



Atlantic Pilotage  
Authority



Administration de Pilotage  
de l'Atlantique

# Guide du client sur les droits de pilotage et autres

Zones de pilotage non obligatoire (excluant Terre-Neuve)

En vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022



Administration de pilotage de l'Atlantique  
1791, rue Barrington, bureau 1801  
Halifax (Nouvelle-Écosse)

**Administration de pilotage de l'Atlantique**  
**Zones de pilotage non obligatoire**  
**Guide du client sur les droits de pilotage et autres**

Table des matières

A.	Avant-propos .....	1
1.	Contexte .....	1
B.	Barème des droits .....	2
1.	Introduction .....	2
2.	Résumé des droits.....	2
A.	Autres zones d'un port ou d'un havre (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, île-du-Prince-Édouard et Québec) — Allers simples et déplacements (tableau 1) .....	2
B.	Zones côtières — Allers simples et déplacements.....	2
C.	Autres droits de pilotage.....	3
I.	Navires à l'arrêt.....	3
II.	Platesformes de forage pétrolier .....	3
III.	Bateaux-pilotes .....	4
IV.	Voyages d'essai .....	4
V.	Régulation des compas .....	4
VI.	Cale sèche .....	4
VII.	Retenue à bord d'un navire .....	4
VIII.	Retenue à terre .....	5
IX.	Retenue à bord de platesformes de forage pétrolier .....	5
X.	Voyages et autres dépenses des pilotes.....	5
XI.	Droits pour un pilote transporté vers une zone de pilotage .....	5
XII.	Droits pour un pilote transporté au-delà d'une zone de pilotage .....	5
XIII.	Quarts de sécurité.....	6
XIV.	Annulations .....	6
XV.	Remorqueurs et chalands .....	6
XVI.	Droits par pilote .....	6
D.	Consultation.....	7

C. Renseignements sur la facturation .....	8
D. Conditions générales .....	8
E. Demandes spéciales .....	11
F. Service à la clientèle et renseignements sur les comptes.....	11
Appendice A.....	12
Définitions.....	12
Annexe B .....	14
Calculs .....	14
Annexe C .....	15
Zones d'un port ou d'un havre .....	15

## A. Avant-propos

### 1. Contexte

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 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.

Le présent Guide vise à fournir des renseignements sur le calcul des autres droits qui ne s'appliquent pas au pilotage obligatoire. Pour ces zones, rien n'oblige à faire appel à l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour fournir le service, mais on peut recourir à l'Administration pour assurer le pilotage dans ces zones au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Québec. Si des services de pilotage sont fournis par l'Administration dans des zones où le pilotage n'est pas obligatoire, et à l'extérieur de Terre-Neuve-et-Labrador, les droits décrits dans le présent Guide s'appliqueront. En vertu du paragraphe 33 (2) de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration peut, par résolution, instaurer ou réviser ces droits pour les services fournis, ou proposés, car ces services ne sont pas reliés au pilotage obligatoire. Le présent Guide est disponible sur le site web de l'Administration de pilotage de l'Atlantique à [www.atlanticpilotage.com](http://www.atlanticpilotage.com).

Le présent Guide est entré en vigueur le 1 janvier 2022, par résolution du Conseil, et le règlement tarifaire précédent sera abrogé.

## B. Barème des droits

### 1. Introduction

Ces droits s'appliquent au pilotage dans les eaux canadiennes à l'intérieur et autour des provinces du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Québec, qui ne sont pas situées dans une zone de pilotage obligatoire mais sont du ressort de l'Administration.

L'Administration tire ses recettes sous la forme de droits perçus auprès des exploitants de navires pour la prestation de services de pilotage.

Le système de perception est basé sur :

- La zone où les services sont fournis;
- La taille ou le type de navire nécessitant un pilotage;
- Les services ou coûts additionnels engagés pour le transit.

Les sections qui suivent décrivent les droits applicables à une affectation de pilotage non obligatoire, ainsi que les droits accessoires pouvant s'appliquer.

