



ANNONCE DE DROITS DE SERVICE RÉVISÉS

Le 4 janvier 2021

GÉNÉRALITÉS

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'« **Administration** ») annonce par la présente des droits de service révisés, conformément à l'article 33.4 de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14. La présente Annonce indique les révisions aux droits qui s'appliquent au pilotage à l'intérieur de la zone de pilotage obligatoire sur la côte Ouest du Canada et qui seront appliqués à tous les aspects des droits de pilotage et de bateau-pilote établis dans le Guide du client sur les droits pour le pilotage et les autres services (le « **Guide du client sur les droits** ») publié sur le site Web de l'Administration.

L'Administration met en œuvre ces droits pour les raisons décrites dans les documents *Avis et Détails et principes*, publiés le 1^{er} décembre 2020. Ces droits révisés entreront **en vigueur le 5 mars 2021**, sauf indication contraire. Toutes les autres dispositions à l'égard des droits de service n'étant pas modifiées par la présente Annonce demeurent en vigueur.

En vertu de l'article 34(1) de la *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14, les personnes souhaitant s'opposer à ces révisions peuvent le faire en déposant un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada. L'avis d'opposition doit être déposé dans les 90 jours suivant la date de la présente Annonce.

En vertu de 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*;
- (b) l'Administration ne s'est pas conformée aux exigences des articles 33.3 ou 33.4 de la *Loi sur le pilotage*.

En vertu du paragraphe 33.4(2) de la *Loi sur le pilotage*, la présente Annonce comporte le résumé suivant des observations écrites visées à l'alinéa 33.3(2)b) et de l'analyse des questions et préoccupations qui ont été portées à l'attention de l'Administration, notamment la façon dont elle a examiné ces questions et préoccupations pour prendre sa décision.

Observation	Considération	Décision
Nous pensons qu'il est impératif que l'Administration continue à chercher des moyens d'améliorer l'efficacité et de réduire les coûts comme alternative à la simple augmentation des tarifs pour compenser la réduction des recettes.	La capacité de l'Administration à apporter des changements significatifs au modèle en dehors de l'entente de service et des contrats actuels est extrêmement problématique. Ce sera toutefois une priorité lors des prochaines négociations.	L'Administration travaillera avec l'industrie maritime pour discuter des questions à mettre de l'avant lors des négociations des ententes de services et des contrats.
Nous sommes opposés à des coûts supplémentaires pendant une période d'incertitude importante, y compris la proposition de révision des droits de service, car les propriétaires et les exploitants de navires ont engagé des dépenses importantes cette année en raison de la pandémie mondiale.	L'Administration reconnaît les augmentations de dépenses pour les propriétaires et les exploitants. Durant la pandémie mondiale de COVID-19, afin de maintenir les niveaux de service et de fournir à l'industrie des services de pilotage à la demande, l'Administration a connu une augmentation spectaculaire de ses dépenses. Ceci comprenait l'affrètement d'hélicoptères et d'avions pour assurer la séparation entre les pilotes et le public. D'autres dépenses sont allées à l'utilisation et à la distribution d'équipement de protection individuelle, qui se vendait cher au début de la pandémie. Ces mesures ont permis à l'Administration d'assurer la poursuite ininterrompue des services de pilotage.	L'augmentation des coûts n'a pas été prévue ni inscrite au budget et il va falloir la récupérer.
Nous demandons instamment à l'Administration de présenter une demande officielle de report de deux ans des frais d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i> directement au bureau du ministre, comme l'ont fait un certain nombre d'autres parties prenantes.	L'Administration a communiqué avec Transports Canada au sujet d'un report des frais d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i> avant la publication de l'avis.	L'Administration encourage l'industrie à demander un allègement des frais d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i> directement à Transports Canada.
La gestion de la disponibilité des pilotes et le coût des rappels sont une préoccupation constante, notamment en raison des jours de pilotage perdus à cause de l'exposition à la COVID-19, du rythme accéléré des départs à la retraite et des changements potentiels au système de dispense de pilotage. L'amélioration de l'utilisation des pilotes et de la formation des apprentis sera cruciale en 2021.	Noté.	L'Administration est consciente des défis mentionnés dans les observations et continuera à faire preuve de transparence dans la manière dont elle aborde les questions mentionnées.
La souplesse des horaires des commandes de pilotes et des transports disponibles à destination et en provenance des lieux devra être prise en compte au fur et à mesure de l'évolution de la stratégie de mouillage.	Noté.	La stratégie de mouillage actuelle est supervisée et gérée par Transports Canada. L'Administration travaille activement avec Transports Canada et lui fournit régulièrement des renseignements.

