagers à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour éviter d'avoir à les payer;

Les droits de l'Administration ne sont pas structurés de sorte que la sécurité risque d'être affectée. Étant donné que les services de pilotage sont obligatoires dans les eaux de pilotage obligatoire où une évaluation des risques a déterminé que le pilotage est nécessaire pour la sécurité de la navigation, les usagers n'ont pas la possibilité de choisir d'utiliser ou non les services d'un pilote dans ces zones. En outre, la structure des droits de l'Administration est telle qu'ils ne peuvent pas être évités ou diminués en ajustant les opérations d'une manière qui réduit la sécurité. Les ports actuellement considérés comme étant des zones de pilotage non obligatoire n'ont pas été jugés non sécuritaires dans le cadre d'une évaluation des risques.

33.2 (1) c. Les droits de pilotage s'appliquent de la même façon aux usagers ou navires canadiens et aux usagers ou navires étrangers;

Les droits révisés qui sont proposés pour une affectation ne font pas la distinction entre un navire national ou étranger.

33.2 (1) d. Les droits de pilotage fixés par une Administration doivent lui assurer un financement autonome de ses opérations et être équitables et raisonnables;

Les droits proposés sont basés sur une dotation de charges d'exploitation et de coûts d'immobilisations, qui permettent à l'Administration de remplir son mandat et de mener à bien sa mission. Les majorations sont justes et raisonnables compte tenu de l'augmentation des coûts de fonctionnement, des impacts à plus court terme de la COVID-19 et des changements à plus long terme dans les niveaux de trafic anticipés.

33.2 (1) e. Le taux des droits de pilotage ne peut être tel que les recettes anticipées, d'après les prévisions raisonnables et prudentes, dépassent les obligations financières courantes et futures de l'Administration associées à la prestation de services de pilotage obligatoire;

Les droits de l'Administration sont établis en sachant qu'ils ne permettront pas de recouvrer toutes les dépenses de l'Administration pour 2021, en n'incluant pas d'autres recettes déterminées conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) et les coûts pour se conformer à certaines exigences financières décrites à l'alinéa 33.2 (2) de la *Loi sur le pilotage*.

Pour l'exercice 2021, l'Administration ne devrait pas générer assez de ressources pour entamer sa stratégie de remplacement du capital sans épuiser ses réserves de fonctionnement et avoir besoin d'un financement additionnel. Les droits vont servir à ramener les finances de l'Administration à une position plus stable d'ici plusieurs années.

8. COÛT DES SERVICES

L'Administration déclare les coûts pour chaque port ou district où des services de pilotage sont fournis, et ce, conformément aux IFRS. Il y a actuellement 23 centres de services qui représentent les ports ayant eu récemment de l'activité. L'abondance des coûts est directement attribuable à un centre de services dont les ressources sont disponibles et utilisées dans chacun des ports. Les pilotes sont brevetés pour des ports spécifiques, les services de bateaux-pilotes et les installations sont localisés, et d'autres coûts sont générés par des affectations de pilotage spécifiques. Les coûts partagés incluent les frais généraux administratifs, les coûts du centre de répartition et les coûts de formations, et ils sont imputés en fonction des mesures de l'activité ou des ressources en pilotes brevetés.

a) Méthode d'imputation des coûts

Pour déterminer les droits et mesurer les résultats que cela donne, les coûts directs pour les ressources disponibles mises à la disposition de la zone sont appliqués au centre de services en question. Ces coûts incluent :

- Les salaires et avantages sociaux des pilotes;
- Les coûts des bateaux-pilotes et les services d'équipage;
- Les coûts des quais et structures locaux;
- Les coûts d'amortissement et de financement reliés à ce qui précède;
- Les communications et l'équipement reliés à ce qui précède; et
- Les services ou activités professionnels spécifiques au port ou à la zone.

Les coûts variables engendrés par l'activité dans la zone spécifique sont également imputés au centre où ils ont été engagés. Ces coûts incluent :

- Le carburant des bateaux-pilotes; et
- Les frais de déplacement des pilotes et équipages.

Les autres coûts qui ne sont pas attribuables à un centre de services en particulier sont imputés proportionnellement à ceux qui lui sont directement affectés.

b) Processus d'imputation des coûts

Des budgets individuels sont préparés pour chaque centre de coûts en prenant les coûts réels de l'année d'avant comme base. Ces coûts sont ensuite ajustés en fonction des changements et engagements contractuels, des modifications planifiées aux ressources de la zone et des changements d'activité prévus.