### 2. Résumé des droits

#### A. Autres zones d'un port ou d'un havre (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard et Québec) — Allers Simples et Déplacements (Tableau 1)

	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	Belledune (N.-B.)	816	4,65	694
2	Sheet Harbour (N.-É.)	816	4,65	694
3	Summerside (Î.-P.-É.)	816	4,65	694
4	Zone d'un port ou d'un havre qui est une zone de pilotage non obligatoire	816	4,65	694

#### B. 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. **(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. **(ii)** dans les autres cas, lorsque le pilote quitte l'endroit où il a reçu son affectation;

**(b)** se termine :

- iii. **(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,
- iv. **(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.

## C. Autres droits de pilotage

### I. Navires à l'arrêt

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. 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 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

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.

### IV. Voyages d'essai

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 \$.

### V. Régulation des compas

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 \$.

### VI. Cale sèche

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.

### VII. 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, 500 \$;
- c)** pour chaque heure de retenue ou fraction d'heure après la deuxième heure, 500 \$.

**(2)** Le droit à payer en application du paragraphe (1) est d'au plus 2 000 \$ par période de 24 heures.

## VIII. 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 500 \$ pour chaque heure de retenue ou fraction d'heure, jusqu'à concurrence de 2 000 \$ 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.

## IX. 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 C (ii).

## X. 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.

## 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

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)** 1 025 \$.

### XV. 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.

#### D. Consultation

- (1) Si un client décide que ce serait avantageux pour lui que l'Administration fournisse des services de consultation – pour planifier une opération ou procurer un soutien quelconque – il peut signer une entente avec l'Administration pour qu'elle donne ce service à un prix négocié qui ne doit pas dépasser 2 000 \$ par jour pour chaque ressource fournie. Ces services seront à part de ceux précédemment couverts dans le présent Guide.

## C. Renseignements sur la facturation

### 1. Droits de pilotage

L'Administration envoie des factures lorsque chaque mouvement est terminé et qu'elle a reçu toutes les pièces justificatives.

### 2. Facture

Pour les droits de pilotage, des factures individuelles sont émises pour chaque mouvement avec un rapport source détaillé sur l'affectation en question. Les factures sont normalement envoyées par courriel ou par la poste ordinaire.

### 3. Relevé de compte

Des relevés sont envoyés périodiquement. Un relevé indique toutes les transactions portées au compte du client (p. ex., factures envoyées, paiements effectués, notes de crédit ou de débit émises, frais financiers et administratifs appliqués).

## D. Conditions générales

### 1. Paiement

Les montants sont facturés en dollars canadiens. Les paiements devraient être faits en dollars canadiens. S'ils sont effectués dans une autre devise, les montants seront convertis au taux de change pour acheter des dollars canadiens le jour où la remise est déposée par l'Administration.

Les remises peuvent être faites par chèque, mandat bancaire, virement télégraphique, virement bancaire en ligne (uniquement à partir de comptes bancaires canadiens) ou carte de crédit (VISA ou MasterCard – des frais administratifs destinés à couvrir les coûts des transactions par cartes de crédit pourraient s'appliquer).

Les chèques et mandats bancaires peuvent être envoyés par la poste. L'Administration ne peut pas accepter des renseignements sur les cartes de crédit par courriel ou boîte vocale. Veuillez communiquer avec les Comptes débiteurs au 1-902-426-8652 entre 7 h 30 et 15 h 30 HA.

Le paiement sera crédité au compte client à la date où il est reçu par l'Administration.

Tous les frais doivent être réglés dans les 30 jours de la date de la facture (la « date d'échéance »). Des intérêts seront normalement appliqués sur les soldes payés au-delà des 30 jours, tel que stipulé dans la sous-section D.3.

Afin de s'assurer que les paiements sont appliqués correctement, nous demandons aux clients de fournir un avis de remise clair en inscrivant le numéro de la facture et/ou le numéro de client.

### 2. Politique de confidentialité s'appliquant aux cartes de crédit

L'Administration va protéger la confidentialité et la sécurité des renseignements que vous lui fournissez. Cette section décrit notre politique de confidentialité s'appliquant à l'obtention, la protection et la divulgation de ces renseignements résultant uniquement des transactions par carte de crédit.

