

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

**En vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010**

---

---

- Titre abrégé
  - Interprétation
  - Quart de passerelle
  - Calcul de la tarification à la durée
  - Droits de pilotage liés à une affectation
  - Tarification à la durée relative aux quarts à la passerelle
  - Droits minimums
  - Frais d'annulation
  - Frais hors-région
  - Frais de transport
  - Frais de bateau-pilote et d'hélicoptère
  - Droit pour retard
  - Droit pour l'exécution d'un ordre donné à bref avis
  - Droit pour navire difficile à manœuvrer
  - Frais pour services à un port éloigné
  - Annexe 1
  - Annexe 2
  - Annexe 3
  - Annexe 4
  - Annexe 5
  - Annexe 6
  - Annexe 7
- 
- 

Administration de pilotage du Pacifique  
1000 - 1130 West Pender Street  
Vancouver (Colombie-Britannique) V6E 4A4

**Accès direct :** (604) 666-6776  
Téléphone : (604) 666-6771  
Télécopieur : (604) 666-1647  
Courriel : [info@ppa.gc.ca](mailto:info@ppa.gc.ca)  
Site Web : [www.ppa.gc.ca](http://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 1<sup>er</sup> janvier 2010**

**Titre abrégé**

1. Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique.*

**Interprétation**

2. Dans le présent règlement,

« zone » désigne une zone de pilotage obligatoire décrite à l'article 3 du *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*; (zone)

« affectation » désigne l'affectation d'un pilote chargé de piloter un navire; (assignment)

« Administration » désigne l'Administration de pilotage du Pacifique, (Administration)

« largeur du navire » désigne la largeur maximale du navire, mesurée en mètres et en centimètres, à la face externe du bordé; (breadth of the ship)

« navire mort » désigne un navire normalement automoteur qui n'a pas l'usage de son appareil moteur; (dead ship)

« tirant d'eau » désigne la longueur la plus importante, mesurée en mètres et en centimètres, de la partie submergée d'un navire, durant l'exécution de services de pilotage; (draught)

« navire difficile à manoeuvrer » Navire qui ne peut naviguer normalement en raison, notamment, d'une gêne excessive, d'une position trop marquée en différence ou en contre différence, de dommages, d'une défectuosité des machines ou de l'appareil à gouverner, d'un manque d'équipement ou d'aides à la navigation, ou d'une défectuosité de l'équipement ou des aides à la navigation. (*hampered ship*)

« havre » désigne un lieu décrit dans la Partie I de l'annexe I; (harbour)

« affectation dans un havre ou port » désigne une affectation qui se déroule entièrement dans un havre ou un port où des pilotes sont affectés; (harbor or port assignment)

« affectation nord » désigne une affectation dans la région nord de la passe Narrows ou sur la côte ouest de l'île de Vancouver, sauf la baie Barclay et Alberni Inlet, durant laquelle un navire entre dans un havre ou un port ou le quitte ou transite par la région; (northern assignment)

« longueur hors tout » désigne la distance totale, mesurée en mètres et en centimètres, entre les extrémités avant et arrière du navire; (overall length)

« unité de pilotage » désigne le chiffre obtenu en multipliant la longueur hors tout du navire par sa largeur et par son tirant d'eau au moment de l'affectation et en divisant le produit par 100; (pilotage unit)

« bateau-pilote » désigne un bateau utilisé au service de l'Administration; (pilot boat).

« port » désigne un lieu décrit dans la Partie 2 de l'annexe 1; (port)

« affectation Prince Rupert » désigne une affectation autre qu'une affectation dans un havre ou port qui a lieu dans la région située entre la station d'embarquement de Triple Island et le port de Prince Rupert ou aux ports de Porpoise Harbour ou de Port Simpson; (Prince Rupert assignment)

« région » désigne la région qui relève de l'Administration au sens de la définition contenue dans l'annexe de la *Loi sur le pilotage*; (region)

« affectation sud » désigne une affectation autre qu'une affectation dans un havre ou port dans la région située entre la baie Barkley et Alberni Inlet et la région située au sud de la passe Narrows, durant laquelle un navire entre dans un havre ou un port de la région ou le quitte ou transite par la région. (southern assignment)

#### **Quart à la passerelle**

3. 1) Le quart à la passerelle commence :
  - a) lorsque le pilote arrive sur la passerelle d'un navire et assume la direction des opérations;
- 2) Le quart à la passerelle se termine :
  - a) lorsque le pilote quitte la passerelle pour débarquer à une station d'embarquement des pilotes ou est remplacé par un autre pilote;
  - b) lorsque le navire est ancré et que le pilote peut quitter la passerelle;
  - c) lorsque le navire est arrimé à un quai de poste d'accostage et n'exige plus de services de pilotage.

