



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

**Atlantic Pilotage Tariff
Regulations — Newfoundland
and Labrador Non-Compulsory
Areas**

**Règlement sur le tarif de
pilotage de l'Atlantique —
Zones de pilotage non
obligatoire de Terre-Neuve-et-
Labrador**

SOR/81-710

DORS/81-710

Current to June 20, 2019

À jour au 20 juin 2019

Last amended on January 1, 2017

Dernière modification le 1 janvier 2017

OFFICIAL STATUS OF CONSOLIDATIONS

Subsections 31(1) and (3) of the *Legislation Revision and Consolidation Act*, in force on June 1, 2009, provide as follows:

Published consolidation is evidence

31 (1) Every copy of a consolidated statute or consolidated regulation published by the Minister under this Act in either print or electronic form is evidence of that statute or regulation and of its contents and every copy purporting to be published by the Minister is deemed to be so published, unless the contrary is shown.

...

Inconsistencies in regulations

(3) In the event of an inconsistency between a consolidated regulation published by the Minister under this Act and the original regulation or a subsequent amendment as registered by the Clerk of the Privy Council under the *Statutory Instruments Act*, the original regulation or amendment prevails to the extent of the inconsistency.

LAYOUT

The notes that appeared in the left or right margins are now in boldface text directly above the provisions to which they relate. They form no part of the enactment, but are inserted for convenience of reference only.

NOTE

This consolidation is current to June 20, 2019. The last amendments came into force on January 1, 2017. Any amendments that were not in force as of June 20, 2019 are set out at the end of this document under the heading "Amendments Not in Force".

CARACTÈRE OFFICIEL DES CODIFICATIONS

Les paragraphes 31(1) et (3) de la *Loi sur la révision et la codification des textes législatifs*, en vigueur le 1^{er} juin 2009, prévoient ce qui suit :

Codifications comme élément de preuve

31 (1) Tout exemplaire d'une loi codifiée ou d'un règlement codifié, publié par le ministre en vertu de la présente loi sur support papier ou sur support électronique, fait foi de cette loi ou de ce règlement et de son contenu. Tout exemplaire donné comme publié par le ministre est réputé avoir été ainsi publié, sauf preuve contraire.

[...]

Incompatibilité — règlements

(3) Les dispositions du règlement d'origine avec ses modifications subséquentes enregistrées par le greffier du Conseil privé en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* l'emportent sur les dispositions incompatibles du règlement codifié publié par le ministre en vertu de la présente loi.

MISE EN PAGE

Les notes apparaissant auparavant dans les marges de droite ou de gauche se retrouvent maintenant en caractères gras juste au-dessus de la disposition à laquelle elles se rattachent. Elles ne font pas partie du texte, n'y figurant qu'à titre de repère ou d'information.

NOTE

Cette codification est à jour au 20 juin 2019. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 1 janvier 2017. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 20 juin 2019 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

Regulations Prescribing Tariffs of Pilotage Charges to be Paid to the Atlantic Pilotage Authority for Pilotage Performed in Non-Compulsory Pilotage Areas of Newfoundland and Labrador

- 1 Short Title
- 2 Interpretation
- 3 Application
- 4 Pilotage Cards
- 5 Pilotage Charges

SCHEDULE

TABLE ANALYTIQUE

Règlement fixant le tarif des droits de pilotage payables à l'Administration de pilotage de l'Atlantique relativement au pilotage effectué dans les zones de pilotage non obligatoire de Terre-Neuve-et-Labrador

- 1 Titre abrégé
- 2 Définitions
- 3 Application
- 4 Fiches de pilotage
- 5 Droits de pilotage

ANNEXE

Registration
SOR/81-710 September 4, 1981

PILOTAGE ACT

Atlantic Pilotage Tariff Regulations — Newfoundland and Labrador Non-Compulsory Areas

P.C. 1981-2440 September 3, 1981

Whereas the Atlantic Pilotage Authority proposed to make *Regulations prescribing tariffs of pilotage charges to be paid to the Atlantic Pilotage Authority for Pilotage performed in non-compulsory pilotage areas of Newfoundland and Labrador*, pursuant to section 22 of the *Pilotage Act*, and did publish that proposed tariff in Part I of the *Canada Gazette* on July 4, 1981;

And Whereas no notices of objection to this proposed tariff were filed with the Canadian Transport Commission pursuant to subsection 23(2) of the *Pilotage Act*.