Observation	Considération	Décision
Nous recommandons que l'Administration réduise la surcharge temporaire de 200 à 100 dollars, tout en recherchant simultanément des possibilités d'économiser 1,1 million de dollars en coûts opérationnels grâce à des mesures telles que la réduction des coûts de prestation des services (tout en maintenant le nombre de pilotes), le report des immobilisations non essentielles ou non sensibles au facteur temps, et la réduction des frais généraux.	D'après les données réelles des affectations de navires d'octobre à décembre 2020, il semble que les volumes reviennent lentement aux niveaux d'avant la pandémie. La plus grande inconnue est le retour de l'industrie des croisières pour l'été 2021. En outre, l'augmentation des coûts associés à la pandémie se poursuivra tant que la pandémie mondiale n'aura pas reculé.	Afin de répondre aux préoccupations de l'industrie et sur la base des volumes récents, l'Administration a réduit la surcharge temporaire à 175 \$ par mission.
Nous contestons l'affirmation selon laquelle la réserve de l'Administration contribue à assurer la stabilité des frais de pilotage et nous rappelons à l'Administration qu'une réserve s'accompagne du défi de gérer les diverses attentes des différentes parties prenantes.	Noté.	Compte tenu de son mandat d'autosuffisance financière, l'Administration doit maintenir des réserves de trésorerie suffisantes pour faire face aux répercussions économiques imprévues et ainsi continuer à exploiter un service de pilotage efficace et efficient.
Étant donné que la navigation maritime commerciale continue de se développer sur la côte Nord, le moment est venu de reconsidérer un modèle de répartition des pilotes qui comprend un cadre de pilotes stationnés en permanence à Prince Rupert pour soutenir les opérations sur la côte Nord.	Noté.	L'Administration s'engage à fournir le meilleur modèle de travail pour le Nord en collaboration avec la BC Coast Pilots et l'industrie maritime.
Nous demandons à l'Administration de travailler avec l'Administration portuaire Vancouver Fraser (« APVF ») pour rationaliser le processus de remboursement du Programme d'amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés (« ECHO ») afin d'éviter de facturer aux navires des droits qui seront remboursés ultérieurement, car le processus actuel de remboursement a créé un fardeau pour les agents et la gestion du compte de débours de chaque navire.	L'APVF gère le remboursement des coûts liés à ECHO.	L'Administration travaillera avec l'équipe d'ECHO à l'APVF pour examiner si le processus de remboursement peut être rationalisé.

La présente Annonce comprend quatre sections :

- 1) Révision des tarifs des droits de service;
- 2) Mise en œuvre du droit supplémentaire en raison de la COVID-19;
- 3) Rétablissement des droits non modifiés;
- 4) Rétablissement des définitions et des calculs.

1. RÉVISION DES TARIFS DES DROITS DE SERVICE

Le tableau suivant indique les tarifs révisés qui entreront **en vigueur le 5 mars 2021**. Ces augmentations tarifaires sont requises pour générer des revenus supplémentaires de 2,2 million de dollars au cours de l'exercice financier 2021 de l'Administration, afin de compenser partiellement une diminution des revenus due à la baisse de trafic tout en poursuivant son programme prévu de remplacement des biens immobilisés et en assurant un service de pilotage efficace et sécuritaire.

RÉVISIONS AUX TARIFS

Description	Section des tarifs	Tarifs actuels (exercice 2020)	Nouveau tarif	% de changement vs tarif actuel
Navire jusqu'à 226 m				
Frais d'unité de pilotage	6.1	4,6781	4,7951	2,5 %
Navire de plus de 226 m				
Frais d'unité de pilotage	6.2	4,0822	4,1843	2,5 %
Frais de jauge brute	6.2	0,01192	0,012218	2,5 %
Navire-citerne remorqué avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes				
Frais d'unité de pilotage	6.3	7,0176	7,1930	2,5 %
Navire-citerne remorqué de plus de 226 m avec un port en lourd de plus de 39 999 tonnes				
Frais d'unité de pilotage	6.4	6,1235	6,2766	2,5 %
Frais de jauge brute	6.4	0,0179	0,01835	2,5 %
Frais d'unité de pilotage – navire mort	Ann. 2.2	9,3563	9,5902	2,5 %
Autres droits				
Droit supplémentaire – frais de quart à la passerelle en raison de la COVID-19	7	-	175,00	s/o (nouveau)
Droits horaires	8 et ann. 5	234,82	240,69	2,5 %
Droit minimum	9	1 087,33	1 114,51	2,5 %
Droit d'annulation	10 et ann. 4	939,30	962,78	2,5 %
Droits à l'extérieur de la région				
Par heure	Ann. 5.1	234,82	240,69	2,5 %
Embarquement/débarquement à Anacortes, Bellingham, Cherry Point ou Ferndale	10.2	2 097,95	2 150,40	2,5 %
Embarquement/débarquement à d'autres endroits à l'extérieur de la région	10.3	2 797,63	2 867,57	2,5 %
Droits de déplacement				
Havre ou port	Ann. 6	179,98	184,48	2,5 %
Fleuve Fraser	Ann. 6	173,24	177,57	2,5 %