#### **Calcul de la tarification à la durée**

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) Pour les besoins du calcul des droits mentionnés dans les articles 4 et 7, une période de services de pilotage :
  - a) commence à la première des occurrences suivantes :
    - (i) l'heure à laquelle les services d'un pilote sont demandés;
    - (ii) l'heure à laquelle le pilote commence un quart à la passerelle;
  - b) prend fin lorsque le pilote est en mesure de débarquer du navire.
- 2) Indépendamment du paragraphe (1), lorsque, pour des motifs non reliés à un acte ni à une omission du propriétaire, du capitaine ou d'un agent d'un navire, un pilote n'est pas en mesure de monter à bord d'un navire et de commencer une affectation à l'heure prescrite, la tarification à la durée commence à l'heure à laquelle le pilote arrive sur les lieux de l'affectation.

**Droits de pilotage liés à une 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) 3,0930 \$ par l'unité de pilotage ;
  - b) 0,00904 \$ correspondant à 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 5,139 \$ 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) 4,4849 \$ multipliés par l'unité de pilotage;
  - b) 0,01311 \$ multipliés 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.

**Tarification à la durée relative aux quarts à la passerelle**

7. 1) Outre les droits de pilotage liés à une affectation, dans le cas d'une période de quart à la passerelle définie dans la colonne 1 de l'annexe 3, les droits à la durée établis dans la colonne 2 sont payables selon le temps de service de chaque pilote.
- 2) La tarification à la durée ne s'applique pas aux navires dirigés, poussés ou remorqués 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.

**Droits minimums**

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 823,82 \$.

**Frais d'annulation**

9. Lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée après qu'un pilote ait été affecté pour une période définie dans la colonne 1 de l'annexe 4, les frais d'annulation établis dans la colonne 2 sont payables, en sus de tous autres frais.

**Frais hors-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) Lorsque le 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 1 590 \$ est à payer pour chaque pilote, en plus de tout autre droit.
- 3) Lorsque le 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 2 120 \$ est à payer pour chaque pilote, en plus de tout autre droit.

**Frais de transport**

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.

**Frais de bateau pilote et d'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, les droits à payer figurent aux colonnes 2 et 3.
13. Chaque fois qu'un bateau-pilote est utilisé pour embarquer ou débarquer un pilote à un endroit visé à la colonne 1 de l'annexe 7, les droits à payer pour la création d'un fonds pour le remplacement de bateaux-pilotes à certains endroits figurent à la colonne 4.
- 13.1. Chaque fois qu'un bateau-pilote est utilisé pour embarquer ou débarquer un pilote à un endroit visé à la colonne 1 de l'annexe 7, les droits à payer pour la création d'un fonds permettant l'achat d'unités de pilotage portables (UPP) pour certains endroits sont ceux qui figurent à la colonne 5.

- 13.2. Chaque fois qu'un bateau-pilote est utilisé pour embarquer ou débarquer un pilote à un endroit visé à l'annexe 8, le droit à payer est celui qui figure à la colonne qui correspond à cet endroit. 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), au premier jour ouvrable de chaque mois, qui est affiché sur le site Internet de Ressources naturelles Canada ci-après :

[http://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale\\_bycity\\_f.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2](http://www2.nrcan.gc.ca/eneene/sources/pripri/wholesale_bycity_f.cfm?PriceYear=2001&ProductID=13&LocationID=2) .

#### **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 trente minutes après que le pilote se présente pour l'affectation et se terminant au début du quart à la passerelle.

#### **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 711,97 \$ 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 1 423,94 \$ est à payer, en plus de tout autre droit.

#### **Droit pour navire difficile à manoeuvrer**

16. Un droit de pilotage de 1 337,71 \$ est à payer, en plus de tout autre droit, chaque fois que 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 difficile à manoeuvrer qui peut nécessiter un quart à la passerelle de plus de huit heures consécutives.

#### **Frais pour services à un port éloigné**

17. Chaque fois qu'une réservation de services de pilotage est faite pour tout endroit autre qu'une station d'embarquement des pilotes, des frais de 4 620 \$ par pilote sont ajoutés à tout autre droit exigé.