- Les ressources en pilotes sont brevetées pour des ports spécifiques. Les coûts prévus de ces ressources sont imputés aux ports ou zones en question. Quand des pilotes sont brevetés pour plus d'un port dans un district, les heures travaillées dans chaque port formeront la base de l'imputation.

- Les coûts des bateaux-pilotes et les dépenses des équipages sont des ressources locales et les coûts sont imputés à la zone en question.
- Les quais, les installations d'entreposage, et les bureaux des pilotes et des membres d'équipage locaux ont des coûts qui sont aussi imputés directement au centre de coûts en question.
- Les actifs ci-dessus ont des coûts d'amortissement et de financement qui leur sont rattachés et qui leur sont aussi imputés directement.
- Les autres dépenses directement reliées à la mise à disposition de pilotes brevetés localement ou de services dans la zone sont imputés directement aux zones en question.

Les coûts variables pour chaque port, y compris ceux du carburant des bateaux-pilotes et du transport, sont budgétés en fonction de l'activité de pilotage prévue. L'Administration utilise plusieurs sources d'information pour prédire les niveaux de trafic. Les tendances du trafic des années antérieures sont combinées aux changements dans chacun des secteurs commerciaux, aux expansions ou contractions annoncées ou prévues, et aux conditions économiques générales.

Les coûts imputés sont déterminés en préparant des budgets pour l'administration, la répartition et la formation. Ces budgets sont basés sur les coûts historiques, les ententes contractuelles et les déclencheurs de besoins en formation. Ces coûts sont ensuite imputés aux centres de services en fonction des ressources et des niveaux d'activité de chacun.

9. ÉTABLISSEMENT DES DROITS

Lorsqu'elle détermine les droits, l'Administration cherche à assurer l'autonomie financière de chaque zone et port à long terme. Les tarifs sont établis pour chaque port afin d'y arriver, et ce, dans un souci de limiter l'interfinancement entre les parties prenantes.

Un droit est perçu pour chaque affectation de pilotage en fonction du type de mouvement, des exigences de pilotage pour la zone et des définitions ci-dessous :

Définitions

- **Aller simple**
 - Le passage d'un navire, selon le cas :
 - (a) de l'extérieur d'une zone de pilotage obligatoire ou d'une zone de pilotage non obligatoire vers n'importe quelle destination à l'intérieur de cette zone (arrivée)
 - (b) de l'intérieur d'une zone de pilotage obligatoire ou d'une zone de pilotage non obligatoire vers n'importe quelle destination à l'extérieur de cette zone (départ).
- **Bateau-pilote** Bateau utilisé par l'Administration pour l'embarquement ou le débarquement des pilotes.
- **Creux sur quille** À l'égard d'un navire, distance verticale, en unités métriques, mesurée au milieu du navire, à partir du dessus de la tôle de quille jusqu'au pont continu le plus élevé qui s'étend de l'avant à l'arrière et d'un bord à l'autre du navire, la continuité du pont n'étant pas, aux fins de la présente définition, considérée comme interrompue par la présence d'ouvertures de tonnage, d'espaces machines ou d'un décrochement.

