

Administration de pilotage du Pacifique



GUIDE DU CLIENT SUR LES DROITS POUR LE PILOTAGE ET LES AUTRES SERVICES

Mise à jour : le 1^{er} avril 2026



Table des matières

A.	Avant-propos	4
1.	Contexte	4
2.	Paramètres de perception des droits.....	5
B.	Barème des droits	6
1.	Introduction	6
2.	Sommaire des droits	6
C.	Renseignements sur la facturation	12
1.	Droits de pilotage	12
2.	Facture	12
D.	Conditions	13
1.	Paiement	13
2.	Politique de confidentialité relative aux cartes de crédit	13
3.	Intérêts et frais administratifs.....	14
4.	Personne responsable du paiement des droits.....	14
5.	Garantie de crédit	15
6.	Changement d'adresse.....	15
7.	Suspension des services	15
8.	Limitation de responsabilité.....	15
E.	Applications spéciales	16
1.	Réclamations et notes de crédit	16
F.	Service à la clientèle et demandes de renseignements sur les comptes.....	16
	Annexes.....	17
	Annexe 1. Havres et ports.....	17
	Annexe 2. Droit de pilotage par affectation	18
	Annexe 3. Droit horaire pour un quart à la passerelle	19
	Annexe 4. Droit d'annulation.....	19
	Annexe 5. Droits à l'extérieur de la région	20
	Annexe 6. Droit de déplacement	20
	Annexe 7. Droit pour bateau-pilote et hélicoptère	21
	Annexe 8. Droit relatif au carburant pour bateau-pilote.....	21

Appendices.....	23
Appendice A - Définitions	23
Appendice B – Calculs	25

A. Avant-propos

1. Contexte

L'Administration de pilotage du Pacifique (l'« **Administration** ») est une société d'État non-mandataire du gouvernement du Canada établie en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'objectif de l'Administration est d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région dont elle est responsable. L'Administration est chargée d'atteindre cet objectif en respectant les principes suivants :

- a. la prestation des services de pilotage favorise la sécurité de la navigation, y compris la sécurité du public et du personnel maritime, et y contribue; elle vise également la protection de la santé des personnes, des biens et de l'environnement;
- b. la prestation des services de pilotage est efficace et efficiente;
- c. les outils de gestion du risque sont utilisés efficacement et l'évolution des technologies est prise en compte;
- d. le taux des redevances de pilotage d'une Administration est établi de manière à lui permettre d'être financièrement autonome.

Le système de gouvernance de l'Administration vise à assurer l'autonomie financière de l'Administration. L'Administration est gouvernée par un conseil d'administration de sept membres (le « **Conseil** »). Le gouverneur en conseil nomme le président de l'Administration et le ministre des Transports nomme les autres membres du Conseil pour des mandats ne dépassant pas quatre ans.

Les éléments fondamentaux régissant le mandat conféré à l'Administration en vertu de la *Loi sur le pilotage* comprennent le droit exclusif de fournir des services de pilotage aux navires dans une zone maritime où les navires sont assujettis au pilotage obligatoire. Cela comprend la capacité exclusive de fixer et de percevoir des droits pour les services de pilotage fournis ou rendus disponibles par l'Administration ou un entrepreneur agissant pour le compte de l'Administration, et l'obligation pour l'Administration de fournir ces services.

Le but du présent Guide est de fournir des renseignements concernant le calcul des droits applicables aux divers ports, aux diverses catégories de navires et aux diverses activités tout en expliquant les procédures administratives relatives aux droits. Ces droits s'appliquent aux services de pilotage dans les zones de pilotage obligatoire et les zones de pilotage non obligatoire. Le présent Guide est disponible sur le site Web de l'Administration à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/>.

Les droits décrits dans le présent Guide entrent en vigueur le 1^{er} avril 2026.