Description	Section des tarifs	Tarifs actuels (exercice 2020)	Nouveau tarif	% de changement vs tarif actuel
Nord	Ann. 6	1 785,21	1 829,84	2,5 %
Prince Rupert	Ann. 6	564,71	578,83	2,5 %
Sud	Ann. 6	564,71	578,83	2,5 %
Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation est annulée	Ann. 6	179,98	184,48	2,5 %
Île Pine	Ann. 6	5 643,64	5 784,73	2,5 %
Droits pour bateau-pilote				
Haut-fond Brotchie	Ann. 7	455,02	466,40	2,5 %
Sand Heads	Ann. 7	1 821,26	1 866,79	2,5 %
Îles Triple	Ann. 7	2 362,84	2 421,91	2,5 %
Cap Beale	Ann. 7	7 121,27	7 299,30	2,5 %
Île Pine	Ann. 7	4 382,64	4 492,21	2,5 %
Entrée du port de Nanaimo	Ann. 7	917,06	939,99	2,5 %
Prince Rupert — postes de mouillage 8 et 9	Ann. 7	636,33	652,24	2,5 %
Prince Rupert — postes de mouillage 10 à 31	Ann. 7	1 078,48	1 105,44	2,5 %
Droit d'immobilisations pour bateau-pilote	Ann. 7	100,00	102,50	2,5 %
Autres droits				
Droit pour retard	16	234,82	240,69	2,5 %
Droits pour l'exécution d'un ordre donné à bref avis				
• Ordre donné avec un avis de moins de 10 heures entre 6 h et 17 h 59	17.1	939,30	962,78	2,5 %
• Ordre donné avec un avis de moins de 10 heures entre 18 h et 5 h 59	17.2	1 878,59	1 925,55	2,5 %
Droit pour navire à capacité limitée	18	1 765,60	1 809,74	2,5 %
Droit de port éloigné	19	5 662,76	5 804,33	2,5 %
Droit de technologie	20	50,00	51,25	2,5 %
Droit d'administration de la <i>Loi sur le pilotage</i>	21	57,00	57,00	0 %

Les modifications de ces tarifs entreront en vigueur le 5 mars 2021.

2. MISE EN ŒUVRE DU DROIT SUPPLÉMENTAIRE EN RAISON DE LA COVID-19

Le droit supplémentaire suivant doit entrer **en vigueur le 5 mars 2021**. Ce droit est requis pour générer des revenus de 1,9 millions de dollars au cours de l'exercice financier 2021 de l'Administration, afin de compenser partiellement une diminution des revenus due à la baisse de trafic associée à la pandémie mondiale (« **COVID-19** »).

- (1) Le droit sera appliqué pendant une période de deux ans commençant à la date à laquelle cette section entrera en vigueur. À cette date, un droit supplémentaire de 175 \$ sera payable pour chaque affectation entreprise dans les eaux de pilotage obligatoire sur la côte Ouest du Canada.
- (2) À titre de clarification, le droit supplémentaire n'est pas payable pour un droit d'annulation. Il sera uniquement appliqué pour les affectations effectuées.

- (3) Le droit supplémentaire sera examiné sur une base semestrielle afin de déterminer s'il doit demeurer en vigueur.

3. RÉTABLISSEMENT DES DROITS NON MODIFIÉS

Les frais d'administration de la *Loi sur le pilotage* actuels de 57 \$ demeureront inchangés en 2021.