- **Déplacement**
 - Manœuvre d'un navire dans les limites d'une zone de pilotage obligatoire ou d'une zone de pilotage non obligatoire, qu'il soit déplacé d'un poste à un autre ou ramené au même poste. Ne constitue pas un déplacement à moins d'avoir recours aux services d'un pilote, le halage d'un navire d'un poste à un autre uniquement à l'aide d'amarres capelées sur un quai, sur le rivage ou sur une bouée d'amarrage.
- **Largeur** À l'égard d'un navire, largeur maximale, en unités métriques, entre les faces externes des bordés extérieurs du navire.
- **Longueur** À l'égard d'un navire, distance, en unités métriques, entre l'extrémité avant et l'extrémité arrière du navire.
- **Navire à l'arrêt** Navire automoteur qui n'a pas l'usage de son appareil moteur ou de son gouvernail, à l'exclusion d'un navire halé d'un poste à un autre uniquement à l'aide d'amarres capelées sur un quai, sur le rivage ou sur une bouée d'amarrage.
- **Poste** Sont assimilés aux postes, les quais, les jetées, les mouillages et les bouées d'amarrage.
- **Transit**
 - Passage ininterrompu d'un navire traversant une zone de pilotage obligatoire.
- **Unité de pilotage** À l'égard d'un navire, le chiffre obtenu en multipliant sa longueur par sa largeur et par son creux sur quille, et en divisant le produit par 283,17.
- **Zone de pilotage non obligatoire** Zone d'un port ou d'un havre décrite à l'annexe 1 ou zone côtière.
- **Zone de pilotage obligatoire** Zone de pilotage obligatoire établie à l'article 3 du Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.
- **Zone côtière** Partie de la région de l'Administration de pilotage de l'Atlantique dont les eaux sont situées à l'extérieur des zones de pilotage obligatoire et qui, selon le cas
 - **(a)** sont situées autour de la Nouvelle-Écosse, au sud et au sud-ouest de Halifax,
 - **(b)** font partie de la baie de Fundy ou sont contiguës à cette baie, ou
 - **(c)** sont situées au sud et au sud-ouest des approches extérieures de la baie Chedabucto.

Calculs

Les calculs, qui sont basés sur la zone ou le port, servant à déterminer le coût pour un navire sont comme suit :

Les références aux tableaux dans le calcul des droits ci-dessous correspondent aux tableaux suivants :

A. ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — ALLERS SIMPLES (TABLEAU 1)

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Élément	Zone de pilotage obligatoire	Droit minimum (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)	Consommation de carburant budgétisée (litres)
1	Saint John (N.-B.)	1 891,00	4,91	1 059,00	110,00
2	Miramichi (N.-B.)	1 873,00	6,30	565,00	s.o.
3	Restigouche (zone A, Dalhousie et zone B, Campbellton) (N.-B.)	2 040,00	9,16	1 020,00	s.o.
4	Halifax (N.-É.)	1 732,00	3,04	779,00	140,00
5	Cap-Breton (zone A, Sydney) (N.-É.)	2 637,00	7,66	1 284,00	108,00
6	Cap-Breton (zone B, Bras d'Or Lake) (N.-É.)	3 059,00	13,50	2 180,00	108,00
7	Cap-Breton (zones C et D, détroit de Canso) (N.-É.)	1 813,00	4,88	1 323,00	290,00
8	Pugwash (N.-É.)	s.o.	5,70	483,00	s.o.
9	Baie des Exploits (Botwood et Lewisporte) (T.-N.-L.)	2 672,00	13,70	1 302,00	s.o.
10	Holyrood (T.-N.-L.)	2 448,00	7,75	790,00	s.o.
11	Humber Arm (T.-N.-L.)	2 622,00	11,20	1 311,00	s.o.
12	Baie Placentia (T.-N.-L.)	3 298,00	5,81	2 488,00	600,00
13	St. John's (T.-N.-L.)	2 448,00	7,75	790,00	80,00
14	Stephenville (T.-N.-L.)	2 374,00	12,18	1 157,00	s.o.
15	Charlottetown (Î.-P.-É.)	s.o.	3,63	369,00	s.o.

B. ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — TRANSITS (TABLEAU 2)

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Élément	Zone de pilotage obligatoire	Droit fixe sans bateau-pilote (\$)	Droit fixe avec bateau-pilote (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)	Consommation de carburant budgétisée (litres)
1	Saint John (N.-B.)	1 426,00	1 426,00	s.o.	s.o.	110,00
2	Miramichi (N.-B.)	s.o.	s.o.	6,30	565,00	s.o.
3	Restigouche (zone A, Dalhousie et zone B, Campbellton) (N.-B.)	s.o.	s.o.	9,16	1 020,00	s.o.
4	Halifax (N.-É.)	s.o.	s.o.	3,04	779,00	140,00
5	Cap-Breton (zone A, Sydney) (N.-É.)	s.o.	s.o.	7,66	1 284,00	108,00
6	Cap-Breton (zone B, lac Bras d'Or) (N.-É.)	s.o.	s.o.	11,17	1 796,00	108,00
7	Cap-Breton (Zones C and D, Strait of Canso) (N.-É.)	s.o.	2 102,00	s.o.	s.o.	290,00
8	Pugwash (N.-É.)	s.o.	s.o.	5,70	483,00	s.o.
9	Baie des Exploits (Botwood et Lewisporte) (T.-N.-L.)	s.o.	s.o.	13,70	1 302,00	s.o.
10	Holyrood (T.-N.-L.)	s.o.	s.o.	7,75	790,00	s.o.
11	Humber Arm (T.-N.-L.)	s.o.	s.o.	11,20	1 311,00	s.o.
12	Baie Placentia (T.-N.-L.)	s.o.	s.o.	5,81	2 488,00	600,00
13	St. John's (T.-N.-L.)	s.o.	s.o.	7,75	790,00	80,00
14	Stephenville (T.-N.-L. T.-N.-L.)	s.o.	s.o.	12,18	1 157,00	s.o.

