



CANADA

CONSOLIDATION

CODIFICATION

Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

SOR/84-253

DORS/84-253

Current to June 20, 2019

À jour au 20 juin 2019

Published by the Minister of Justice at the following address:
<http://laws-lois.justice.gc.ca>

Publié par le ministre de la Justice à l'adresse suivante :
<http://lois-laws.justice.gc.ca>

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.

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.

TABLE OF PROVISIONS

Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

- 2 Interpretation
- 3 Pilotage Charges
- 4 Apprentice Pilot Training Surcharge

SCHEDULE 1

Pilotage Charges for Areas Other than the Cornwall District or the Port of Churchill, Manitoba

SCHEDULE 2

Pilotage Charges for the Cornwall District

SCHEDULE 3

Pilotage Charges for the Port of Churchill, Manitoba

TABLE ANALYTIQUE

Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

- 2 Interprétation
- 3 Droits de pilotage
- 4 Droit supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes

ANNEXE 1

Droits de pilotage à payer pour les zones autres que la circonscription de Cornwall et le port de Churchill (Manitoba)

ANNEXE 2

Droits de pilotage à payer pour la circonscription de Cornwall

ANNEXE 3

Droits de pilotage à payer pour le port de Churchill (Manitoba)

Registration
SOR/84-253 March 22, 1984

PILOTAGE ACT

Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

P.C. 1984-1022 March 22, 1984

Whereas the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd., proposed to make Regulations Prescribing Tariffs of Pilotage Charges to be paid to the Great Lakes Pilotage Authority Ltd., pursuant to section 22 of the *Pilotage Act*, and did publish that proposed tariff in the *Canada Gazette* Part I on January 19, 1984;

And Whereas more than thirty days have expired from the date of publication and no notices of objection to the proposed amendment 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 subsection 22(1) of the *Pilotage Act*, is pleased hereby to approve the revocation of the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, C.R.C., c. 1267, and approve, in substitution therefor, the annexed Regulations Prescribing Tariffs of Pilotage Charges to be paid to the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. for Pilotage, made by the Great Lakes Pilotage Authority, Ltd., on February 22, 1984.

Enregistrement
DORS/84-253 Le 22 mars 1984

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

C.P. 1984-1022 Le 22 mars 1984

Vu que l'Administration de pilotage des Grands Lacs Ltée a proposé d'établir, en vertu de l'article 22 de la *Loi sur le pilotage*, le Règlement prescrivant les tarifs des droits de pilotage payables à l'Administration de pilotage des Grands Lacs Ltée, et qu'elle a publié les tarifs proposés dans la *Gazette du Canada*, Partie I, le 19 janvier 1984;

Et vu qu'un délai de plus de 30 jours s'est écoulé depuis la date de cette publication et qu'aucun avis d'opposition 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 du paragraphe 22(1) de la *Loi sur le pilotage*, il plaît à Son Excellence le Gouverneur général en conseil d'approuver l'abrogation du *Règlement sur les tarifs de l'Administration de pilotage des Grands Lacs*, C.R.C., c. 1267, et d'approuver en remplacement, le Règlement général prescrivant les tarifs des droits de pilotage payables à l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée, ci-après, établi par l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée le 22 février 1984.

Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

1 [Repealed, SOR/2017-105, s. 2]

Interpretation

2 (1) In these Regulations,

Authority means the Great Lakes Pilotage Authority; (*Administration*)

breadth has the same meaning as in section 2 of the *Great Lakes Pilotage Regulations*; (*largeur*)

Cornwall District has the same meaning as in paragraph 3(a) of the *Great Lakes Pilotage Regulations*; (*circonscription de Cornwall*)

depth has the same meaning as in section 2 of the *Great Lakes Pilotage Regulations*; (*creux*)

designated waters means the waters in International Districts Nos. 1, 2 and 3; (*eaux désignées*)

International District No. 1 has the meaning assigned in paragraph 3(b) of the *Great Lakes Pilotage Regulations*; (*circonscription internationale n° 1*)

International District No. 2 has the meaning assigned in paragraph 3(c) of the *Great Lakes Pilotage Regulations*; (*circonscription internationale n° 2*)

International District No. 3 has the meaning assigned in paragraph 3(d) of the *Great Lakes Pilotage Regulations*; (*circonscription internationale n° 3*)

length has the same meaning as in section 2 of the *Great Lakes Pilotage Regulations*; (*longueur*)

movage has the same meaning as in section 2 of the *Great Lakes Pilotage Regulations*; (*déplacement*)

undesignated waters means the Canadian waters of Lake Ontario, Lake Erie, Lake Huron and Lake Superior that are not designated waters. (*eaux non désignées*)