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 22 of the *Pilotage Act*, is pleased hereby to approve the annexed *Regulations Prescribing Tariffs to Pilotage Charges to be paid to the Atlantic Pilotage Authority for Pilotage performed in non-compulsory pilotage areas of Newfoundland and Labrador*, made by the Atlantic Pilotage Authority on August 25, 1981.

Enregistrement
DORS/81-710 Le 4 septembre 1981

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique — Zones de pilotage non obligatoire de Terre-Neuve-et-Labrador

C.P. 1981-2440 Le 3 septembre 1981

Vu que l'Administration de pilotage de l'Atlantique a proposé d'établir, en vertu de l'article 22 de la *Loi sur le pilotage*, le *Règlement prescrivant le tarif des droits de pilotage payables à l'Administration de pilotage de l'Atlantique relativement au pilotage effectué dans les zones de pilotage non obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador* et qu'elle a publié le tarif proposé dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 4 juillet 1981;

Et vu qu'aucun avis d'opposition au tarif proposé n'a été fourni à la Commission canadienne des transports conformément au paragraphe 23(2) de la *Loi sur le pilotage*;

À ces causes, sur avis conforme du ministre des Transports et en vertu de l'article 22 de la *Loi sur le pilotage*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'approuver le *Règlement prescrivant le tarif des droits de pilotage payables à l'Administration de pilotage de l'Atlantique relativement au pilotage effectué dans les zones de pilotage non-obligatoire de Terre-Neuve et du Labrador*, ci-après, établi par l'Administration de pilotage de l'Atlantique, le 25 août 1981.

Regulations Prescribing Tariffs of Pilotage Charges to be Paid to the Atlantic Pilotage Authority for Pilotage Performed in Non-Compulsory Pilotage Areas of Newfoundland and Labrador

Short Title

1 These Regulations may be cited as the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations — Newfoundland and Labrador Non-Compulsory Areas*.

SOR/2016-202, s. 2(F).

Interpretation

2 In these Regulations,

assignment means all those activities related to a pilot performing pilotage services for a ship to which he has been dispatched, including travel time, standby time and actual pilotage time; (*tâche*)

Authority means the Atlantic Pilotage Authority; (*Administration*)

breadth of the ship means the maximum breadth in metres or fraction thereof to the outside of the shell plating of the ship, as expressed in Lloyds Register of Shipping; (*largeur du navire*)

dead ship means a ship normally self-propelled that is without its propelling power; (*navire mort*)

depth of the ship means the vertical distance in metres or fraction thereof at amidships from the top of the keel plate to the uppermost continuous deck, fore and aft, that extends to the sides of the ship and, for the purposes of this definition, the continuity of a deck is deemed not to be affected by the existence of tonnage openings, engine spaces or a step in the deck, as expressed in Lloyds Register of Shipping; (*creux du navire*)

hampered ship means a ship that is unable to be navigated in a normal fashion because of excessive list, excessive trim by the head or stern, damage, faulty steering, faulty engines, lack of normal navigational aids and equipment, faulty navigational aids and equipment or any other conditions that render the ship unseaworthy; (*navire difficile à manœuvrer*)

Règlement fixant le tarif des droits de pilotage payables à l'Administration de pilotage de l'Atlantique relativement au pilotage effectué dans les zones de pilotage non obligatoire de Terre-Neuve-et-Labrador

Titre abrégé

1 Le présent règlement peut être cité sous le titre : *Règlement sur le tarif de pilotage de l'Atlantique — Zones de pilotage non obligatoire de Terre-Neuve-et-Labrador*.