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Élément	Zone de pilotage obligatoire	Droit fixe sans bateau-pilote (\$)	Droit fixe avec bateau-pilote (\$)	Droit unitaire (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire (\$)	Consommation de carburant budgétisée (litres)
15	Charlottetown (Î.-P.-É.)	s.o.	s.o.	3,63	369,00	s.o.
16	Pont de la Confédération (Î.-P.-É.)	765,00	1 639,00	s.o.	s.o.	s.o.

C. ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — DÉPLACEMENTS (TABLEAU 3)

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8
Élément	Zone de pilotage obligatoire	Droit fixe (\$)	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)	Consommation de carburant budgétisée (litres)
1	Saint John (N.-B.)	s.o.	1 701,00	3,92	847,00	4,43	953,00	110,00
2	Miramichi (N.-B.)	622,00	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
3	Restigouche (zone A, Dalhousie et zone B, Campbellton (N.-B.))	s.o.	1 836,00	7,32	816,00	8,24	918,00	s.o.
4	Halifax (N.-É.)	s.o.	1 559,00	2,43	623,00	2,74	701,00	140,00
5	Cap-Breton (zone A, Sydney) (N.-É.)	s.o.	2 373,00	6,11	1 028,00	6,89	1 158,00	108,00
6	Cap-Breton (zone B, lac Bras d'Or) (N.-É.)	s.o.	2 753,00	10,83	1 744,00	12,20	1 962,00	108,00
7	Cap-Breton (zones C et D,	s.o.	1 632,00	3,91	1 059,00	4,39	1 192,00	290,00

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8
Élément	Zone de pilotage obligatoire	Droit fixe (\$)	Droit minimum (\$)	Droit unitaire sans bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire sans bateau-pilote (\$)	Droit unitaire avec bateau-pilote (\$/unité de pilotage)	Droit forfaitaire avec bateau-pilote (\$)	Consommation de carburant budgétisée (litres)
	détroit de Canso) (N.-É.)							
8	Pugwash (N.-É.)	521,00	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.
9	Baie des Exploits (Botwood et Lewisporte) (T.-N.-L.)	s.o.	2 404,00	10,97	1 044,00	12,34	1 174,00	s.o.
10	Holyrood (T.-N.-L.)	s.o.	2 203,00	6,20	631,00	6,98	711,00	s.o.
11	Humber Arm (T.-N.-L.)	s.o.	2 359,00	8,97	1 047,00	10,09	1 180,00	s.o.
12	Baie Placentia (T.-N.-L.)							
	(a) entre les terminaux de Whiffen Head et Come By Chance	s.o.	1 648,00	2,91	1 244,00	s.o.	s.o.	s.o.
	(b) toute autre zone	s.o.	2 967,00	4,65	1 991,00	5,22	2 239,00	600,00
13	St. John's (T.-N.-L.)	s.o.	2 203,00	6,20	631,00	6,98	711,00	80,00
14	Stephenville (T.-N.-L.)	s.o.	2 137,00	9,74	925,00	10,98	1 040,00	s.o.
15	Charlottetown (Î.-P.-É.)	400,00	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.	s.o.