2. Paramètres de perception des droits

En établissant un nouveau droit pour les services de pilotage ou en révisant un droit existant, l'Administration doit se conformer aux paramètres établis à l'article 33.2 de la *Loi sur le pilotage*. Ces paramètres stipulent que, entre autres exigences, les droits ne doivent pas être fixés à des niveaux qui, d'après des prévisions raisonnables et prudentes, généreraient des revenus dépassant les obligations financières actuelles et futures de l'Administration à l'égard de la prestation de services de pilotage obligatoires. Conformément à ces paramètres, le Conseil approuve le montant et le moment de la modification des droits de service payables par les clients. Le Conseil approuve également le budget annuel de l'Administration lorsque les montants à recouvrer au moyen de droits de service payables par le client sont déterminés pour l'année suivante.

Comme indiqué précédemment, l'Administration planifie ses activités de façon à se trouver dans une situation financière annuelle où les revenus ne dépassent pas les obligations financières actuelles et futures à l'égard de la prestation de services de pilotage obligatoires. Les obligations financières comprennent :

- a. les coûts d'entretien et d'exploitation;
- b. les frais d'administration et de gestion;
- c. le service de la dette et les obligations financières liées aux contrats d'emprunt de capitaux;
- d. les coûts en capital et coûts d'amortissement des biens immobilisés;
- e. les obligations financières liées au maintien d'une cote de crédit acceptable;
- f. les obligations fiscales;
- g. les paiements au ministre pour les coûts associés à l'exécution de la *Loi sur le pilotage*, notamment l'élaboration de règlements, et au contrôle d'application de celle-ci;
- h. un fonds de prévoyance pour des dépenses futures;
- i. tout autre coût déterminé selon les principes comptables recommandés par Comptables professionnels agréés du Canada ou ses ayants droit.

Les états financiers et l'analyse de la direction, publiés sur une base trimestrielle et annuelle, fournissent des renseignements détaillés concernant les revenus et les dépenses de l'Administration. Ces documents sont aussi disponibles à l'adresse suivante : <https://www.ppa-app.gc.ca/>.

B. Barème des droits

1. Introduction

L'Administration obtient ses revenus sous forme de droits perçus auprès des opérateurs de navire pour la prestation de services de pilotage.

Le système de perception des droits est basé sur :

- la taille ou le type du navire nécessitant le pilotage;
- le nombre d'heures de pilotage;
- les services ou coûts supplémentaires encourus pour le transit.

Les droits applicables à chaque zone, ainsi que les droits auxiliaires pouvant s'appliquer, sont décrits dans les sections et les annexes suivantes.

2. Sommaire des droits

a. Quart à la passerelle

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.

b. Calcul des droits horaires

3. 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 2.b.4.
4. Aux fins du calcul des droits visés aux articles 2.b.3 et 2.d.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.

5. Nonobstant l'article 2.b.4, 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.

c. **Droit de pilotage par affectation**

6. (1) Sauf disposition contraire du présent article, pour une 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) Dans le cas d'une affectation avec un deuxième pilote, qui est effectuée ou pourrait être effectuée à vitesse de mer normale en huit heures ou moins, les droits de pilotage payables correspondent au montant payable en vertu du paragraphe (1) multiplié par 1,8.

(3) Sous réserve du paragraphe (6), pour une 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) 5,3211 \$ multipliés par l'unité de pilotage;
- (b) 0,015537 \$ multiplié par la jauge brute du navire.

(4) Pour une affectation en vertu du paragraphe (3) ci-dessus, qui a également un deuxième pilote, et qui est complétée ou pourrait être complétée à vitesse de mer normale en huit heures ou moins, les droits de pilotage payables sont le montant payable en vertu du paragraphe (3) multiplié par 1,8.

(5) Sous réserve du paragraphe (6), pour une affectation dans la zone 1 à un navire-citerne assisté d'un remorqueur, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage payable est de 9,6045 \$ multiplié par l'unité de pilotage.