(2) For the purposes of these Regulations,

Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

1 [Abrogé, DORS/2017-105, art. 2]

Interprétation

2 (1) Dans le présent règlement,

Administration L'Administration de pilotage des Grands Lacs; (*Authority*)

circonscription de Cornwall S'entend au sens de l'alinéa 3a) du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*; (*Cornwall District*)

circonscription internationale n° 1 S'entend au sens de l'alinéa 3b) du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*; (*International District No. 1*)

circonscription internationale n° 2 S'entend au sens de l'alinéa 3c) du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*; (*International District No. 2*)

circonscription internationale n° 3 S'entend au sens de l'alinéa 3d) du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*; (*International District No. 3*)

creux S'entend au sens de l'article 2 du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*; (*depth*)

déplacement S'entend au sens de l'article 2 du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*; (*movage*)

eaux désignées désigne les eaux situées dans les circonscriptions internationales n^{os} 1, 2 et 3; (*designated waters*)

eaux non désignées désigne les eaux canadiennes du lac Ontario, du lac Érié, du lac Huron et du lac Supérieur qui ne sont pas des eaux désignées; (*undesignated waters*)

largeur S'entend au sens de l'article 2 du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*; (*breadth*)

longueur S'entend au sens de l'article 2 du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*. (*length*)

(2) Pour l'application du présent règlement :

(a) cancelled order when a request for pilotage services is cancelled by the owner, master or agent of the ship after the request was accepted; and

(b) there is a cancelled sail when, after a pilot reports for duty at a designated boarding point, the ship is overdue to sail by at least three hours.

(3) For the purposes of these Regulations, every reference to “the Port of Churchill” is a reference to “all the navigable waters, including any foreshore, commencing at the northern extremity of Eskimo Point and running on a course due north to a point distant five nautical miles from the northernmost extremity of Eskimo Point; thence, on the circumference of a circle with the said northernmost extremity as a centre, easterly and southerly to the shore of Hudson Bay at the high-water mark; thence, following the said high-water mark westerly to Cape Merry; thence, following the high-water mark on the eastern shore of the Churchill River upstream as far as the tide ebbs and flows; thence, across the Churchill River to its western shore; thence, northerly and following the high-water mark downstream to the point at Old Fort Prince of Wales and across to Eskimo Point and to the place of beginning”.

SOR/96-409, s. 2(E); SOR/2002-110, s. 2; SOR/2003-56, s. 1; SOR/2017-105, s. 3; SOR/2019-56, s. 1.

Pilotage Charges

3 (1) The charge for a pilotage service in

(a) the Welland Canal is

(i) where a basic charge is specified in Schedule 1 in respect of that service, the basic charge multiplied by the weighting factor of the ship, and

(ii) where a charge is specified in Schedule 1 in respect of that service, the charge specified;

(b) the Cornwall District is,

(i) where a basic charge is specified in Schedule 2 in respect of that service, the basic charge multiplied by the weighting factor of the ship, and

(ii) where a charge is specified in Schedule 2 in respect of that service, the charge specified; and

(b.1) the Port of Churchill is, where a basic charge is specified in Schedule 3 in respect of that service, the basic charge multiplied by the weighting factor of the ship;

a) il y a commande annulée si, après avoir été acceptée, la demande de service de pilotage est annulée par le propriétaire, le capitaine ou l’agent du navire;

b) il y a manœuvre annulée si, après l’arrivée du pilote à son poste au point d’embarquement désigné, l’appareillage du navire est retardé d’au moins trois heures.

(3) Pour l’application du présent règlement, la mention « port de Churchill » vaut mention de « toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l’estran, commençant à l’extrémité nord d’Eskimo Point et suivant la direction franc nord jusqu’à un point éloigné de cinq milles marins de l’extrémité la plus au nord d’Eskimo Point; de là, suivant la circonférence d’un cercle dont l’extrémité la plus au nord est le centre, vers l’est et vers le sud jusqu’à la rive de la baie d’Hudson à la ligne des hautes eaux; de là, suivant la ligne des hautes eaux vers l’ouest jusqu’au cap Merry; de là, suivant la ligne des hautes eaux sur la rive est de la rivière Churchill en amont jusqu’à la limite de la marée; de là, traversant la rivière Churchill jusqu’à la rive ouest; de là, continuant vers le nord et suivant la ligne des hautes eaux, en aval, jusqu’au point situé au Old Fort Prince of Wales, et rejoignant Eskimo Point et le point de départ ».