DORS/2016-202, art. 2(F).

Définitions

2 Dans le présent règlement,

Administration désigne l'Administration de pilotage de l'Atlantique; (*Authority*)

bateau-pilote désigne un bateau opéré, loué ou qui appartient à l'Administration, mais ne comprend pas un bateau ou un remorqueur utilisé temporairement; (*pilot boat*)

creux du navire désigne la distance verticale, mesurée en mètres et en centimètres au milieu du navire, entre le dessus de la tôle de quille et le pont continu le plus élevé qui s'étend d'un bord à l'autre du navire, et, au sens de cette définition, même si ce pont comprend des ouvertures de jaugeage, des espaces pour les machines ou une marche, il est censé être un pont continu, selon la définition du **Lloyds Register of Shipping**; (*depth of the ship*)

largeur du navire désigne la largeur maximale du navire, mesurée en mètres et en centimètres, à la face externe du bordé, selon la définition du **Lloyds Register of Shipping**; (*breadth of the ship*)

longueur du navire désigne la distance, mesurée en mètres et en centimètres, entre les extrémités avant et arrière du navire, selon la définition du **Lloyds Register of Shipping**; (*length of the ship*)

navire difficile à manœuvrer désigne un navire qui ne peut naviguer normalement en raison d'une gîte excessive, d'une position trop marquée en différence ou en contre différence, de dommages subis, d'une défectuosité des machines ou de l'appareil à gouverner, d'un manque

length of the ship means the distance in metres or fraction thereof between the fore and aft extremities of the ship, as expressed in Lloyds Register of Shipping; (*longueur du navire*)

pilot boat means a boat owned, operated or chartered by the Authority but does not include a temporary boat or tug; (*bateau-pilote*)

pilotage unit means the figure obtained by multiplying the length of the ship by the breadth of the ship by the depth of the ship and by dividing the product by 283.17; (*unité de pilotage*)

port means any harbour or haven to which ships may resort for shelter or to ship or unship goods or passengers whether at anchor or alongside a wharf or pier; (*port*)

regular compulsory pilotage areas means all those compulsory pilotage areas to which a pilot is customarily dispatched in his on-duty time and for which he is regarded as a regular pilot; (*zones régulières de pilotage obligatoire*)

standby includes any time spent by a pilot in conjunction with an assignment when he is prevented from travelling or boarding a ship to which he has been dispatched, except any time spent at his home following dispatch to an assignment; (*période d'attente*)

travel means movement of a pilot, to or from the geographic point at which pilotage is intended to commence or cease, by land, air or sea or any combination thereof. (*trajet*)

Application

3 These Regulations apply in respect of pilotage in Canadian waters in and around the Province of Newfoundland that are not in a compulsory pilotage area.

Pilotage Cards

4 (1) On boarding a ship, the pilot shall ascertain from the master or officer-in-charge of the ship, the breadth of the ship, depth of the ship, length of the ship, registered tonnage and any other information necessary to complete the pilotage card supplied by the Authority.

d'équipement et d'aides à la navigation ou d'une défec-tuosité de ces derniers ou de toutes autres conditions rendant le navire innavigable; (*hampered ship*)

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

période d'attente désigne toute période où un pilote dont les services ont été demandés ne peut se déplacer ou monter à bord du navire qui en a fait la demande, à l'ex-ception du temps passé à son domicile après avoir été ap-pelé; (*standby*)

port désigne tout havre où les navires peuvent trouver un abri, ou embarquer ou débarquer des marchandises ou des passagers à l'ancre ou à quai; (*port*)

tâche désigne toute occupation inhérente aux services de pilotage qu'assure un pilote à un navire qui en a fait la demande, y compris, sans restreindre la généralité de la définition ci-dessus, la période de déplacement et la pé-riode réelle de pilotage; (*assignment*)

trajet désigne tout parcours qu'effectue un pilote par terre, air, mer ou par une combinaison de ces moyens pour se rendre à l'endroit où il doit assurer ses services de pilotage ou pour revenir de l'endroit où cesse le pilo-tage; (*travel*)

unité de pilotage désigne le chiffre obtenu en multi-pliant la longueur du navire par sa largeur et par son creux et en divisant le produit par 283,17; (*pilotage unit*)

zones régulières de pilotage obligatoire désigne toutes les zones de pilotage obligatoire où les services d'un pilote sont habituellement requis et où il est consi-déré comme pilote régulier. (*regular compulsory pi-lotage areas*)