(6) Pour une affectation dans la zone 1 à un navire-citerne assisté d'un remorqueur d'une longueur hors tout de 226 m ou plus, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage payable correspond à la somme des éléments suivants :

- (a) 8,3811 \$ multipliés par l'unité de pilotage;
- (c) 0,02449 \$ multiplié par la jauge brute du navire.

(7) Sous réserve des paragraphes (8) et (9), pour une affectation dans les zones 2 à 5 à un navire-citerne assisté d'un remorqueur, d'un port en lourd (été) de plus de 39 999 tonnes métriques, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage à payer correspond au produit de 9,6045 \$ par l'unité de pilotage.

(8) Pour une affectation dans les zones 2 à 5 à un navire-citerne assisté d'un remorqueur, d'une longueur hors tout de 226 m ou plus et d'un port en lourd (été) de plus de 39 999 tonnes métriques, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage à payer correspond à la somme des éléments suivants :

- (a) 8,3811 \$ multipliés par l'unité de pilotage;
- (b) 0,02449 \$ multiplié par la jauge brute du navire.

(9) Sous réserve du paragraphe (10), pour une affectation dans les zones 2 à 5 à un navire-citerne assisté d'un remorqueur, d'un port en lourd (été) de plus de 39 999 tonnes métriques, avec trois pilotes, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage à payer correspond au produit de 15,8546 \$ par l'unité de pilotage.

(10) Pour une affectation dans les zones 2 à 5 à un navire-citerne assisté d'un remorqueur, d'une longueur hors tout de 226 m ou plus et d'un port en lourd (été) de plus de 39 999 tonnes métriques, avec trois pilotes, dans des eaux, quelles qu'elles soient, le droit de pilotage à payer correspond à la somme des éléments suivants :

- (a) 13,8354 \$ multipliés par l'unité de pilotage;
- (b) 0,04040 \$ multiplié par la jauge brute du navire.

(11) Pour une affectation qui commence ou se termine le 25 décembre, le droit de pilotage à payer en application du présent article est double.

d. 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 une affectation qui commence ou se termine le 25 décembre, le droit horaire à payer en application du présent article est double.

e. Droit minimum

8. Nonobstant les articles 2.c.6 et 2.d.7, le total des droits à payer à l'égard d'un navire en application de ces articles ne peut être inférieur à 1 417 \$.

f. 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.

g. 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) Un droit de 2 735 \$ est à payer, en plus de tout autre droit, pour chaque pilote qui embarque à bord d'un navire ou en débarque à Anacortes, à Bellingham, à Cherry Point ou à Ferndale, dans l'État de Washington.

(3) Un droit de 3 647 \$ est à payer, en plus de tout autre droit, pour chaque pilote qui 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 visé au paragraphe (2).

(4) Nonobstant le paragraphe (1), pour les affectations à l'extérieur de la région qui commencent dans des eaux à l'extérieur de la région, une période de services de pilotage débute au moment où le pilote commence un quart à la passerelle et se termine lorsque le pilote peut débarquer du navire.

h. 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 1.

12. Les affectations qui nécessitent un vol nolisé vers l'île Pine entraîneront des frais de nolisement vers l'île Pine de 6 132 \$.

Lorsque deux pilotes nécessitent un vol nolisé vers l'île Pine et que les deux pilotes utilisent le même vol nolisé, les frais de nolisement vers l'île Pine sont à payer pour chaque affectation. Autrement, les frais de nolisement vers l'île Pine sont à payer pour chaque pilote.

Une affectation nord qui entraîne des frais de nolisement vers l'île Pine sera assujettie à un droit de déplacement pour une affectation sud comme établi à la colonne 2 de l'annexe 6.

i. Droit pour bateau-pilote et hélicoptère

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, le droit à payer figure à la colonne 2.