**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 Cover (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 de la rive ouest)	Yreka
Duncan Bay	Namu	Rupert Inlet	Zeballos
Poste de mouillage d'Emilia			

---

**Annexe 2**  
(Article 6)**Droits de pilotage liés à une affectation**

<b>Point</b>	<b>Colonne 1 Navire</b>	<b>Colonne 2 Eaux</b>	<b>Colonne 3 Montant (\$)</b>
1.	N'importe quel navire, sauf un navire mort	N'importe quelles eaux, sauf le fleuve Fraser	3,5444
2.	Navire mort	N'importe quelles eaux, sauf le fleuve Fraser	7,0888
3.	N'importe quel navire	Fleuve Fraser	3,5444

**Annexe 3**  
(Articles 7 et 14)**Tarifification à la durée relative aux quarts à la passerelle**

<b>Point</b>	<b>Colonne 1 Période</b>	<b>Colonne 2 Droits à la durée (\$)</b>
1.	Nombre consécutif d'heures ou de parties d'une heure	177,91
2.	Droits à la durée additionnels applicables après huit heures consécutives, selon les modalités suivantes :	
	a) maximum de 15 minutes	50 % du montant payable en vertu de l'article 1
	b) Plus de 15 minutes, jusqu'à concurrence de 30 minutes	100 % du montant payable en vertu de l'article 1
	c) plus de 30 minutes, jusqu'à concurrence de 45 minutes	150 % du montant payable en vertu de l'article 1
	d) plus de 45 minutes, jusqu'à concurrence de 60 minutes	200 % du montant payable en vertu de l'article 1
	e) plus de 60 minutes	300 % du montant payable en vertu de l'article 1

**Annexe 4**  
 (Article 9)  
**Frais d'annulation**

<b>Point</b>	<b>Colonne 1 Période</b>	<b>Colonne 2 Frais d'annulation (\$)</b>
1.	Lorsqu'on présente un avis d'annulation après qu'un pilote ait été affecté	711,97
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.	177,99

**Annexe 5**  
 (paragraphe 10 (1))

**Droits à l'extérieur de la région**

<b>Article</b>	<b>Colonne 1 Circonstances</b>	<b>Colonne 2 Droit (\$) (par heure ou fraction d'heure)</b>	<b>Colonne 3 Période</b>
1.	Le pilote embarque à bord d'un navire à un endroit situé à l'extérieur de la région	177,99	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	177,99	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	177,99	À partir du moment où le pilote cesse de piloter le navire jusqu'à ce qu'il recommence à le piloter

**LOI SUR LE PILOTAGE****RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE En vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2010**

Page 9

**Annexe 6**  
(Article 11)  
**Frais de transport**

<b>Point</b>	<b>Colonne 1 Affectation</b>	<b>Colonne 2 Frais de transport (\$)</b>
1.	Affectation dans un havre ou un port des zones	150
2.	Affectation sur le fleuve Fraser	142
3.	Affectation nord	1 488
4.	Affectation à Prince Rupert	471
5.	Affectation sud	471
6.	N'importe quelle zone où un pilote a commencé à naviguer, lorsque l'affectation est annulée	150
7.	Affectation à Pine Island	4 705

**Annexe 7**  
(Articles 12, 13 et 13.1)  
**Droit pour bateau-pilote et hélicoptère**

<b>Article</b>	<b>Colonne 1 Endroit</b>	<b>Colonne 2 Droit (\$)</b>	<b>Colonne 3 Droit supplémentaire</b>	<b>Colonne 4 Droit de Remplacement pour bateau-pilote (\$)</b>	<b>Colonne 5 Droit pour unités de pilotage portables (UPP) (\$)</b>
1.	Haut-fond Brotchie	340	s/o	180	25
2.	Sand Heads	1 360	s/o	180	25
3.	Iles Triple	1 990	s/o	180	25
4.	Cap Beale	5 315	s/o	s/o	s/o
5.	Ile Pine	3 500	s/o	s/o	s/o
6.	Entrée du port de Nanaimo	685	s/o	s/o	s/o

**Annexe 8**  
(Article 13.2)  
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 (\$)
1.	Jusqu' à 50,00	70	141	481
2.	50,01 à 60,00	78	160	546
3.	60,01 à 70,00	87	179	611
4.	70,01 à 80,00	95	198	676
5.	80,01 à 90,00	104	217	741
6.	90,01 à 100,00	112	236	806
7.	100,01 à 110,00	121	255	871
8.	110,01 à 120,00	129	274	936
9.	120,01 à 130,00	138	293	1 001
10.	130,01 à 140,00	146	312	1 066
11.	140,01 à 150,00	155	331	1 131
12.	150,01 à 160,00	163	350	1 196
13.	160,01 à 170,00	172	369	1 261
14.	170,01 à 180,00	180	388	1 326
15.	180,01 à 190,00	189	407	1 391
16.	190,01 à 200,00	197	426	1 456
17.	200,01 à 210,00	206	445	1 521
18.	Plus de 210,00	214	464	1 586