D. AUTRES ZONES D'UN PORT OU D'UN HAVRE (NOUVEAU-BRUNSWICK, NOUVELLE-ÉCOSSE, ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD ET QUÉBEC) — ALLERS SIMPLES ET DÉPLACEMENTS (TABLE 4)

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Élément	Zone d'un port ou d'un havre	Redevance minimale, aller simple (\$)	Redevance unitaire, aller simple (\$/unité de pilotage)	Redevance de déplacement (\$)
1	Caraquet (N.-B.)	800,00	4,56	680,00
2	Belledune (N.-B.)	800,00	4,56	680,00
3	Sheet Harbour (N.-É.)	800,00	4,56	680,00
4	Shelbourne (N.-É.)	800,00	4,56	680,00
5	Pictou (N.-É.)	800,00	4,56	680,00
6	Souris (Î.-P.-É.)	800,00	4,56	680,00
7	Summerside (Î.-P.-É.)	800,00	4,56	680,00
8	Chandler (QC)	800,00	4,56	680,00
9	Zone d'un port ou d'un havre qui est une zone de pilotage non obligatoire	800,00	4,56	680,00

- Pour plus de certitude, lorsque des services de pilotage sont fournis pour un remorqueur et un ou des chalands, l'unité de pilotage à utiliser dans la formule est la somme des unités de pilotage de chaque navire assujéti au pilotage obligatoire ou les services de pilotage demandés.
- Pour plus de certitude, lorsque les services de plus d'un pilote sont utilisés, les droits pour ces services seront déterminés en multipliant le nombre de pilotes par les droits calculés ci-dessous.

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — ALLERS SIMPLES

Le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire à l'arrêt ou d'une plateforme de forage pétrolier, pour un voyage simple dans une zone de pilotage obligatoire mentionnée dans le tableau 1 correspond à la somme de la valeur X et de la plus élevée des valeurs Y ou Z :

où

X = les frais de carburant calculés selon la formule suivante :

$$\mathbf{PMC \times CCB}$$

où

PMC = le prix moyen, en dollars par litre, pour le carburant du bateau-pilote utilisé dans la zone de pilotage obligatoire, basé sur les factures reçues par l'Administration pour le carburant fourni au bateau-pilote pendant le mois civil précédant de deux mois celui où l'aller simple est effectué, et

CCB = la consommation de carburant budgétisée prévue à la colonne 5 ou 0 si « s.o. », si la mention « S/O » figure à la colonne 5;

Y = le droit minimum prévu à la colonne 2;

Z = le montant calculé selon la formule suivante :

$$\mathbf{(le\ plus\ élevé\ des\ produits\ suivants,\ soit\ (UP \times DU)\ soit\ (JB \times DT)) + DF}$$

où :

UP= l'unité de pilotage,

DU= le droit unitaire prévu à la colonne 3,

JB= la jauge brute,

DT= le droit de jauge de 0,0175 \$ par jauge brute,

DF= le droit forfaitaire prévu à la colonne 4.

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — TRANSITS

(1) Si aucun bateau-pilote n'est utilisé, le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire à l'arrêt ou d'une plateforme de forage pétrolier, pour un voyage via une zone de pilotage obligatoire mentionnée dans le tableau 2 correspond soit au droit fixe prévu à la colonne 2, soit, si la mention « S/O » figure à la colonne 2, au montant calculé selon la formule suivante :

$$\mathbf{(UP \times DU) + DF}$$

où

UP = l'unité de pilotage

DU = le droit unitaire établie prévu à la colonne 4;

DF = le droit forfaitaire prévu à la colonne 5.

(2) Si un bateau-pilote est utilisé, le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire à l'arrêt ou d'une plateforme de forage pétrolier, pour un voyage via une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 3 correspond à la somme de la valeur X et de la plus élevée des valeurs Y ou Z :

où

X = les frais de carburant calculés selon la formule suivante :

$$\mathbf{PMC \times CCB}$$

où

PMC = le prix moyen du carburant, en dollars par litre, pour le bateau-pilote utilisé dans la zone de pilotage obligatoire, en fonction des factures reçues par l'Administration pour le carburant ayant servi au ravitaillement du bateau-pilote au cours du deuxième mois civil précédant le mois où le voyage est entrepris

CCB = la consommation de carburant budgétisée prévue à la colonne 6 ou 0, si la mention « S/O » figure à la colonne 6;

Y = le droit fixe prévu à la colonne 3;

Z = le montant calculé selon la formule suivante :

$$\mathbf{(UP \times DU) + DF}$$

où

UP = l'unité de pilotage,

DU = le droit unitaire prévu à la colonne 4,

DF = le droit forfaitaire prévu à la colonne 5.

