

***LOI SUR LE PILOTAGE
RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU
PACIFIQUE***

En vigueur le 4 mai 2017

- Titre abrégé
 - Définitions
 - Quart à la passerelle
 - Calcul des droits horaires
 - Droit de pilotage par affectation
 - Droit horaire pour un quart à la passerelle
 - Droit minimum
 - Droit d'annulation
 - Droit à l'extérieur de la région
 - Droit de déplacement
 - Droit pour bateau-pilote et hélicoptère
 - Droit pour retard
 - Droit pour l'exécution d'un ordre donné à bref avis
 - Droit pour navire à capacité limitée
 - Droits de ports éloignés
 - Annexe 1
 - Annexe 2
 - Annexe 3
 - Annexe 4
 - Annexe 5
 - Annexe 6
 - Annexe 7
-
-

Administration de pilotage du Pacifique

1000 – 1130, rue Pender Ouest
Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 4A4

Accès direct - répartition : (604) 666-6776
Téléphone : (604) 666-6771
Télécopieur : (604) 666-1647
Courriel : info@ppa.gc.ca
Site Web : www.ppa.gc.ca

**RÈGLEMENT PRESCRIVANT LE TARIF DES DROITS
DE PILOTAGE PAYABLES À L'ADMINISTRATION DE
PILOTAGE DU PACIFIQUE RELATIVEMENT AU
PILOTAGE EFFECTUÉ DANS LES ZONES CÔTIÈRES ET LES ZONES DE PILOTAGE DU
FLEUVE FRASER
En vigueur le 4 mai 2017**

Titre abrégé

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement sur les tarifs de l'Administration du Pacifique*.

Définitions

2. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« Administration » L'Administration de pilotage du Pacifique. (*Authority*)

« affectation » Affectation d'un pilote pour prendre la conduite d'un navire dans la zone. (*assignment*)

« affectation nord » Affectation dans la partie de la zone située au nord de la passe Seymour ou sur la côte ouest de l'île de Vancouver, à l'exclusion de la baie Barkley et l'inlet Alberni, au cours de laquelle un navire entre ou quitte un havre ou un port ou traverse cette partie de zone. (*northern assignment*)

« affectation Prince Rupert » Affectation, autre qu'une affectation dans un havre ou port, dans la partie de la zone située entre la station d'embarquement des îles Triple et soit le port de Prince Rupert, soit les havres de Porpoise Harbour ou de Port Simpson. (*Prince Rupert assignment*)

« affectation sud » Affectation, autre qu'une affectation dans un havre ou port, dans la partie de la zone située dans la baie Barkley et l'inlet Alberni et dans la zone située au sud de la passe Seymour, au cours de laquelle un navire entre ou quitte un havre ou un port ou traverse cette partie de zone. (*southern assignment*)

« affectation dans un havre ou port » Affectation qui a lieu entièrement dans un havre ou un port où est située la base d'un pilote. (*harbour or port assignment*)

« bateau-pilote » Bateau au service de l'Administration. (*pilot boat*)

« havre » Endroit visé à la partie 1 de l'annexe 1. (*harbour*)

« largeur du navire » Distance maximale exprimée en mètres et en centimètres entre les faces externes des bordées extérieures du navire. (*breadth of the ship*)

« longueur hors tout » Distance totale exprimée en mètres et en centimètres entre les extrémités extérieures de la coque d'un navire. (*overall length*)

« navire à capacité limitée » Navire qui ne peut fonctionner au régime maximal de manoeuvre en tours par minute ou navire qui, en raison d'opérations d'entretien effectuées sur ses machines alors qu'il se trouvait dans un port, requiert plus d'une heure pour atteindre ce régime. (*restricted ship*)

« navire mort » Navire normalement automoteur qui n'a pas l'usage de son appareil moteur. (*dead ship*)

« port » Endroit visé à la partie 2 de l'annexe 1. (*port*)

« région » Région de l'Administration définie à l'annexe de la [Loi sur le pilotage](#). (*Region*)

