

ANNONCE DES DROITS DE SERVICE RÉVISÉS

1^{ER} NOVEMBRE 2020

GÉNÉRALITÉS

L'Administration de pilotage de l'Atlantique annonce par les présentes qu'elle a révisé ses droits de service, conformément à l'article 33.4 de la *Loi sur le pilotage* (L.R.C. (1985), ch. P-14). La présente annonce fait état des révisions apportées aux droits de pilotage : (i) droits pour les allers simples, les transits et les déplacements dans 14 ports de pilotage obligatoire, (ii) taux quotidiens à Voisey's Bay (T.-N.-L.), (iii) droits pour les allers simples et les déplacements pour tous les ports de pilotage non obligatoire, (v) frais quotidiens pour les zones côtières et (vi) autres droits. L'annonce instaure aussi : (i) un droit pour les bateaux-pilotes à Stephenville (T.-N.-L.) et (ii) un droit supplémentaire pour compenser le déficit dans 11 ports de pilotage obligatoire.

L'Administration instaure ces droits pour les raisons décrites dans les documents *Avis et Détails et principes*, qui ont été publiés le 29 septembre 2020 et qui entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2021, sauf indication contraire. Toutes les autres dispositions relatives aux droits de service qui n'ont pas été modifiées restent en vigueur.

Avant de publier les documents *Avis et Détails et principes*, l'Administration a consulté ses utilisateurs au sujet de la proposition. En fonction des commentaires fournis par plusieurs parties intéressées, l'Administration a reporté un important projet d'immobilisations, supprimé les augmentations des taux des droits de service pour deux ports et abaissé le taux du droit supplémentaire pour compenser le déficit. Ces ajustements ont été inclus dans l'*Avis de révision des droits de service*.

Depuis que l'*Avis* a été publié, l'Administration a reçu d'autres commentaires traduisant des inquiétudes quant à l'accumulation des augmentations à un moment où l'industrie souffre elle aussi. Certains ont demandé s'il serait possible de réduire les coûts et si l'Administration serait en mesure de recevoir un financement du gouvernement fédéral. Les dépenses d'immobilisations planifiées sont en train d'être réévaluées, mais compte tenu de la rétroaction découlant de la consultation menée auprès des parties prenantes, il a été décidé de maintenir les ressources de sorte que les normes de services actuelles et futures ne pâtissent pas. Pour ce qui est d'un financement du gouvernement, l'article 36.01 de la *Loi sur le pilotage* interdit à l'Administration de recevoir des crédits du Parlement, à moins d'une autorisation accordée en vertu de la *Loi sur les mesures d'urgence* ou de toute autre loi concernant les situations d'urgence. Aucune autorisation de ce genre n'a été accordée.

Depuis la publication de l'*Avis* et des *Détails et principes* le 29 septembre 2020, les perspectives financières de l'Administration n'ont fait que s'aggraver à l'annonce d'autres réductions de

trafic. Étant donné ces facteurs, l'Administration n'a pas fait d'autres ajustements à ce qu'elle propose dans l'Avis et les *Détails et principes* publiés le 29 septembre 2020.

Conformément à l'article 34.1 de la *Loi sur le pilotage* (L.R.C. (1985), ch. P-14), les personnes désirant s'opposer à ces révisions peuvent le faire en soumettant une demande à l'Office des transports du Canada dans les 90 jours qui suivent la date de la présente annonce.

Conformément à l'article 34.3 de la *Loi sur le pilotage*, un avis d'opposition peut être déposé seulement si :

- (a) la redevance de pilotage n'a pas été établie ou révisée conformément aux paramètres prévus au paragraphe 33.2(1) de la *Loi sur le pilotage*; ou
- (b) l'Administration ne s'est pas conformée aux exigences des articles 33.3 ou 33.4 de la *Loi sur le pilotage*.

La présente annonce comporte quatre sections :

- (1) Révision des taux des droits de service;
- (2) Mise en œuvre du droit supplémentaire pour compenser le déficit;
- (3) Rétablissement des droits qui ne changent pas;
- (4) Rétablissement des définitions et calculs.