14. Chaque fois qu'un hélicoptère est utilisé, ou qu'il est prévu de l'utiliser, pour embarquer ou débarquer un pilote aux rochers Race ou à proximité, le droit indiqué à la colonne 2 (correspondant aux rochers Race) de l'annexe 7 est payable. Ce droit

s'applique également pour la mise à disposition d'un bateau-pilote, s'il est utilisé comme service de remplacement ou de secours en raison des conditions météorologiques ou pour toute autre raison.

15. 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, le droit qui figure à la colonne 3 est à payer et sert à récupérer le coût d'achat des bateaux-pilotes.

16. (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.

j. Droit pour retard

17. 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 l'article 1 de l'annexe 3, dans la colonne 2, est à payer pour chaque heure ou fraction d'heure durant la période commençant à l'heure pour laquelle les services du pilote ont été demandés ou, si elle est plus tardive, à l'heure à laquelle le pilote s'est présenté et se terminant à l'appareillage du navire. Ce droit n'est pas à payer si le retard est inférieur à quarante minutes.

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

18. (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 1 224 \$ 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 2 449 \$ est à payer, en plus de tout autre droit.

l. Droit pour navire à capacité limitée

19. Un droit de 2 301 \$ 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.

m. Droits de ports éloignés

20. Chaque fois qu'un ordre de pilotage est donné pour un endroit autre qu'une station d'embarquement de pilotes, un droit de 7 381 \$ est à payer pour chaque pilote, en plus de tout autre droit.

Ce droit est perçu afin de compenser les coûts engagés par l'Administration pour le nolisement du transport. Lorsqu'un pilote est affecté sans nécessiter de transport nolisé, ce droit ne s'applique pas. Lorsque deux pilotes sont requis pour une affectation et qu'ils utilisent le même transport nolisé, le droit de déplacement est à payer pour l'affectation.

n. Droit de technologie

21. Pour chaque 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 83 \$ est à payer, en plus de tout autre droit.

o. Frais d'administration de la *Loi sur le pilotage*

22. Pour chaque affectation à un navire établi à la colonne 1 de l'annexe 2, dans les eaux établies à la colonne 2, des frais d'administration de pilotage de 58 \$ sont à payer en plus de tout autre droit.

p. Frais administratifs pour l'émission de dispenses

23. Pour des opérations commerciales américaines, émises sur une base annuelle :

	Date de réception de la demande par l'Administration		
	Avant le 13 février 2026	Entre le 13 et le 27 février 2026	Après le 27 février 2026

De 1 à 5 navires	1 556 \$	1 683 \$	1 923 \$
De 6 à 5 navires	2 081 \$	2 249 \$	2 489 \$
Plus de 15 navires	2 606 \$	2 815 \$	3 055 \$

24. Pour des opérations commerciales canadiennes, émises sur une base annuelle :

	Date de réception de la demande par l'Administration		
	Avant le 16 avril 2026	Entre le 16 et le 30 avril 2026	Après le 30 avril 2026
De 1 à 5 navires	1 556 \$	1 683 \$	1 923 \$
De 6 à 5 navires	2 081 \$	2 249 \$	2 489 \$
Plus de 15 navires	2 606 \$	2 815 \$	3 055 \$

25. Dispenses à court terme pour des embarcations de plaisance et des navires commerciaux :

- À l'application 1 683 \$
- Modifications à une dispense existante 173 \$

q. Autres droits

26. L'Administration peut, par résolution, établir ou réviser des droits à payer à l'Administration pour des services que l'Administration fournit ou rend disponibles, autres que des services liés au pilotage obligatoire, y compris des services consultatifs ou l'usage de simulateurs par de tierces parties. Ces droits varieront, en fonction de la portée et des coûts associés du service, et seront convenus entre les parties avant la prestation des services.

C. Renseignements sur la facturation

1. Droits de pilotage

L'Administration émet des factures lorsque chaque déplacement est terminé et que toute la documentation à l'appui a été reçue.