« tirant d'eau » Profondeur maximale de la partie submergée du navire, exprimée en mètres et en centimètres, au moment de la prestation des services de pilotage. (*draught*)

« unité de pilotage » S'entend du chiffre qu'on obtient en multipliant la longueur hors tout du navire par sa largeur et son tirant d'eau au cours de l'affectation, et en divisant le résultat par 100. (*pilotage unit*)

« zone » L'ensemble des zones de pilotage obligatoire décrites à l'article 3 du [Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique](#). (*Areas*)

Quart à la passerelle

3. 1) Le quart à la passerelle d'un pilote débute selon le cas :
 - a) dès que le pilote se rapporte à la passerelle du navire et en prend la conduite;
 - b) dès que le navire est prêt à appareiller, que le pilote se rapporte à la passerelle et que l'ordre de préparer le départ est donné.
- 2) Le quart à la passerelle se termine selon le cas :
 - a) lorsque le pilote quitte la passerelle pour débarquer à la station d'embarquement des pilotes ou lorsqu'il est relevé par un autre pilote;
 - b) lorsque le navire est au mouillage et que le pilote est relevé de ses fonctions;
 - c) lorsque le navire est amarré à un quai et que les services de pilotage ne sont plus requis.

Calcul des droits horaires

4. Des droits horaires sont à payer à l'égard des services de chaque pilote pour chaque heure ou fraction d'heure comprise dans la période de service du pilote déterminée selon l'article 5.
5. 1) Aux fins du calcul des droits visés aux articles 4 et 7, la période de service du pilote se détermine comme suit :
 - a) elle débute à la première des heures suivantes :
 - (i) l'heure pour laquelle le pilote a reçu l'ordre d'affectation,
 - (ii) l'heure à laquelle le pilote débute le quart à la passerelle;
 - b) elle se termine lorsque le pilote peut débarquer du navire.
- 2) Par dérogation au paragraphe (1), si le pilote ne peut, pour des raisons étrangères à tout acte ou omission du propriétaire, du capitaine ou de l'agent du navire, embarquer à bord du navire et commencer l'affectation à l'heure pour laquelle il a été demandé, sa période de service débute à partir du moment où il se présente pour l'affectation.

Droit de pilotage par affectation

6. 1) Sauf disposition contraire du présent article, pour toute affectation à un navire mentionné à la colonne 1 de l'annexe 2, dans les eaux indiquées à la colonne 2, le droit de pilotage à payer correspond au produit du montant prévu à la colonne 3 par l'unité de pilotage.
- 2) Sous réserve du paragraphe (4), pour toute affectation à un navire d'une longueur hors tout de 226 m ou plus, le droit de pilotage à payer correspond à la somme des éléments suivants :
- a) 3,7342 \$ multipliés par l'unité de pilotage;
 - b) 0,01091 \$ multiplié par la jauge brute du navire.
- 3) Sous réserve du paragraphe (4), pour toute affectation à un navire-citerne d'un port en lourd (été) de plus de 39 999 tonnes métriques, assisté d'un remorqueur, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage à payer correspond au produit de 6,4193 \$ par l'unité de pilotage.
- 4) Pour toute affectation à un navire-citerne d'une longueur hors tout de 226 m ou plus et d'un port en lourd (été) de plus de 39 999 tonnes métriques, assisté d'un remorqueur, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage à payer correspond à la somme des éléments suivants :
- a) 5,6015 \$ multipliés par l'unité de pilotage;
 - b) 0,0164 \$ multiplié par la jauge brute du navire.
- (5) Pour toute affectation qui commence ou se termine le 25 décembre, le droit de pilotage à payer en application du présent article est double.
- (6) Pour toute affectation qui commence avant le 1^{er} janvier 2018, un droit supplémentaire de 100 \$ est à payer sur chaque droit de pilotage à payer en application de l'article 4.
- (7) Pour toute affectation à un navire mentionné à la colonne 1 de l'annexe 2, dans les eaux indiquées à la colonne 2, un droit de technologie de 20 \$ est à payer, en plus de tout autre droit.