1. RÉVISION DES TAUX DES DROITS DE SERVICE

Les tableaux qui suivent montrent les taux révisés entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2021. Ces majorations de taux sont nécessaires pour générer des recettes supplémentaires de 535 000 \$ pendant l'exercice 2021 de l'Administration, de façon à compenser partiellement une baisse des revenus imputable au déclin du trafic, tout en poursuivant le programme de remplacement des immobilisations et en assurant un service de pilotage efficace et sécuritaire.

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

	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)
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

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Éléme nt	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)
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.
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, détroit de Canso) (N.-É.)	s.o.	1 632,00	3,91	1 059,00	4,39	1 192,00	290,00
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	s.o.	1 648,00	2,91	1 244,00	s.o.	s.o.	s.o.

	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)
	Whiffen Head et Come By Chance							
	(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 (Tableau 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	Shelburne (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

	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 (\$)
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

E. Zone de pilotage obligatoire de Voisey's Bay

(1) Le droit de pilotage 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 aller simple ou un déplacement dans la zone de pilotage obligatoire de la baie Voisey's est de 1 200 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins.

(2) La période visée au paragraphe (1) 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 directement lié à l'affectation de pilotage.

F. Zones côtières — Allers simples et déplacements

(1) Lorsque les services d'un pilote sont utilisés pour piloter un navire, autre qu'un navire à l'arrêt ou une plateforme de forage pétrolier, dans une zone côtière, un droit de 590 \$ est exigible pour chaque période de 24 heures ou moins.

(2) La période de 24 heures visée au paragraphe (1) :

- **(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 décrite à l'annexe 1, 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 décrite à l'annexe 1, lorsque le navire entre dans cette zone,
 - **(ii)** dans les autres cas, lorsque le pilote est de retour à l'endroit où il a reçu son affectation;

- **(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.

(3) Lorsque, du fait qu'il fournit les services mentionnés au paragraphe (1), 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;
- **(b)** 228 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins, au cours de laquelle les services d'un pilote remplaçant sont requis.

G. Other Pilotage Charges

I. Navires à l'arrêt

(1) Le droit pour le voyage ou le déplacement d'un navire mort est le double du droit qui serait payable si le navire n'était pas un navire mort.

II. Platesformes de forage pétrolier

(1) 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 de 2 800 \$;
- (b)** le montant déterminé en multipliant l'unité de pilotage de la plateforme de forage pétrolier par un droit unitaire de 1,85 \$.

III. Bateaux-pilotes

(1) Le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote affecté au pilotage d'une plateforme 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 2 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 2 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;

- **(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 :

d) Stephenville (Terre-Neuve-et-Labrador), 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 :

d) Stephenville (Terre-Neuve-et-Labrador), à tout moment pendant l'année;

IV. Écluses

(1) Un droit de 174 \$ est exigible pour le passage d'un navire dans les écluses de Canso ou de St. Peter's.

V. Voyages d'essai

(1) Les droits suivants sont exigibles pour un voyage d'essai :

(a) pour les trois premières heures ou moins, 363 \$;

(b) pour chaque heure ou fraction d'heure suivant les trois premières heures, 132 \$.

VI. Régulation des compas

(1) Les droits suivants sont exigibles pour les mouvements d'un navire effectués pour la régulation des compas ou des radiogoniomètres du navire :

(a) pour les trois premières heures ou moins, 363 \$;

(b) pour chaque heure ou fraction d'heure suivant les trois premières heures, 132 \$.

VII. Cale sèche

(1) Un droit de 183 \$ est 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.

VIII. Retenue à bord d'un navire

(1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque le pilote est retenu à bord d'un navire pour toute raison autre que des conditions atmosphériques défavorables, les droits suivants sont exigibles :

a) pour la première heure de retenue ou fraction de celle-ci, aucun droit;

b) pour la deuxième heure de retenue ou fraction de celle-ci, 231 \$;

c) pour chaque heure de retenue ou fraction d'heure après la deuxième heure, 132 \$.