2. Facture

Pour les droits de pilotage, les factures sont émises individuellement pour chaque déplacement avec un rapport source détaillé se rapportant à cette affectation. Les factures sont normalement envoyées par courriel ou par la poste.

D. Conditions

1. Paiement

Les montants sont facturés en dollars canadiens. Les paiements doivent également être effectués en dollars canadiens. Si les paiements sont effectués dans une autre devise, les montants seront convertis au taux de change pour l'achat de dollars canadiens le jour où les fonds sont déposés par l'Administration.

Les paiements peuvent être effectués par chèque, par traite bancaire, par virement bancaire, par transfert bancaire en ligne (à partir de comptes bancaires canadiens seulement) ou par carte de crédit (VISA ou MasterCard; des droits administratifs peuvent s'appliquer pour couvrir les coûts des transactions par carte de crédit).

Les chèques et les traites bancaires doivent être envoyés par la poste. L'Administration n'est pas en mesure d'accepter des renseignements de carte de crédit par courriel ou par message vocal. Veuillez communiquer avec les Comptes clients au 604 666-6771 entre 8 h 30 et 15 h 30, heure du Pacifique.

Le paiement est crédité au compte du client à la date de réception par l'Administration.

Tous les droits sont dus dans les 15 jours suivant la date de la facture (la « **date d'échéance** »). Les soldes payés après ces 15 jours seront normalement assujettis à des intérêts, comme stipulé au paragraphe D.3.

Pour s'assurer que les paiements sont appliqués correctement, on demande aux clients de fournir un avis de paiement clair indiquant le numéro de facture ou le numéro d'affectation.

2. Politique de confidentialité relative aux cartes de crédit

L'Administration assurera la confidentialité et la sécurité des renseignements que vous nous fournissez. Ce qui suit décrit notre politique de confidentialité relative à la collecte, à la protection et à la divulgation de tels renseignements obtenus dans le cadre de transactions par carte de crédit seulement.

Collecte de renseignements : L'Administration recueillera et utilisera des renseignements obtenus dans le cadre de transactions par carte de crédit à des fins commerciales seulement. Ces fins commerciales comprennent le paiement pour le pilotage et d'autres droits.

Protection de vos renseignements de carte de crédit : Les renseignements de carte de crédit que vous fournissez à l'Administration seront conservés de manière confidentielle. Nos employés peuvent accéder à ces renseignements uniquement lorsqu'il existe une raison commerciale appropriée de le faire, comme pour traiter un paiement préautorisé ou lorsqu'un remboursement doit être effectué sur une carte de crédit. Nous maintenons des mesures de

protection physiques, électroniques et procédurales pour protéger vos renseignements et nos employés doivent respecter ces normes de confidentialité.

Divulgation de vos renseignements : L'Administration ne divulgue aucun renseignement non public (comme des numéros de carte de crédit et leur date d'expiration) à quiconque concernant nos clients ou nos anciens clients, sauf lorsque requis par la loi. Nous ne divulguons pas de renseignements à votre sujet à d'autres entités qui pourraient vouloir vous vendre des produits.

3. Intérêts et frais administratifs

Lorsqu'un paiement n'est pas reçu dans son intégralité le 15^e jour suivant la date d'échéance, l'Administration facturera des intérêts sur le montant en souffrance. Ces intérêts seront calculés à partir du premier jour après la date d'échéance et continueront à être appliqués jusqu'à ce que tous les montants en souffrance aient été payés dans leur intégralité.

Les intérêts facturés sont des intérêts simples calculés sur une base mensuelle.

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

Les chèques sans provision et les arrêts de paiement seront débités du compte du client en plus de frais administratifs de 25 \$ et de tous les intérêts applicables.

Des frais administratifs (le cas échéant) pour les paiements par carte de crédit seront ajoutés au montant facturé sur la carte de crédit du client. Pour toutes les transactions où le client choisit de payer les services de pilotage par carte de crédit, des frais supplémentaires de 2,5 % seront ajoutés pour compenser les frais bancaires.