Application

3 Le présent règlement s'applique au pilotage dans les eaux canadiennes situées à l'intérieur et autour de la pro-vince de Terre-Neuve et qui ne sont pas comprises dans une zone de pilotage obligatoire.

Fiches de pilotage

4 (1) Dès qu'il monte à bord d'un navire, le pilote vérifie auprès du capitaine ou de l'officier responsable, la lar-geur, le creux et la longueur du navire, la jauge au re-gistre et tous les autres détails nécessaires pour remplir la fiche de pilotage fournie par l'Administration.

(2) A completed pilotage card shall be signed by the master or officer-in-charge of the ship and by the pilot and shall be delivered by the pilot without alteration to the Authority as soon thereafter as is practicable.

Pilotage Charges

5 The charges set out in the schedule are hereby prescribed as pilotage charges to be paid to the Authority for the services set out therein.

(2) La fiche de pilotage dûment remplie est signée par le capitaine ou l'officier responsable du navire et par le pilote qui la remet ensuite telle quelle à l'Administration le plus tôt possible.

Droits de pilotage

5 Les droits de pilotage établis à l'annexe sont ceux qui doivent être versés à l'Administration pour les services y mentionnés.

SCHEDULE

(Section 5)

Travel Charges

1 (1) A pilotage charge of \$39.70 per hour or part of an hour is payable for any travel time of a pilot before and after pilotage up to a maximum of \$476.17 for each 24-hour period.

(2) For the purposes of subsection (1) above,

(a) the travel time of a pilot before pilotage

(i) commences when the pilot leaves the place from which the assignment to pilot a ship was received by the pilot, and

(ii) ceases

(A) when the pilot boards the ship to which the pilot was dispatched or at the time for which the services of the pilot are required, whichever occurs later, except where the pilot boards the ship in a compulsory pilotage area, or

(B) when the ship to which the pilot was dispatched exits the pilotage area in which the pilot boarded the ship, where that area is a compulsory pilotage area; and

(b) the travel time of a pilot after pilotage

(i) commences

(A) when the pilot disembarks from the ship to which the pilot was dispatched, except where the pilot disembarks in a compulsory pilotage area, or

(B) when the ship to which the pilot was dispatched enters a compulsory pilotage area in which the pilot is to disembark, and

(ii) ceases when the pilot arrives at the pilot's place of residence or is dispatched to another assignment, whichever occurs first.

Pilotage Charges

2 (1) A pilotage charge of \$49.61 per hour or part of an hour is payable for pilotage time for a ship.

(2) In addition to the pilotage charge payable under subsection (1) and subject to subsection (3), a charge of \$327.14, or the product obtained by multiplying \$3.51 by the pilotage unit, whichever is greater, is payable for each of the following categories of pilotage:

(a) coastal pilotage;

(b) inward port pilotage;

ANNEXE

(article 5)

Droits relatifs au trajet

1 (1) Un droit de pilotage de 39,70 \$ par heure ou fraction d'heure est payable pour le trajet du pilote avant et après le pilotage, jusqu'à concurrence de 476,17 \$ pour chaque période de 24 heures.