Droit horaire pour un quart à la passerelle

7. 1) Pour chaque pilote dont les services sont utilisés, pour la période de quart à la passerelle mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 3, le droit horaire prévu à la colonne 2 est ajouté au droit de pilotage par affectation.
- 2) Le droit horaire ne s'applique pas à l'égard d'un navire guidé, poussé ou remorqué par un autre navire.
- 3) Pour toute affectation qui commence ou se termine le 25 décembre, le droit horaire à payer en application du présent article est double.

Droit minimum

8. Malgré les articles 6 et 7, le total des droits à payer à l'égard d'un navire en application de ces articles ne peut être inférieur à 994,63 \$.

Droit d'annulation

9. Lorsqu'une demande de service de pilotage est annulée après l'affectation d'un pilote, pour la période visée à la colonne 1 de l'annexe 4, le droit d'annulation prévu à la colonne 2 est ajouté à tout autre droit.

Droit à l'extérieur de la région

10. 1) Les droits qui figurent à la colonne 2 de l'annexe 5 sont à payer pour chaque heure ou fraction d'heure comprise dans la période indiquée à la colonne 3, à l'égard des circonstances prévues à la colonne 1.
- 2) Lorsqu'un pilote embarque à bord d'un navire ou en débarque à Anacortes, à Bellingham, à Cherry Point ou à Ferndale, dans l'État de Washington, un droit de 1 919.09 \$ est à payer pour chaque pilote, en plus de tout autre droit.
- 3) Lorsqu'un pilote embarque à bord d'un navire ou en débarque à un endroit qui se trouve à l'extérieur de la région et qui n'est pas énuméré au paragraphe (2), un droit de 2 559.12 \$ est à payer pour chaque pilote, en plus de tout autre droit.

Droit de déplacement

11. Pour chaque pilote qui engage des frais de déplacement directement liés à une affectation visée à la colonne 1 de l'annexe 6, les droits de déplacements à payer figurent à la colonne 2.

Droit pour bateau-pilote et hélicoptère

12. Chaque fois qu'un bateau-pilote ou un hélicoptère est utilisé pour embarquer ou débarquer un pilote à un endroit visé à la colonne 1 de l'annexe 7, le droit à payer figure à la colonne 2.
13. Chaque fois qu'un bateau-pilote ou un hélicoptère est utilisé pour embarquer ou débarquer un pilote à un endroit visé à la colonne 1 de l'annexe 7, le droit qui figure à la colonne 3 est à payer et sert à récupérer le coût d'achat du bateau-pilote pour l'île Pine.

(1) Chaque fois qu'un bateau-pilote est utilisé pour embarquer ou débarquer un pilote à un endroit indiqué à l'annexe 8, le droit à payer est celui qui figure à la colonne qui correspond à cet endroit. Sous réserve du paragraphe (2), le prix de référence à utiliser pour déterminer la fourchette de prix indiqués à la colonne 1 correspond à la moyenne quotidienne du prix de gros (à la rampe) au litre du diesel à Vancouver (Colombie-Britannique), pour le 20^e jour du mois précédent, qui est affichée sur le site Web du ministère des Ressources naturelles (Ressources naturelles Canada) suivant :

http://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale_bycity_f.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2.

(2) Si la moyenne quotidienne du prix de gros (à la rampe) au litre du diesel à Vancouver (Colombie-Britannique) pour le 20^e jour du mois précédent n'est pas affichée sur le site Web, le prix de référence à utiliser correspond à la moyenne quotidienne du prix de gros (à la rampe) au litre du diesel à Vancouver (Colombie-Britannique), pour le dernier jour précédant le 20^e jour du mois précédent, qui est affichée sur ce site Web.

Droit pour retard

14. Si le pilote se présente à un navire pour une affectation et, pour des raisons étrangères à tout acte ou omission du propriétaire, du capitaine ou de l'agent du navire, ne commence pas l'affectation à l'heure pour laquelle ses services ont été demandés, un droit égal au double du droit horaire figurant à la colonne 2 de l'annexe 3, en regard de l'article 1, est à payer pour chaque heure ou fraction d'heure durant la période commençant quarante minutes après l'heure pour laquelle les services du pilote ont été demandés et se terminant à l'appareillage du navire.