(2) Le droit à payer en application du paragraphe (1) est d'au plus 1 023 \$ par période de 24 heures.

IX. Retenue à terre

(1) Lorsque le pilote dont les services de pilotage sont demandés se présente à la station de pilotage et y est retenu, le droit à payer est de 132 \$ pour chaque heure de retenue ou fraction d'heure, jusqu'à concurrence de 1 023 \$ par période de 24 heures.

(2) La période à l'égard de laquelle le droit visé au paragraphe (1) est exigible commence une heure après la plus tardive des heures suivantes :

(a) l'heure à laquelle le pilote devait se présenter à la station de pilotage selon les ordres reçus;

(b) l'heure à laquelle le pilote se présente à la station de pilotage.

X. Retenue à bord de platesformes 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. Droits pour un pilote transporté vers une zone de pilotage

(1) Lorsque le pilote est transporté à bord d'un navire vers la zone pour laquelle ses services ont été demandés, les droits à payer pour la période où il demeure à bord du navire sans exercer ses fonctions de pilote sont les suivants :

(a) pour les deux premières heures, 231 \$;

(b) pour chaque heure ou fraction d'heure suivant la deuxième heure, 132 \$.

(2) Le droit maximum à payer en application du paragraphe (1) pour chaque période de 24 heures est de 1 023 \$.

XII. Droits pour un pilote transporté au-delà d'une zone de pilotage

(1) Lorsque le pilote est transporté à bord d'un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services ont été demandés, les droits à payer pour la période qui s'écoule jusqu'à ce qu'il soit ramené à l'endroit où il a embarqué sont les suivants :

(a) pour les deux premières heures, 231 \$;

(b) pour chaque heure ou fraction d'heure suivant la deuxième heure, 132 \$.

(2) Le droit maximum à payer en application du paragraphe (1) pour chaque période de 24 heures est de 1 023 \$.

XIII. Quarts de sécurité

(1) 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, les droits à payer sont les suivants :

(a) pour les deux premières heures, 231 \$;

(b) pour chaque heure ou fraction d'heure suivant la deuxième heure, 132 \$.

(1.1) Le droit maximum à payer en application du paragraphe (1) pour chaque période de 15 heures est de 1 023 \$.

(2) Lorsque le pilote est tenu, à la demande du propriétaire, du capitaine ou de l'agent d'une plateforme de forage pétrolier ou à la demande de l'Administration, d'être de service à bord de la plateforme pour des raisons liées à la sécurité, le droit payable est le plus élevé des montants suivants :

○ **(a)** un droit minimum de 2 800 \$;

○ **(b)** le montant obtenu en multipliant l'unité de pilotage de la plateforme de forage pétrolier par un droit unitaire de 1,85 \$.

XIV. 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, le droit à payer est le moins élevé des montants suivants :

(a) le droit forfaitaire pour la zone de pilotage;

(a.1) le droit fixe, avec ou sans bateau-pilote, selon le cas, pour la zone de pilotage;

(a.2) le droit minimum pour la zone de pilotage;

(b) 1 000 \$.

2. ÉTABLISSEMENT D'UN DROIT SUPPLÉMENTAIRE POUR COMPENSER LE DÉFICIT

Le droit supplémentaire ci-dessous entre en vigueur le 1^{er} janvier 2021. Il est nécessaire pour générer des revenus supplémentaires de 905 000 \$ pendant l'exercice 2021 de l'Administration, afin de compenser partiellement une baisse de revenus imputable au déclin du trafic associé à la pandémie mondiale (« COVID-19 »).

Droit supplémentaire pour compenser le déficit

(1) Pour une période de cinq ans débutant le jour où la présente section entre en vigueur, un droit supplémentaire de 4,0 % est perçu sur chaque droit fixe, droit minimum, droit unitaire, droit de base et droit d'annulation payable au titre de ces droits pour les 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.).