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — DÉPLACEMENTS

Le droit exigible à l'égard d'un navire, à l'exclusion d'un navire mort ou d'une plateforme de forage pétrolier, pour un déplacement dans une zone de pilotage obligatoire mentionnée dans le tableau 3 correspond soit à la somme de la valeur X et du droit fixe prévu à la colonne 2, soit, si la mention « S/O » figure à la colonne 2, à la somme des valeurs X et Y :

où

X = les frais supplémentaires de carburant calculés selon la formule suivante :

$$\mathbf{PMC \times CCB}$$

où

PMC = le prix moyen du carburant, en dollars par litre, pour le bateau-pilote utilisé dans la zone de pilotage obligatoire, en fonction des factures reçues par l'Administration pour le carburant ayant servi au ravitaillement du bateau-pilote au cours du deuxième mois civil précédant le mois où le déplacement est entrepris

CCB = la consommation de carburant budgétisée prévue à la colonne 8 ou 0, si la mention « S/O » figure à la colonne 8;

Y = la plus élevée des valeurs suivantes, soit le droit minimum prévu à la colonne 3, soit le montant calculé selon la formule suivante :

:

$$\mathbf{(UP \times DU) + DF + RB}$$

où

UP = unité de pilotage,

DU = le droit unitaire prévu à la colonne 4 si aucun bateau-pilote n'est utilisé ou à la colonne 6 si un bateau-pilote est utilisé,

DF = le droit forfaitaire prévu à la colonne 5 si aucun bateau-pilote n'est utilisé ou à la colonne 7 si un bateau-pilote est utilisé,

RB = le droit supplémentaire pour le remplacement d'un bateau-pilote prévu à la colonne 8.

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE DE VOISEY'S BAY

Étant donné la nature unique du service de pilotage à Voisey's Bay, le droit de pilotage pour un navire, autre qu'un navire à l'arrêt ou une plateforme de forage pétrolier, pour un aller simple ou un déplacement dans la zone, est un droit quotidien qui est appliqué pour chaque période de 24 heures ou partie de période de 24 heures. Cette période débute lorsque le pilote quitte l'endroit où il a reçu son affectation et se termine lorsqu'il est de retour à l'endroit où il a reçu son affectation, et comprend le temps de déplacement lié à l'affectation de pilotage.

ZONES CÔTIÈRES — ALLERS SIMPLES ET DÉPLACEMENTS

Pour le pilotage effectué dans une zone côtière, autre qu'un navire à l'arrêt ou une plateforme de forage pétrolier, un droit quotidien qui est appliqué pour chaque période de 24 heures ou moins.

La période de 24 heures ci-dessus

(a) débute

- **(i)** dans le cas où les services suivent immédiatement des services de pilotage fournis dans une zone de pilotage obligatoire ou dans une zone d'un port ou d'un havre, lorsque le navire quitte cette zone
- **(ii)** dans les autres cas, lorsque le pilote quitte l'endroit où il a reçu son affectation;

(b) se termine

- **(i)** dans le cas où les services précèdent immédiatement des services de pilotage fournis dans une zone de pilotage obligatoire ou une zone d'un port ou d'un havre, lorsque le navire entre dans cette zone, et
- **(ii)** dans les autres cas, lorsque le pilote est de retour à l'endroit où il a reçu son affectation; et

(c) comprend, aux fins des sous-alinéas a)(ii) et b)(ii), le temps de déplacement ainsi que les retards à terre directement liés à l'affectation au pilotage.

Lorsque, du fait qu'il fournit les services mentionnés, le pilote n'est pas disponible pour exercer ses fonctions habituelles et doit être remplacé par un autre pilote, un droit additionnel égal à la somme des montants suivants est payable:

- **(a)** le montant payé par l'Administration pour les services d'un pilote remplaçant, et
- **(b)** 228 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins au cours de laquelle les services d'un pilote remplaçant sont requis.

ZONES D'UN PORT OU D'UN HAVRE — ALLERS SIMPLES

Le droit de pilotage pour un navire, autre qu'un navire à l'arrêt ou une plateforme de forage pétrolier, pour un aller simple dans la zone d'un port ou d'un havre établie dans le tableau 4 est le plus élevé de

(a) le droit minimum établi dans la colonne 2 de cet élément, et

(b) le montant déterminé selon la formule suivante :

PU x UC

où

PU = unité de pilotage,

UC = droit unitaire établi dans la colonne 3 de cet élément.