Droit pour l'exécution d'un ordre donné à bref avis

15. 1) Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné durant la période commençant à 6 h et se terminant à 17 h 59 et que l'avis donné est plus court que dix heures pour les affectations locales ou douze heures pour les autres affectations, un droit de 859,22 \$ est à payer, en plus de tout autre droit.
- 2) Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné durant la période commençant à 18 h et se terminant à 5 h 59 et que l'avis donné est plus court que dix heures pour les affectations locales ou douze heures pour les autres affectations, un droit de 1 718,43 \$ est à payer, en plus de tout autre droit.

Droit pour navire à capacité limitée

16. Un droit de 1 615,08 \$ est à payer, en plus de tout autre droit, chaque fois que les conditions suivantes sont réunies :
- a) le capitaine ou l'agent d'un navire qui donne un ordre de pilotage omet d'informer l'Administration que le navire est un navire à capacité limitée;
 - b) le quart à la passerelle dépasse huit heures consécutives.

Droits de ports éloignés

17. Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné pour un endroit autre qu'une station d'embarquement de pilotes, un droit de 5 179,99 \$ est à payer pour chaque pilote, en plus de tout autre droit.

Annexe I
(Article 2)

Havres et ports

Partie 1
Havres

Bamfield	Gibsons	Nanoose Bay	Snug Cove
Bull Harbour	Horseshoe Bay	Ocean Falls	Squamish
Chemainus	Hot Springs Cove	Pender Harbour	Ucuelet
Comox	Kitimat	Port Alberni	Vancouver
Crofton	Ladysmith	Powell River	Victoria
Esquimalt	Nanaimo (y compris Harmac)	Prince Rupert (sauf Porpoise Harbour)	

Partie 2
Ports

Alert Bay	Forward Harbour (port d'hivernage)	Poste de mouillage de Plumper Sound	Sand Heads
Bamberton	Gold River	Porpoise Harbour	Stewart
Beaver Cove (Englewood)	Hardy Bay (Port Hardy)	Port Alice	Tasu
Britannia Beach	Harriet Harbour	Port McNeil	Texada Mines
Campbell River	Hatch Point	Port Mellon	Toquart
Coal Harbour	James Island	Port Simpson	Union Bay
Cowichan Bay	Klemtu	Port Tahsis	Woodfibre
Deltaport	Menzies Bay	Roberts Bank (terminal Westshore)	Yreka
Duncan Bay	Namu	Rupert Inlet	Zeballos
Poste de mouillage d'Emilia			

Annexe 2
(Article 6)

Droits de pilotage par affectation

Article	Colonne 1 Navire	Colonne 2 Eaux	Colonne 3 Montant (\$)
1.	Navire autre qu'un navire mort	Eaux autres que le fleuve Fraser	4,2793
2.	Navire mort	Eaux autres que le fleuve Fraser	8,5586
3.	Tout navire	Fleuve Fraser	4,2793

Annexe 3
(Articles 7 et 14)

Droit horaire pour un quart à la passerelle

Article	Colonne 1 Période	Colonne 2 Droit horaire (\$)
1.	Par heure consécutive ou fraction d'heure	214,80
2.	Après 8 heures consécutives, un droit horaire supplémentaire calculé de la manière suivante :	
	a) 15 minutes ou moins	50 pour cent du montant à payer en vertu de l'article 1
	b) plus de 15 minutes sans dépasser 30 minutes	100 pour cent du montant à payer en vertu de l'article 1
	c) plus de 30 minutes sans dépasser 45 minutes	150 pour cent du montant à payer en vertu de l'article 1
	d) plus de 45 minutes sans dépasser 60 minutes	200 pour cent du montant à payer en vertu de l'article 1
	e) plus de 60 minutes	300 pour cent du montant à payer en vertu de l'article 1

Annexe 4
 (Article 9)