(2) Pour l'application du paragraphe (1) :

a) le trajet avant le pilotage :

(i) commence lorsque le pilote quitte l'endroit où il reçoit son affectation,

(ii) cesse :

(A) lorsque le pilote monte à bord du navire auquel il est affecté ou à l'heure pour laquelle ses services sont requis, selon la dernière de ces éventualités, sauf s'il monte à bord du navire dans une zone de pilotage obligatoire,

(B) lorsque le navire auquel le pilote est affecté quitte la zone de pilotage où il est monté à bord, si cette zone est une zone de pilotage obligatoire;

b) le trajet après le pilotage :

(i) commence :

(A) lorsque le pilote débarque du navire auquel il était affecté, sauf s'il en débarque dans une zone de pilotage obligatoire,

(B) lorsque le navire auquel le pilote est affecté pénètre dans une zone de pilotage obligatoire où celui-ci doit débarquer,

(ii) cesse lorsque le pilote arrive à son lieu de résidence ou reçoit une autre affectation, selon la première de ces éventualités.

Droits de pilotage

2 (1) Le droit de pilotage d'un navire est de 49,61 \$ par heure ou fraction d'heure.

(2) En plus du droit de pilotage exigible en vertu du paragraphe (1) et sous réserve du paragraphe (3), le droit à payer pour chacune des catégories de pilotage ci-après est le plus élevé des montants suivants, soit 327,14 \$, soit le produit de 3,51 \$ par l'unité de pilotage :

a) pilotage côtier;

b) pilotage pour l'entrée dans un port;

- (c) outward port pilotage; and
- (d) movage of a ship within a port.

(3) The pilotage charge payable under subsection (2) for a tug and a barge is calculated by adding together the pilotage units for the tug and for each barge and by multiplying that sum by \$3.51, except that, if the charge so calculated is less than \$327.14, a charge of \$327.14 is payable.

(4) There is no additional charge for trial trips, compass adjusting trips or safety watches performed in conjunction with one or more of the categories of pilotage referred to in paragraphs (2)(a) to (d).

(5) For the purposes of subsection (1), pilotage time for a ship

(a) commences

(i) when the pilot boards the ship to which the pilot was dispatched or at the time for which the services of the pilot are required, whichever occurs later, except where the pilot boards the ship in a compulsory pilotage area, or

(ii) when the ship to which the pilot was dispatched exits the pilotage area in which the pilot boarded the ship, where that area is a compulsory pilotage area; and

(b) ceases

(i) when the pilot disembarks from the ship to which the pilot was dispatched, except where that pilot disembarks from the ship in a compulsory pilotage area, or

(ii) when the ship to which the pilot was dispatched enters a compulsory pilotage area in which the pilot is to disembark.

Standby Time

3 (1) The charge payable for the standby time of a pilot is \$39.70 per hour or part of an hour.

(2) Standby time commences:

(a) where no transportation services are available to disembark the pilot from a ship to which the pilot was dispatched, at the time the pilot is ready to disembark;

(b) where transportation services not provided by the pilot are interrupted while the pilot is en route to or from a ship to which the pilot was dispatched, at the time the interruption begins;

(c) where there is inclement weather, at the time such weather prevents the pilot from travelling to or from a ship to which the pilot was dispatched; or

(d) where a ship to which the pilot was dispatched is not available for boarding at the port of embarkation, at the time the ship was scheduled to be available for boarding.

c) pilotage pour la sortie d'un port;

d) déplacement d'un navire dans un port.

(3) Le droit de pilotage exigible en vertu du paragraphe (2) pour un remorqueur et un chaland est égal au produit de la somme des unités de pilotage du remorqueur et de chaque chaland par 3,51 \$; le droit ainsi calculé ne peut cependant être inférieur à 327,14 \$.

(4) Aucun droit additionnel n'est exigible pour les voyages d'essai, les sorties nécessaires à la compensation des compas et les quarts de sécurité lorsque ces services font partie des services de pilotage visés aux alinéas (2)a) à d).