ZONES D'UN PORT OU D'UN HAVRE — DÉPLACEMENTS

Le droit de pilotage pour un navire, autre qu'un navire à l'arrêt ou une plateforme de forage pétrolier, pour un déplacement dans la zone d'un port ou d'un havre établi dans le tableau 4 est le montant indiqué dans la colonne 4 de cet élément.

Autres droits

D'autres droits de pilotage sont appliqués en plus de ces droits de déplacement pour des activités spécifiques, ou des recouvrements de coûts applicables à l'affectation en question, et peuvent inclure :

- Navires à l'arrêt
 - Le droit pour le voyage ou le déplacement d'un navire à l'arrêt est le double du droit qui serait payable si le navire n'était pas un navire mort.
- Plateformes de forage pétrolier
 - Le droit exigible à l'égard d'une plateforme de forage pétrolier pour un voyage simple ou un déplacement est le plus élevé des montants suivants
 - (a) le droit minimum spécifié,
 - (b) le montant déterminé en multipliant l'unité de pilotage (PU) de la plateforme de forage pétrolier par un droit unitaire charge (UC).
- Bateaux-pilotes
 - Le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour une plateforme de forage pétrolier, une annulation ou un quart de sécurité dans une zone de pilotage obligatoire est égal au droit forfaitaire pour cette zone.
 - Le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote dans une zone de pilotage non obligatoire est égal au droit forfaitaire, si l'affectation est à partir d'une zone de pilotage obligatoire, ou ce qu'il en coûte réellement à l'Administration pour le service de bateau-pilote.
 - Pour les zones de pilotage obligatoire de Pugwash (N.-É.), Charlottetown (Î.-P.-É.), Humber Arm (T.-N.-L.) (hiver), Stephenville (T.-N.-L.), Miramichi (N.-B.) et Restigouche (N.-B.), le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote est ce qu'il en coûte réellement à l'Administration pour le service de bateau-pilote.
- Écluses
 - Un droit forfaitaire est exigible pour le passage d'un navire dans les écluses de Canso ou de St. Peter's.
- Voyages d'essai
 - Un droit horaire est exigible pour faire des essais avec l'aide d'un pilote.
- Régulation des compas

- Un droit fixe est appliqué pour les mouvements de navire nécessaires pour ajuster le compas d'un navire ou calibrer ses radiogoniomètres.
- Cale sèche
 - Un droit fixe est exigible quand un pilote conduit un navire à une cale sèche, à un quai flottant, à un bassin de radoub, à un élévateur à navires ou à un berceau, ou le ramène de l'un de ces lieux.
- Retenue à bord d'un navire
 - Un droit horaire est exigible lorsque le pilote est retenu à bord d'un navire pour toute raison autre que des conditions atmosphériques défavorables.
- Retenue à terre
 - Un droit horaire est exigible lorsque le pilote dont les services de pilotage sont demandés se présente à la station de pilotage et y est retenu.
- Retenue à bord de plateformes de forage pétrolier
 - Lorsque, à cause de conditions atmosphériques défavorables, un pilote est dans l'impossibilité de quitter une plateforme de forage pétrolier après l'avoir pilotée ou y avoir effectué un quart de sécurité, un droit égal au droit pour les plateformes de forage pétrolier sera ajouté.
- Frais de transport et autres frais engagés par le pilote
 - Les frais de transport, de repas et d'hébergement engagés par le pilote qui sont directement liés à son affectation au pilotage sont exigibles à titre de droits de pilotage.
- Droits pour un pilote transporté vers une zone de pilotage
 - Quand un pilote est transporté à bord d'un navire vers la zone pour laquelle ses services ont été demandés, un droit horaire est exigible pour la période qui débute lorsque le pilote commence à voyager pour se rendre dans la zone pour laquelle le service de pilotage est demandé et se termine quand le pilote commence à effectuer les tâches de pilotage.
- Droits pour un pilote transporté au-delà d'une zone de pilotage
 - Lorsque le pilote est transporté à bord d'un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services ont été demandés, un droit horaire est exigible pour la période qui s'écoule jusqu'à ce qu'il soit ramené à l'endroit où il a été embarqué.
- Quart de sécurité
 - Lorsque le pilote est tenu, à la demande du propriétaire, du capitaine ou de l'agent d'un navire autre qu'une plateforme de forage pétrolier ou à la demande de l'Administration, d'être de service à bord du navire pour des raisons liées à la sécurité, un droit horaire est exigible.
- Annulations
 - Lorsque le pilote dont les services ont été demandés à l'égard d'un navire se présente à son affectation et que la demande est par la suite annulée, un droit égal au droit forfaitaire pour la zone en question est payable, à concurrence d'un maximum spécifié.
- Droits supplémentaires pour le déficit
 - De temps à autre, l'Administration appliquera un droit supplémentaire pour combler le déficit pour une période spécifique. Ce droit sera un pourcentage