Les intérêts et les frais administratifs doivent être payés immédiatement à la réception de la facture ou du relevé.

4. Personne responsable du paiement des droits

En vertu de l'article 42 de la *Loi sur le pilotage*, le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont conjointement et solidairement responsables du paiement des droits de pilotage. Lorsque le compte d'un agent est en souffrance depuis longtemps ou que les montants à recouvrer sont élevés, l'Administration peut communiquer avec le capitaine ou le propriétaire du navire pour l'aviser de l'état du compte en souffrance et de sa responsabilité conjointe et solidaire et exiger un paiement en conséquence.

5. Garantie de crédit

Un client devra payer à l'avance pour la prestation ou la disponibilité du pilotage ou d'autres services ou fournir une garantie de crédit satisfaisante pour un tel paiement en fonction d'une estimation des droits qui seront encourus, dans l'une ou l'autre des circonstances suivantes :

- Un client n'effectue pas un paiement ou toute partie d'un paiement conformément aux conditions de paiement de l'Administration à trois occasions ou plus;
- Si un client s'est placé 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 est soumis à toute autre forme de restructuration financière en vertu de la loi applicable sur l'insolvabilité, ou si le client a annoncé publiquement qu'il pourrait demander la protection contre ses créanciers ou déclarer faillite;
- Le client n'a pas fourni à l'Administration, sur demande, des renseignements financiers tels que des cotes de crédit, des rapports de crédit, des rapports d'analyse, des états financiers courants audités ou non audités, etc. que l'Administration juge suffisants pour lui permettre d'évaluer la solvabilité du client et de conclure qu'elle est satisfaisante;
- Un client n'a pas été facturé précédemment par l'Administration pour des services.

6. Changement d'adresse

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

7. Suspension des services

Lorsque le compte d'un agent ou d'un opérateur de navire est en souffrance ou que le montant à recouvrer par l'Administration est élevé, ou lorsque l'Administration, agissant raisonnablement et de bonne foi, est d'avis que les droits de pilotage ne seront pas payés au moment où ils seront dus, ou lorsqu'un agent ou un opérateur ne se conforme pas à toute disposition du paragraphe D.5, l'Administration aura le droit de résilier ou de réduire (suspendre) ses services, sauf dans une situation d'urgence, jusqu'au moment où les droits applicables auront été payés ou jusqu'au moment où des dispositions de garantie de crédit auront été prises par l'opérateur d'une façon satisfaisante pour l'Administration.

8. Limitation de responsabilité

En aucun cas l'Administration, ni aucun de ses administrateurs, dirigeants, employés ou affiliés, ne sera responsable à l'égard de son client, ni aucun des administrateurs, dirigeants, employés ou affiliés de celui-ci, ni à l'égard de toute tierce partie, pour toute perte de profits, perte de données ou perte de revenus, tout défaut de réaliser des économies attendues, ou tout autre dommage indirect, consécutif, spécial, connexe, punitif ou semblable, occasionné ou subi à la suite d'une non-disponibilité des services, d'un retard à assurer les services, de la performance, de la non-performance, de la suspension, de la résiliation, de la négligence, d'une violation (y compris une violation essentielle ou autre), ou d'une autre action ou inaction de

l'Administration, ou pour toute autre raison, théorie du droit ou de l'équité, même si le client avait avisé l'Administration de la possibilité d'un tel dommage ou d'une telle perte ou que l'Administration avait connaissance de cette possibilité ou aurait raisonnablement pu la prévoir.