(5) Pour l'application du paragraphe (1), le temps de pilotage :

a) commence :

(i) lorsque le pilote monte à bord du navire auquel il est affecté ou à l'heure pour laquelle ses services sont requis, selon la dernière de ces éventualités, sauf s'il monte à bord du navire dans une zone de pilotage obligatoire,

(ii) lorsque le navire auquel le pilote est affecté quitte la zone de pilotage où celui-ci est monté à bord, si cette zone est une zone de pilotage obligatoire;

b) cesse :

(i) lorsque le pilote débarque du navire auquel il est affecté, sauf s'il en débarque dans une zone de pilotage obligatoire,

(ii) lorsque le navire auquel le pilote est affecté pénètre dans une zone de pilotage obligatoire où celui-ci doit débarquer.

Période d'attente

3 (1) Le droit payable pour la période d'attente d'un pilote est de 39,70 \$ par heure ou fraction d'heure.

(2) La période d'attente commence :

a) au moment où le pilote est prêt à quitter le navire, dans le cas où des services de transport ne sont pas disponibles pour assurer son débarquement;

b) au début de l'interruption, dans le cas où les services de transport non fournis par le pilote sont interrompus pendant qu'il se rend au navire auquel il est affecté ou en revient;

c) au moment où le pilote est empêché de se déplacer, dans le cas où des intempéries rendent impossible son trajet à destination ou en provenance du navire auquel il est affecté;

(3) Standby time ends when the pilot is able to commence or recommence travel or board the ship to which the pilot was dispatched, as the case may be.

(4) Notwithstanding subsections 1(2) and 2(5), no charge is incurred under subsections 1(1) or 2(1) in respect of any period during standby time.

Travelling and other Expenses of Pilots

4 In addition to the pilotage charges set out in this schedule, the travelling and other expenses incurred by a pilot that are directly associated with an assignment to pilot a ship and that are payable as pilotage charges shall be the actual cost of those travelling and other expenses.

Cancellations

5 (1) If a pilot has been dispatched on an assignment and is subsequently notified that the request for the services of the pilot is cancelled, a charge of \$336.77 is payable in addition to any travel or standby charges payable under this schedule and any other expenses incurred by the pilot that are directly associated with the assignment.

(2) A postponement of a request for the services of a pilot to a time within 12 hours from the original time for which the services of the pilot were required does not constitute a cancellation for the purposes of subsection (1).

Dead or Hampered Ships

6 (1) Subject to subsection (2), in addition to charges payable under subsections 2(1) and (2), the charges payable for the pilotage of a dead or hampered ship are

(a) \$49.61 per hour or part of an hour during which the ship is dead or hampered; and

(b) the product obtained by multiplying \$3.51 by the pilotage unit, or \$327.14, whichever is greater.

(2) The pilotage charge payable under subsection (1) for a tug towing a barge is calculated by adding together the pilotage units for the tug and for each barge and by multiplying that sum by \$3.51, except that, if the charge so calculated is less than \$327.14, a charge of \$327.14 is payable.

d) à l'heure d'embarquement prévue, dans le cas où le navire auquel le pilote est affecté n'est pas disponible pour embarquement au poste d'embarquement.

(3) La période d'attente se termine dès que le pilote est en mesure, selon le cas, de commencer ou de recommencer son trajet ou de monter à bord du navire auquel il est affecté.

(4) Malgré les paragraphes 1(2) et 2(5), les droits visés aux paragraphes 1(1) ou 2(1) ne sont pas exigibles durant la période d'attente.

Frais de déplacement et autres dépenses du pilote

4 En plus des droits de pilotage prévus à la présente annexe, est payable à titre de droit de pilotage le montant réel des frais de déplacement et autres engagés par un pilote et directement liés à son affectation au pilotage d'un navire.

Annulations

5 (1) Si une demande de services d'un pilote est annulée après que celui-ci a été affecté au pilotage d'un navire, un droit de 336,77 \$ est payable en plus des droits exigibles pour tout trajet ou toute période d'attente en vertu de la présente annexe et des autres frais engagés par le pilote et directement liés à cette affectation.

(2) N'est pas considéré comme une annulation aux fins du paragraphe (1) le fait de reporter d'au plus 12 heures l'heure initialement fixée pour le début des services d'un pilote.