payable sur chaque droit fixe, droit minimum, droit unitaire, droit forfaitaire et droit d'annulation exigible pour les zones spécifiées. D'autres détails ou engagements peuvent être inclus dans la définition du droit supplémentaire spécifique.

10. CONSULTATION

Des consultations sous diverses formes ont été tenues avec les parties visées tout au long de 2020. Des séances de consultation officielles ont eu lieu en personne ou par vidéoconférence pour les parties prenantes suivantes :

- Halifax (N.-É.). (7 mai et 17 août 2020)
- Cap-Breton (N.-É.) (20 mai et 12 août 2020)
- Saint John (N.-B.) (1^{er} mai et 13 août 2020),
- St. John's et Holyrood (T.-N.-L.) (12 mai et 26 août 2020)
- Baie Placentia (T.-N.-L.) (1^{er} mai et 26 août 2020),
- Corner Brook, Baie des Exploits et Stephenville (T.-N.-L.) (27 août 2020)

La participation a varié dans chaque port en fonction de la composition de l'industrie locale, mais il y a eu d'une façon générale des armateurs et exploitants de navires, des gestionnaires d'installations, des administrations portuaires et d'autres parties prenantes.

Des séances de consultation distinctes ont eu lieu avec la Fédération maritime du Canada, qui représente les navires étrangers et compte pour 77 à 79 % des activités et recettes de l'Administration (26 mai et 8 septembre 2020). Outre ces séances de consultation officielles, l'Administration a eu des contacts avec les parties prenantes sous d'autres formes, notamment par écrit, en personne et par téléphone, sous une forme individuelle et en groupe.

Des solutions de rechange aux augmentations tarifaires ont été présentées, le cas échéant, et les participants ont été invités à donner leur rétroaction. Pour divers ports et districts, l'alternative consisterait à réduire le nombre ou la disponibilité des pilotes. Les diminutions de trafic les plus marquées ont été occasionnées par la COVID-19 et ne devraient pas s'étendre à long terme est donc difficile de réduire le nombre de pilotes sans que les niveaux de service offerts à l'industrie ne s'en ressentent aussitôt et que cela n'ait des conséquences encore plus sérieuses une fois que les activités reprendront. Les parties prenantes ont fait savoir à l'Administration que les hausses tarifaires proposées sont importantes pour l'industrie maritime. Compte tenu des estimations de trafic mises à jour qui ont été fournies par plusieurs usagers, les hausses tarifaires applicables à des ports individuels ont été supprimées pour deux zones de pilotage obligatoire dans cet avis. De plus, le droit supplémentaire pour compenser le déficit a été étalé sur une année de plus, mais selon un pourcentage moindre, afin de réduire l'impact annuel sur l'industrie.

11. RENSEIGNEMENTS SUR L'AVIS ET OBSERVATIONS ADRESSÉES À L'ADMINISTRATION

Le présent document Détails et principes est disponible en ligne et peut être téléchargé à partir du site web de l'Administration à <https://www.atlanticpilote.com/>.

Des renseignements sur les droits existants sont également fournis sur le site web de l'Administration. Des copies supplémentaires du présent Avis peuvent être obtenues en communiquant avec l'Administration :

Par écrit : Chef des affaires financières
Administration de pilotage de l'Atlantique
1791, rue Barrington, bureau 1801
Halifax (N.-É.) B3J 3K9

Par courriel : bbradley@atlanticpilote.com

Par télécopieur : 902-484-6347

Par téléphone : 902-426-1964