4. RÉTABLISSEMENT DES DÉFINITIONS ET DES CALCULS

4.1 Définitions

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 du Guide du client sur les droits, publié sur le site Web de l'Administration. (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 manœuvre 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 du Guide du client sur les droits, publié sur le site Web de l'Administration. (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)

4.2 Calculs

Veuillez noter que toutes les références aux « annexes » ci-dessous concernent les annexes figurant dans le Guide du client sur les droits de l'Administration, publié sur son site Web.

Zones de pilotage obligatoire — Aller simple pour un navire de moins de 226 m

Le droit pour un navire autre qu'un navire mort pour un aller simple dans une zone de pilotage obligatoire est calculé de la façon suivante :

où :

UP : l'unité de pilotage (longueur hors tout x largeur du navire x tirant d'eau)/100

DU : le droit unitaire établi à l'annexe 2, colonne 3

DH : le droit horaire établi à l'annexe 3, article 1, colonne 2

DTE : le droit de temps excédentaire établi à l'annexe 3, article 2, colonne 2

BP : frais pour le bateau-pilote établis à l'annexe 7, colonne 2

DC : droit relatif au carburant établi à l'annexe 8

DRBP : droit de remplacement de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 3

DP : dépense du pilote établie à l'annexe 6

T : droit de technologie établi à B. Barème des droits, article o, numéro 20

FALP : frais d'administration de la *Loi sur le pilotage*

DST : droit supplémentaire temporaire établi à B. Barème des droits, article d, numéro 7

$$(UP \times DU) + DH + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST$$

Si le navire dépasse 8 heures avec un deuxième pilote :

$$(UP \times DU) + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + FALP + DST$$

Si le navire dépasse 8 heures sans deuxième pilote :

$$(UP \times DU) + DH + DTE + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST$$

Zones de pilotage obligatoire – Aller simple pour un navire de 226 m ou plus

où :

- UP :** l'unité de pilotage (longueur hors tout x largeur du navire x tirant d'eau)/100
- DU :** le droit unitaire établi à B. Barème des droits, section 2.C.6.2(a)
- JB :** la jauge brute du navire
- FJB :** frais de jauge brute établis à B. Barème des droits, section 2.C.6.2(b)
- DH :** droit horaire établi à l'annexe 3, article 1, colonne 2
- DTE :** droit de temps excédentaire établi à l'annexe 3, article 2, colonne 2
- BP :** frais pour le bateau-pilote établis à l'annexe 7, colonne 2
- DC :** droit relatif au carburant établi à l'annexe 8
- DRBP :** droit de remplacement de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 3
- DP :** dépense du pilote établie à l'annexe 6
- T :** droit de technologie établi à B. Barème des droits, article o, numéro 20
- FALP :** frais d'administration de la *Loi sur le pilotage*
- DST :** droit supplémentaire temporaire établi B. Barème des droits, article d, numéro 7

$$(UP \times DU) + (JB \times FJB) + DH + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST$$

Si le navire dépasse 8 heures avec un deuxième pilote :

$$(UP \times DU) + (JB \times FJB) + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + FALP + DST$$

Si le navire dépasse 8 heures sans deuxième pilote :

$$(UP \times DU) + (JB \times FJB) + DH + DTE + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST$$

Zones de pilotage obligatoire – Aller simple pour un navire mort

Le droit pour un navire mort pour un aller simple dans une zone de pilotage obligatoire est calculé de la façon suivante :

où :

- UP :** l'unité de pilotage (longueur hors tout x largeur du navire x tirant d'eau)/100
- AUP :** autre unité de pilotage (UP + DU) établie à l'annexe 2, article 2, colonne 3
- DU :** le droit unitaire établi à l'annexe 2, article 1, colonne 3
- DH :** droit horaire établi à l'annexe 3, article 1, colonne 2
- DTE :** droit de temps excédentaire établi à l'annexe 3, article 2, colonne 2
- BP :** frais pour le bateau-pilote établis à l'annexe 7, colonne 2
- DC :** droit relatif au carburant établi à l'annexe 8
- DRBP :** droit de remplacement de bateau-pilote établi à l'annexe 7, colonne 3
- DP :** dépense du pilote établie à l'annexe 6
- T :** droit de technologie établi à B. Barème des droits, article o, numéro 20
- FALP :** frais d'administration de la *Loi sur le pilotage*
- DST :** droit supplémentaire temporaire établi à B. Barème des droits, article d, numéro 7

$$(UP \times DU) + AUP + DH + BP + DC + DRBP + DP + T + FALP + DST$$