E. Applications spéciales

1. Réclamations et notes de crédit

Si vous croyez que votre facture contient des données ou des droits inexacts, communiquez avec les Comptes clients. Pour toutes les réclamations, le numéro de facture doit être fourni. Chaque réclamation est examinée par l'Administration dans le but de résoudre les différends et de régler les réclamations le plus rapidement possible. Lorsqu'une réclamation est rejetée, une confirmation indiquant les raisons du rejet est fournie. **Une réclamation doit être déposée dans les 60 jours suivant la date de la facture.**

Si le paiement d'un montant contesté est retenu par l'agent ou l'opérateur et qu'après examen par l'Administration, il est déterminé que le montant en souffrance était à payer, des intérêts seront calculés à partir de la date d'échéance. L'Administration se réserve le droit de faire des ajustements à la facture si des exemptions ou des crédits ont été réclamés de façon injustifiée.

F. Service à la clientèle et demandes de renseignements sur les comptes

L'Administration dispose d'une personne désignée pour traiter vos demandes de renseignements aux Comptes clients. Toutes les questions doivent être envoyées aux Comptes clients. Vous pouvez également envoyer la demande de renseignements par la poste ou par courriel avec une brève explication du problème. Les numéros de téléphone et les adresses courriel sont les suivants :

- Téléphone : 604 666-6771
- Courriel : comprec@ppa-app.gc.ca

Les heures d'ouverture habituelles sont du lundi au vendredi de 8 h à 16 h 30, heure du Pacifique.

À titre de service pour nos clients, notre portail du client en ligne comprend un calculateur proforma qui vous permet de calculer les droits de pilotage pour des ports sélectionnés.

Le lien vers le calculateur de facture est le suivant :

<https://ppaportal.portlink.co/hm>

Annexes

Annexe 1. Havres et ports

PARTIE 1 Havres

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

PARTIE 2 Ports

- Alert Bay
- Bamberton
- Beaver Cove (Englewood)
- Britannia Beach
- Campbell River
- Coal Harbour
- Cowichan Bay
- Deltaport
- Duncan Bay
- Emilia Anchorage
- Forward Harbour (Winter Harbour)
- Gold River
- Hardy Bay (Port Hardy)
- Harriet Harbour

- Hatch Point
- James Island
- Klemtu
- Menzies Bay
- Namu
- Plumper Sound Anchorage
- Porpoise Harbour
- Port Alice
- Port McNeil
- Port Mellon
- Port Simpson
- Port Tahsis
- Roberts Bank (West Shore Terminal)
- Rupert Inlet
- Sand Heads
- Stewart
- Tasu
- Texada Mines
- Toquart
- Union Bay
- Woodfibre
- Yreka
- Zeballos

Annexe 2. Droit de pilotage par affectation

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Navire	Eaux	Montant (\$)
1	Navire autre qu'un navire mort	Eaux autres que le fleuve Fraser	6,0979
2	Navire mort	Eaux autres que le fleuve Fraser	12,1958
3	Tout navire	Fleuve Fraser	6,0979

Annexe 3. Droit horaire pour un quart à la passerelle

Colonne 1		Colonne 2
Article	Période	Droit horaire (\$)
1	Par heure consécutive ou fraction d'heure	306,07
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. Droit d'annulation

Colonne 1		Colonne 2
Article	Période	Droit d'annulation (\$)
1	Si l'avis d'annulation est reçu après que le pilote est affecté	1 224,00
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	306,07

Annexe 5. Droits à l'extérieur de la région

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
Article	Circonstances	Droit (\$) (par heure ou fraction d'heure)	Période
1	Le pilote embarque à bord d'un navire à un endroit situé à l'extérieur de la région	306,07	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	306,07	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	306,07	À partir du moment où le pilote cesse de piloter le navire jusqu'à ce qu'il recommence à le piloter

Annexe 6. Droit de déplacement

Colonne 1		Colonne 2
Article	Affectation	Droit de déplacement (\$)
1	Affectation dans un havre ou port de la zone	222
2	Affectation sur le fleuve Fraser	402
3	Affectation nord	2 478
4	Affectation Prince Rupert	784
5	Affectation sud	733
6	Toute zone, lorsque le pilote a commencé à se déplacer et que l'affectation a été annulée	222