Navire mort ou navire difficile à manœuvrer

6 (1) Sous réserve du paragraphe (2), outre les droits exigibles payables en vertu des paragraphes 2(1) et (2), les droits payables pour le pilotage d'un navire mort ou d'un navire difficile à manœuvrer sont les suivants :

a) 49,61 \$ par heure ou fraction d'heure durant laquelle le navire est mort ou est difficile à manœuvrer;

b) le plus élevé des montants suivants, soit 327,14 \$, soit le produit de 3,51 \$ par l'unité de pilotage.

(2) Le droit de pilotage exigible en vertu du paragraphe (1) pour le remorquage d'un chaland à l'aide d'un remorqueur est égal au produit de la somme des unités de pilotage du remorqueur et de chaque chaland par 3,51 \$; le droit ainsi calculé ne peut cependant être inférieur à 327,14 \$.

Oil Rigs

- 7 (1)** The charges payable for the pilotage of an oil rig are
- (a)** \$745.84, if the time taken does not exceed six hours; and
 - (b)** \$119.38 for each hour or part of an hour in excess of six hours.

(2) The charges payable under subsection (1) are in addition to any other charges payable under this schedule except those charges payable under section 2.

Dry Docks

8 In addition to any other charges payable under this schedule, a pilotage charge of \$192.60 is payable if a pilot conducts a ship into or out of a dry dock, floating dock or graving dock or on or off a cradle.

Charges per Pilot

9 Where the services of more than one pilot are used, the total charge for those services is the aggregate of the charges for the services of each pilot.

Pilot Boats

- 10** Where a boat pilot is used to embark or disembark a pilot
- (a)** in the Halifax compulsory pilotage area, a pilotage charge equal to the basic charge for the Halifax compulsory pilotage area plus \$76.25 is payable; or
 - (b)** in any pilotage area other than the Halifax compulsory pilotage area, a pilotage charge equal to the basic charge for that area plus \$110.91 is payable, except that, if there is no basic charge for that area, the charge payable is equal to the actual cost of hiring the pilot boat.

SOR/83-97, s. 1; SOR/84-90, s. 1; SOR/89-171, s. 1; SOR/92-66, s. 1; SOR/94-125, s. 1; SOR/99-155, ss. 1 to 8; SOR/2002-81, s. 1; SOR/2016-202, ss. 3 to 10.

Ponton d'exploration pétrolière

- 7 (1)** Les droits payables pour le pilotage d'un ponton d'exploration pétrolière sont les suivants :
- a)** 745,84 \$ pour toute période ne dépassant pas six heures;
 - b)** 119,38 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure en plus des six heures.

(2) Les droits visés au paragraphe (1) sont payables en plus des autres droits exigibles selon la présente annexe, sauf ceux prescrits à l'article 2.

Cale sèche

8 En plus des autres droits exigibles en vertu de la présente annexe, un droit de pilotage de 192,60 \$ est payable lorsqu'un pilote conduit un navire à cale sèche, à un quai flottant, à un bassin de radoub ou à un berceau, ou l'en ramène.

Droits par pilote

9 Si les services de plus d'un pilote sont utilisés, le droit total exigible est égal à la somme des droits payables pour les services fournis par chaque pilote.

Bateau-pilote

- 10** Lorsqu'un bateau-pilote est utilisé pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote :
- a)** dans la zone de pilotage obligatoire de Halifax, le droit de pilotage payable est égal au droit forfaitaire exigible pour cette zone, plus 76,25 \$;
 - b)** dans une zone de pilotage autre que la zone de pilotage obligatoire de Halifax, le droit de pilotage payable est égal au droit forfaitaire exigible pour la zone visée, plus 110,91 \$, ou, à défaut d'un droit forfaitaire, au coût réel de la location du bateau-pilote.

DORS/83-97, art. 1; DORS/84-90, art. 1; DORS/89-171, art. 1; DORS/92-66, art. 1; DORS/94-125, art. 1; DORS/99-155, art. 1 à 8; DORS/2002-81, art. 1; DORS/2016-202, art. 3 à 10.