Obtention des renseignements : L'Administration va recueillir et utiliser les renseignements obtenus au moyen des transactions par carte de crédit uniquement à des fins commerciales. Ces fins commerciales incluent le paiement des droits de pilotage et autres.

Protection de vos données de cartes de crédit : Les renseignements sur les cartes de crédit que vous fournissez à l'Administration seront enregistrés d'une manière confidentielle. Nos employés peuvent avoir accès à ces renseignements uniquement s'il y a une raison commerciale appropriée de le faire, par exemple pour traiter un paiement préautorisé ou lorsqu'un remboursement doit être fait sur la carte de crédit. Nous maintenons des moyens de protection physiques, électroniques et procéduraux pour protéger vos renseignements, et nos employés sont tenus de suivre ces normes de confidentialité.

Divulgarion de vos renseignements : L'Administration ne divulgue à personne des renseignements non publics (comme les numéros des cartes de crédit et leurs dates d'expiration) sur nos clients ou anciens clients, sauf si la loi l'exige. Nous ne divulguons pas de renseignements à votre sujet à d'autres entités qui pourraient vouloir vous vendre leurs produits.

### **3. Frais d'intérêt et administratifs**

Lorsque le paiement complet n'est pas reçu le 30<sup>e</sup> jour qui suit la date d'échéance, l'Administration facturera des intérêts sur le montant en souffrance, intérêts qui commenceront à courir le premier jour suivant la date d'échéance, et ce, jusqu'à ce que toutes les sommes en souffrance aient été entièrement réglées.

L'Administration perçoit des intérêts simples qui sont calculés sur une base mensuelle.

Les intérêts seront calculés selon un taux annuel de 18 pour cent (ou 1,5 % par mois).

Les chèques sans provision et les arrêts de paiement seront débités du compte client avec des frais d'administration de 25 \$ plus les frais d'intérêt applicables.

Des frais administratifs (le cas échéant) pour les paiements par carte de crédit seront ajoutés aux frais appliqués à la carte de crédit du client. Un supplément de 2,5 % sera ajouté à toutes les transactions pour lesquelles un client choisit de payer les services de pilotage par carte de crédit afin de compenser les frais bancaires.

Les frais d'intérêt et administratifs doivent être payés immédiatement à la réception d'une facture ou d'un relevé émis à cet effet.

### **4. Personne responsable des frais**

Conformément à l'article 42 de la *Loi sur le pilotage*, le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage. Si l'agent d'un navire a des droits impayés importants et/ou datant d'il y a longtemps, l'Administration peut communiquer avec le capitaine et/ou le propriétaire du navire et l'aviser que le compte est en souffrance et de sa responsabilité solidaire, et par conséquent lui demander de régler les droits.

### **5. Garantie de crédit**

Un client sera tenu de payer à l'avance la prestation ou la disponibilité des services de pilotage ou autres ou de fournir une garantie de crédit satisfaisante pour un tel paiement sur la base d'une estimation des frais devant être engagés, dans n'importe laquelle des circonstances suivantes :

- Un client n'effectue pas un paiement complet ou partiel conformément aux modalités de paiement de l'Administration à trois reprises ou davantage;
- Si un client est sous la protection contre les créanciers (p. ex., *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC) au Canada ou Chapitre 11 aux États-Unis) ou toute autre forme de restructuration financière conformément aux lois sur l'insolvabilité applicables ou encore le client a annoncé publiquement s'il pourrait demander à se mettre sous la protection contre les créanciers ou déclarer faillite; ou
- Le client n'a pas fourni à l'Administration, à sa demande, des renseignements financiers tels que cotes de crédit, rapports de crédit, rapports d'analyse, états financiers audités ou non audités courants, etc., que l'Administration juge suffisants pour lui permettre d'évaluer la solvabilité du client et conclure qu'elle est satisfaisante;
- Un client n'a pas été facturé auparavant par l'Administration pour des services.

## **6. Changement d'adresse**

L'Administration devrait être avisée par écrit, au plus tard cinq jours avant la fin du mois, de tout changement d'adresse.