Annexe 7. Droit pour bateau-pilote et hélicoptère

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Endroit	Droit (\$)	Droit en capital pour bateau-pilote (\$)
Bateau-pilote			
1	Haut-fond Brotchie	578	126
2	Sand Heads	2 313	126
3	Île Triple	3 001	126
4	Station d'embarquement des méthaniers dans le Nord	4 099	126
5	Cap Beale	9 044	126
6	Île Pine	5 566	126
7	Entrée du port de Nanaimo	1 165	126
8	Prince Rupert — postes de mouillage 8 et 9	808	126
9	Prince Rupert — postes de mouillage 10 à 31	1 370	126
Hélicoptère			
10	Rochers Race	19 500	-
11	Utilisation ponctuelle (taux horaire)	4 896	-

Annexe 8. Droit relatif au carburant pour bateau-pilote

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Article	Prix de gros (à la rampe) du diesel à Vancouver (Colombie-Britannique) (cents par litre)	Droit pour le haut-fond Brotchie (\$)	Droit pour Sand Heads (\$)	Droit pour l'île Triple (\$)	Droit pour l'île Pine (\$)	Station d'embarquement des méthaniers dans le Nord (\$)
1	Jusqu'à 50,00	74	149	507	296	710

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Article	Prix de gros (à la rampe) du diesel à Vancouver (Colombie-Britannique) (cents par litre)	Droit pour le haut-fond Brotchie (\$)	Droit pour Sand Heads (\$)	Droit pour l'île Triple (\$)	Droit pour l'île Pine (\$)	Station d'embarquement des méthaniers dans le Nord (\$)
2	De 50,01 à 60,00	82	169	576	328	806
3	De 60,01 à 70,00	92	189	645	368	903
4	De 70,01 à 80,00	100	209	713	400	998
5	De 80,01 à 90,00	110	229	781	440	1 093
6	De 90,01 à 100,00	118	249	850	472	1 190
7	De 100,01 à 110,00	128	269	918	512	1 285
8	De 110,01 à 120,00	136	289	987	544	1 382
9	De 120,01 à 130,00	146	309	1 056	584	1 478
10	De 130,01 à 140,00	154	329	1 124	616	1 574
11	De 140,01 à 150,00	163	350	1 193	652	1 670
12	De 150,01 à 160,00	172	370	1 266	689	1 772
13	De 160,01 à 170,00	183	394	1 348	733	1 887
14	De 170,01 à 180,00	194	418	1 429	778	2 001
15	De 180,01 à 190,00	206	442	1 511	822	2 115
16	De 190,01 à 200,00	217	466	1 593	867	2 230
17	De 200,01 à 210,00	228	490	1 674	911	2 344
18	De 210,01 à 220,00	239	514	1 756	956	2 458
19	De 220,01 à 230,00	250	538	1 838	1 000	2 573

Appendices

Appendice A - Définitions

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

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

affection 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*)

affection 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*)

affection 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*)

affection 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 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. (*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'annexe 5 du [Règlement général sur le pilotage](#). (*Areas*)

Appendice B

Calculs

Zones de pilotage obligatoire — Allers simples 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 voyage d'un navire dure ou est réputé* durer 8 heures ou moins avec un second pilote, alors :

$$(UP \times DU) \times 1,8 + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + FALP + DST$$

* comprend les voyages de plus de 8 heures qui pourraient être effectués à une allure normale de mer en 8 heures ou moins

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 voyage d'un navire dure ou est réputé* durer 8 heures ou moins avec un second pilote, alors :

$$[(UP \times DU) + (JB \times FJB)] \times 1,8 + DH + DH + BP + DC + DRBP + DP + DP + T + FALP + DST$$

* comprend les voyages de plus de 8 heures qui pourraient être effectués à une allure normale de mer en 8 heures ou moins

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

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