Droit d'annulation

Article	Colonne 1 Période	Colonne 2 Droit d'annulation (\$)
1.	Si l'avis d'annulation est reçu après que le pilote est affecté	859,22
2.	Si le pilote a commencé à se déplacer, un droit supplémentaire est à payer pour chaque heure ou fraction d'heure, à partir du début de son déplacement jusqu'à son retour à sa base d'attache ou jusqu'à sa réaffectation	214,80

Annexe 5
 (paragraphe 10 (1))

Droits à l'extérieur de la région

Article	Colonne 1 Circonstances	Colonne 2 Droit (\$) (par heure ou fraction d'heure)	Colonne 3 Période
1.	Le pilote embarque à bord d'un navire à un endroit situé à l'extérieur de la région	214,80	À partir du moment où le pilote quitte sa base d'attache jusqu'à ce qu'il commence à piloter le navire
2.	Le pilote débarque d'un navire à un endroit situé à l'extérieur de la région	214,80	À partir du moment où le pilote cesse de piloter le navire jusqu'à ce qu'il retourne à sa base d'attache
3.	Le pilote reste à bord d'un navire qui quitte la région et revient dans la région à bord du même navire pour recommencer à le piloter	214,80	À partir du moment où le pilote cesse de piloter le navire jusqu'à ce qu'il recommence à le piloter

Annexe 6
 (Article 11)

Droit de déplacement

Article	Colonne 1 Affectation	Colonne 2 Droit de déplacement (\$)
1.	Affectation dans un havre ou port de la zone	164,64
2.	Affectation sur le fleuve Fraser	158,47
3.	Affectation nord	1 633,02
4.	Affectation Prince Rupert	516,56
5.	Affectation sud	516,56
6.	Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation a été annulée	164,64
7.	Affectation Île Pine	5 162,50

Annexe 7
 (Article 12)

Droit pour bateau-pilote et hélicoptère

Article	Colonne 1 Endroit	Colonne 2 Droit (\$)	Colonne 3 Droit pour bateau-pilote(\$)
1.	Haut-fond Brotchie	416,23	60
2.	Sand Heads	1 665,99	60
3.	Îles Triple	2 161,40	60
4.	Cap Beale	6 514,16	60
5.	Île Pine	4 009	60
6.	Entrée du port de Nanaimo	838,88	60
7.	Prince Rupert – Postes de mouillage 8 et 9	582,08	60
8.	Prince Rupert – Postes de mouillage 10 à 31	986,54	60

Annexe 8
(paragraphe 13.2(1))

Droit relatif au carburant pour bateau-pilote

Article	Colonne 1 Prix de gros (à la rampe) du diesel à Vancouver (Colombie-Britannique) (cents par litre)	Colonne 2 Droit pour le haut-fond Brotchie (\$)	Colonne 3 Droit pour Sand Heads (\$)	Colonne 4 Droit pour les îles Triple (\$)	Colonne 5 Droit pour l'île Pine (\$)
1.	Jusqu' à 50,00	72	145	495	495
2.	De 50,01 à 60,00	80	165	562	562
3.	De 60,01 à 70,00	90	184	629	629
4.	De 70,01 à 80,00	98	204	696	696
5.	De 80,01 à 90,00	107	223	762	762
6.	De 90,01 à 100,00	115	243	829	829
7.	De 100,01 à 110,00	125	262	896	896
8.	De 110,01 à 120,00	133	282	963	963
9.	De 120,01 à 130,00	142	301	1 030	1 030
10.	De 130,01 à 140,00	150	321	1 097	1 097
11.	De 140,01 à 150,00	159	341	1 164	1 164
12.	De 150,01 à 160,00	168	360	1 231	1 231
13.	De 160,01 à 170,00	177	380	1 298	1 298
14.	De 170,01 à 180,00	185	399	1 364	1 364
15.	De 180,01 à 190,00	194	419	1 431	1 431
16.	De 190,01 à 200,00	203	438	1 498	1 498
17.	De 200,01 à 210,00	212	458	1 565	1 565
18.	Plus de 210,00	220	477	1 632	1 632