(2) Pour plus de certitude, lorsque le droit supplémentaire est perçu sur un droit d'annulation, il s'applique uniquement au droit d'annulation et non au droit de base, au droit fixe ou au droit minimum servant à déterminer le montant du droit d'annulation en vertu de la section (g).

(3) Le droit supplémentaire sera examiné sur une base annuelle afin de déterminer s'il devrait être maintenu ou non.

3. RÉTABLISSEMENT DES DROITS QUI NE CHANGENT PAS

g. Autres droits de pilotage

III. Bateaux-pilotes

(1) Le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote affecté au pilotage d'une plateforme 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 2 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 2 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;

(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 (Nouvelle-Écosse), à tout moment pendant l'année;

b) Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), à tout moment pendant l'année;

c) Baie Humber Arm (Terre-Neuve-et-Labrador), pendant la période commençant le 15 décembre d'une année et se terminant le 15 avril de l'année suivante;

e) Miramichi (Nouveau-Brunswick), à tout moment pendant l'année.

f) Restigouche (Nouveau-Brunswick), 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 (Nouvelle-Écosse), à tout moment pendant l'année;

b) Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), à tout moment pendant l'année;

c) Baie Humber Arm (Terre-Neuve-et-Labrador), pendant la période commençant le 15 décembre d'une année et se terminant le 15 avril de l'année suivante;

e) Miramichi (Nouveau-Brunswick), à tout moment pendant l'année.

f) Restigouche (Nouveau-Brunswick), à tout moment pendant l'année.

XI. 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.

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 les formules prévues aux articles 5 à 9 est la somme des unités de pilotage de chacun des navires soumis au pilotage obligatoire ou pour lequel les services de pilotage sont demandés.

XVI. 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.

4. RÉTABLISSEMENT DES DÉFINITIONS ET CALCULS

Définitions

Administration L'Administration de pilotage de l'Atlantique. (L'Authority)

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). (one-way trip)

Bateau-pilote Bateau utilisé par l'Administration pour l'embarquement ou le débarquement des pilotes. (pilot boat)

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. (moulded depth)

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. (movage)

Largeur À l'égard d'un navire, largeur maximale, en unités métriques, entre les faces externes des bordés extérieurs du navire. (breadth)

Longueur À l'égard d'un navire, distance, en unités métriques, entre l'extrémité avant et l'extrémité arrière du navire. (length)

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. (dead ship)

Poste Sont assimilés aux postes, les quais, les jetées, les mouillages et les bouées d'amarrage. (berth)

Transit Passage ininterrompu d'un navire traversant une zone de pilotage obligatoire. (trip through)

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. (pilotage unit)

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;
- c) sont situées au sud et au sud-ouest des approches extérieures de la baie Chedabucto. (coastal area)

Zone de pilotage non obligatoire Zone d'un port ou d'un havre décrite à l'annexe 1 ou zone côtière. (non-Zone de pilotage obligatoire)

Zone de pilotage obligatoire Zone de pilotage obligatoire établie à l'article 3 du Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. (Zone de pilotage obligatoire)

Calculs

Zones de pilotage obligatoire — allers simples

- 1) 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 à la colonne 1 de l'annexe 2 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 :

$$\text{PMC} \times \text{CCB}$$

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 simple 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 minimum prévu à la colonne 2;

Z = le montant calculé selon la formule suivante :

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

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 à la colonne 1 de l'annexe 3 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 :

$$(UP \times DU) + DF$$

où :

UP = l'unité de pilotage;

DU = le droit unitaire prévu à la colonne 4;

DF = le droit forfaitaire prévu à la colonne 5.

- 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 :

$$PMC \times CCB$$

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 :

$$(UP \times DU) + DF$$

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

- 1) 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 déplacement dans une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 4 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 :

$$\text{PMC} \times \text{CCB}$$

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 9 ou 0, si la mention « S. O. » figure à la colonne 9;

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

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

où :

UP = l'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 d'un port ou d'un havre — allers simples

- 1) 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 d'un port ou d'un havre mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 6 est le plus élevé des montants suivants :

a) le droit minimum prévu à la colonne 2;

b) le montant calculé selon la formule suivante :

$$\text{UP} \times \text{DU}$$

où :

UP = unité de pilotage,

DU = droit unitaire prévu à la colonne 3.