## **7. Retenue du service**

Si un agent ou un armateur a des droits impayés importants et/ou en souffrance depuis longtemps qu'il doit à l'Administration ou si l'Administration, qui agit raisonnablement et de bonne foi, est d'avis que les droits de pilotage ne seront pas payés lorsqu'ils seront dus ou encore si un agent ou un armateur omet de se conformer à des dispositions de la sous-section D.5, l'Administration aura le droit, avec 24 heures de préavis à l'agent ou l'armateur, de cesser ou réduire (retenir) ses services, sauf dans une situation d'urgence, jusqu'à ce que les droits applicables aient été payés ou que des arrangements sur la garantie de crédit que l'Administration juge satisfaisants dans la forme et le fond aient été pris par l'armateur.

Un avis, tel que décrit dans le paragraphe qui précède, sera envoyé par courrier recommandé ou un moyen électronique, et il sera considéré avoir été reçu (a) par un moyen électronique, au moment où il est effectivement reçu et (b) en ce qui concerne le courrier recommandé, à la date de livraison.

## **8. Limite de responsabilité**

La clause de limite de responsabilité suivante est incluse dans les conditions générales afin de clarifier que la compagnie n'est pas responsable des pertes et dommages commerciaux, économiques ou indirects subis par ses clients ou une tierce partie :

En aucun cas l'Administration ou un de ses administrateurs, dirigeants, employés ou affiliés ne seront tenus responsables envers ses clients ou un de ses administrateurs, dirigeants, employés ou affiliés ou encore une tierce partie en cas de perte de bénéfices ou recettes, de perte de données, de perte de revenus, d'incapacité à générer les économies prévues ou pour tous autres dommages indirects, consécutifs, spéciaux, accessoires, punitifs ou autres torts similaires, qu'ils se soient produits ou aient été subis par suite de la non-disponibilité des services, de la prestation tardive des services, de l'accomplissement, du non-accomplissement, de la suspension, de la cessation, de la négligence, d'une violation (fondamentale ou autre) ou d'une action ou de l'inaction de l'Administration ou pour tous autres motifs, principes de droit ou d'équité, même si le client a avisé l'Administration de la possibilité d'une telle perte ou d'un tel dommage ou si l'Administration était au courant de la possibilité d'une telle perte ou d'un tel dommage ou aurait raisonnablement pu les prévoir.

## E. Demandes spéciales

### 1. Réclamations et notes de crédit

Si vous croyez que votre facture contient des données ou des droits qui sont inexacts, veuillez communiquer avec les Comptes débiteurs. Pour toutes ces demandes, le numéro de facture doit être fourni. L'Administration enquêtera sur chaque réclamation dans le but de résoudre les différents et de régler les réclamations en temps opportun. Si une réclamation est rejetée, une confirmation sera fournie avec le motif du rejet. **Une réclamation doit être faite dans les 90 jours de la date de la facture.**

Si le paiement d'un montant contesté est retenu par l'agent ou l'armateur, et que l'Administration juge après enquête que le montant en souffrance doit être payé, des intérêts courent à partir de la date d'échéance. L'Administration se réserve le droit de faire des ajustements à la facturation si des exemptions ou crédits ont été réclamés d'une façon inappropriée.

## F. Service à la clientèle et renseignements sur les comptes

L'Administration a une personne aux Comptes débiteurs qui est spécialement chargée de répondre aux demandes des clients. Toutes les questions doivent être adressées aux Comptes débiteurs. Vous pouvez aussi les envoyer par la poste, par télécopieur ou par courriel, avec une brève explication. Voici les numéros à composer et l'adresse de courriel :

- Téléphone : 902-426-8652

Numéro sans frais en Amérique du Nord :

- Télécopieur : 902-426-7236

- Courriel : [billing@atlanticpilotage.com](mailto:billing@atlanticpilotage.com)

Heures de fonctionnement normales : Du lundi au vendredi de 8 h 30 à 16 h 30 (HA).

Notre portail clientèle inclut une calculatrice qui vous permet de calculer les droits de pilotage pour certains ports. Veuillez communiquer avec l'Administration pour avoir accès à ce site web.

## Appendice A

### Définitions

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

**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)



## Annexe B

### Calculs

#### 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 :

$$\mathbf{UP \times DU}$$

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 1 est le montant prévu à la colonne 4.

## Annexe C

### 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 Maissonnette 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.