DORS/96-409, art. 2(A); DORS/2002-110, art. 2; DORS/2003-56, art. 1; DORS/2017-105, art. 3; DORS/2019-56, art. 1.

Droits de pilotage

3 (1) Le droit exigé pour un service de pilotage assuré dans :

a) le canal Welland est

(i) le droit de base établi à l’égard de ce service dans l’annexe 1, multiplié par le coefficient de pondération du navire, et

(ii) le droit spécifié à l’égard de ce service dans l’annexe 1;

b) la circonscription de Cornwall est

(i) le droit de base établi à l’égard de ce service dans l’annexe 2, multiplié par le coefficient de pondération du navire, et

(ii) le droit spécifié à l’égard de ce service dans l’annexe 2; et

b.1) le port de Churchill est le droit de base établi à l’égard de ce service à l’annexe 3, multiplié par le coefficient de pondération du navire;

(c) a compulsory pilotage area, other than the Welland Canal, the Cornwall District or the Port of Churchill, Manitoba, is

(i) where a basic charge is specified in Schedule 1 in respect of that service, the basic charge multiplied by the weighting factor of the ship, and

(ii) where a charge is specified in Schedule 1 in respect of that service, the charge specified; and

(d) contiguous waters referred to in paragraph 20(2)(b) of the *Pilotage Act*, where a licensed pilot provides a service, is calculated as set out in subparagraphs (c)(i) and (ii).

(1.1) [Repealed, SOR/94-167, s. 1]

(2) For the purpose of subsection (1), the weighting factor of a ship whose location is set out in column 1 and whose pilotage unit is set out in column 2 of the following table is set out in column 3:

TABLE

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Location	Pilotage Unit	Weighting Factor
1	Anywhere	Not more than 49	1.00
2	Anywhere	More than 49 but not more than 159	1.15
3	Anywhere	More than 159 but not more than 189	1.30
4	Anywhere	More than 189 but not more than 219	1.45
5	Anywhere other than the Port of Churchill	More than 219	1.45
6	The Port of Churchill	More than 219 but not more than 249	1.60
7	The Port of Churchill	More than 249 but not more than 279	1.75
8	The Port of Churchill	More than 279 but not more than 309	1.90
9	The Port of Churchill	More than 309 but not more than 339	2.05
10	The Port of Churchill	More than 339 but not more than 369	2.20
11	The Port of Churchill	More than 369 but not more than 399	2.35

c) une zone de pilotage obligatoire, autre que le canal Welland, la circonscription de Cornwall ou le port de Churchill (Manitoba), est :

(i) d'une part, le droit de base établi à l'égard de ce service dans l'annexe 1, multiplié par le coefficient de pondération du navire,

(ii) d'autre part, le droit à payer établi à l'annexe 1 à l'égard de ce service;

d) les eaux limitrophes visées à l'alinéa 20(2)b) de la *Loi sur le pilotage* dans le cas où un pilote breveté effectue le service de pilotage, est calculé de la façon prévue aux sous-alinéas c)i) et ii).

(1.1) [Abrogé, DORS/94-167, art. 1]

(2) Pour l'application du paragraphe (1), le coefficient de pondération d'un navire dont l'emplacement est prévu à la colonne 1 du tableau suivant et l'unité de pilotage est prévue à la colonne 2 figure à la colonne 3 :

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Emplacement	Unité de pilotage	Coefficient de pondération
1	À tout endroit	D'au plus 49	1,00
2	À tout endroit	Plus de 49 mais d'au plus 159	1,15
3	À tout endroit	Plus de 159 mais d'au plus 189	1,30
4	À tout endroit	Plus de 189 mais d'au plus 219	1,45
5	À tout endroit, sauf au port de Churchill	Plus de 219	1,45
6	Au port de Churchill	Plus de 219 mais d'au plus 249	1,60
7	Au port de Churchill	Plus de 249 mais d'au plus 279	1,75
8	Au port de Churchill	Plus de 279 mais d'au plus 309	1,90
9	Au port de Churchill	Plus de 309 mais d'au plus 339	2,05
10	Au port de Churchill	Plus de 339 mais d'au plus 369	2,20
11	Au port de Churchill	Plus de 369 mais d'au plus 399	2,35

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Location	Pilotage Unit	Weighting Factor
12	The Port of Churchill	More than 399 but not more than 429	2.50
13	The Port of Churchill	More than 429 but not more than 459	2.65
14	The Port of Churchill	More than 459	2.80

(3) For the purposes of subsection (2), the pilotage unit of a ship is the number obtained by multiplying the length of the ship by the breadth of the ship by the depth of the ship and dividing the product obtained by 283.17.