Zones d'un port ou d'un havre — déplacements

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 déplacement dans une zone d'un port ou d'un havre mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 6 est le montant prévu à la colonne 4.

Zones d'un port ou d'un havre

Les zones suivantes sont des zones de pilotage non obligatoire :

- a) la zone de Bathurst (Nouveau-Brunswick), qui comprend toutes les eaux navigables en deçà d'une ligne tirée à partir de la pointe Carron jusqu'à la pointe Youghall ainsi que toutes les eaux navigables au large de cette ligne dans un rayon de 5 milles marins;
- b) la zone de Caraquet (Nouveau-Brunswick), qui comprend toutes les eaux navigables en deçà d'une ligne tirée à partir de la pointe de Maisonnette dans une direction de 000° (vrais) sur une distance de 1,8 mille marin, de là, dans une direction de 070° (vrais) sur une distance de 10 milles marins et, de là, dans une direction de 180° (vrais) jusqu'au phare de l'île Pokesudie;
- c) la zone de Belledune (Nouveau-Brunswick), qui comprend toutes les eaux navigables en deçà d'une ligne tirée à partir de la pointe Little Belledune dans une direction de 000° (vrais) sur une distance de 3 milles marins, de là au point situé à 47°56' de latitude nord et 65°47' de longitude ouest et, de là, dans une direction de 180° (vrais) jusqu'au rivage;
- d) la zone de Georgetown (Île-du-Prince-Édouard), qui comprend toutes les eaux navigables en deçà d'une ligne tirée à partir de l'île Boughton jusqu'à un point géographique situé à 2 milles marins dans une direction de 090° (vrais), de là, jusqu'à un autre point situé à 5,2 milles marins dans une direction de 180° (vrais) et, de là, dans une direction de 270° (vrais) jusqu'à la pointe Graham;
- e) la zone de Pictou (Nouvelle-Écosse), qui comprend toutes les eaux navigables en deçà d'une ligne tirée à partir de la pointe Logan jusqu'à un point géographique situé à 2,7 milles marins dans une direction de 070° (vrais) et, de là, dans une direction de 161° (vrais) jusqu'à la pointe Evans;
- f) la zone de Souris (Île-du-Prince-Édouard), qui comprend toutes les eaux navigables en deçà d'une ligne tirée à partir de la pointe Deane jusqu'à un point géographique situé à 2 milles marins dans une direction de 180° (vrais), de là, jusqu'à un autre point situé à 4 milles marins dans une direction de 270° (vrais) et, de là, dans une direction de 000° (vrais) jusqu'au Cap Souris;
- g) la zone de Summerside (Île-du-Prince-Édouard), qui comprend toutes les eaux navigables en deçà d'une ligne tirée à partir du Cap Seacow jusqu'à un point géographique situé à 5,5 milles marins dans une direction de 270° (vrais) et, de là, dans une direction de 000° (vrais) jusqu'à la pointe Sunbury;
- h) la zone de Chandler (Québec), qui comprend toutes les eaux navigables en deçà d'une ligne tirée à partir du feu du quai de l'État situé à Chandler dans une direction de 090° (vrais) sur une distance de 1 mille marin, de là, dans une direction de 108° (vrais) sur une distance de 1,5 mille marin, de là, dans une direction de 270° (vrais) sur une distance de 1,5 mille marin et, de là, dans une direction de 000° (vrais) sur une distance de 1,8 mille marin jusqu'au rivage;

i) toutes les autres zones d'un port ou d'un havre, à l'exclusion d'une zone de pilotage obligatoire ou des zones d'un port ou d'un havre à l'intérieur ou autour de Terre-Neuve-et-Labrador.