(4) [Repealed, SOR/89-108, s. 1]

(5) [Repealed, SOR/2005-281, s. 1]

SOR/86-449, s. 1; SOR/88-420, s. 1; SOR/89-108, s. 1; SOR/90-204, s. 1(E); SOR/91-143, s. 2(F); SOR/92-163, ss. 2, 4(F); SOR/94-167, s. 1; SOR/94-509, s. 1; SOR/96-409, s. 5(E); SOR/99-156, s. 1; SOR/2002-110, s. 3; SOR/2003-56, s. 2; SOR/2003-322, s. 1; SOR/2004-196, s. 1(F); SOR/2005-281, s. 1; SOR/2006-192, ss. 1, 13; SOR/2008-179, s. 1; SOR/2010-251, s. 1; SOR/2011-137, s. 1; SOR/2017-105, s. 4.

Apprentice Pilot Training Surcharge

4 A surcharge of 5% for apprentice pilot training is payable on each pilotage charge payable under section 3 in accordance with Schedule 1 or 2 for a pilotage service provided on or before December 31, 2020.

SOR/2009-124, s. 1; SOR/2009-272, s. 1; SOR/2011-137, s. 2; SOR/2012-120, s. 1; SOR/2013-105, s. 1; SOR/2015-71, s. 1; SOR/2016-90, ss. 1, 6; SOR/2017-105, s. 5; SOR/2018-51, s. 1; SOR/2019-56, s. 2.

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Emplacement	Unité de pilotage	Coefficient de pondération
12	Au port de Churchill	Plus de 399 mais d'au plus 429	2,50
13	Au port de Churchill	Plus de 429 mais d'au plus 459	2,65
14	Au port de Churchill	Plus de 459	2,80

(3) Aux fins du paragraphe (2) l'unité de pilotage d'un navire est le résultat obtenu en multipliant la longueur du navire par la largeur et par le creux du navire et en divisant le produit par 283,17.

(4) [Abrogé, DORS/89-108, art. 1]

(5) [Abrogé, DORS/2005-281, art. 1]

DORS/86-449, art. 1; DORS/88-420, art. 1; DORS/89-108, art. 1; DORS/90-204, art. 1(A); DORS/91-143, art. 2(F); DORS/92-163, art. 2 et 4(F); DORS/94-167, art. 1; DORS/94-509, art. 1; DORS/96-409, art. 5(A); DORS/99-156, art. 1; DORS/2002-110, art. 3; DORS/2003-56, art. 2; DORS/2003-322, art. 1; DORS/2004-196, art. 1(F); DORS/2005-281, art. 1; DORS/2006-192, art. 1 et 13; DORS/2008-179, art. 1; DORS/2010-251, art. 1; DORS/2011-137, art. 1; DORS/2017-105, art. 4.

Droit supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes

4 Un droit supplémentaire de 5 % pour la formation des apprentis-pilotes est à payer sur chaque droit de pilotage à payer en application de l'article 3 et conformément aux annexes 1 ou 2 pour un service de pilotage fourni au plus tard le 31 décembre 2020.

DORS/2009-124, art. 1; DORS/2009-272, art. 1; DORS/2011-137, art. 2; DORS/2012-120, art. 1; DORS/2013-105, art. 1; DORS/2015-71, art. 1; DORS/2016-90, art. 1 et 6; DORS/2017-105, art. 5; DORS/2018-51, art. 1; DORS/2019-56, art. 2.

SCHEDULE 1

(Subparagraphs 3(1)(a)(i) and (ii) and (c)(i) and (ii) and section 4)

Pilotage Charges for Areas Other than the Cornwall District or the Port of Churchill, Manitoba**Designated Waters and Contiguous Waters**

1 (1) Subject to subsection (2), the basic charge for a passage, other than a movage, through International District No. 1 or any part of it, and its contiguous waters, is \$22.50 for each kilometre (\$36.21 for each statute mile), plus \$483 for each lock transited.

(2) The minimum and maximum basic charges for a through trip through International District No. 1 and its contiguous waters are \$1,057 and \$4,643, respectively.

(3) The basic charge for a movage in International District No. 1 and its contiguous waters is \$1,595.

(4) If a ship, during its passage through the Welland Canal, docks or undocks for any reason other than instructions given by the St. Lawrence Seaway Management Corporation, the basic charge is \$70.72 for each kilometre (\$113.81 for each statute mile), plus \$423 for each lock transited, with a minimum charge of \$1,415.

(5) The basic charge, other than that specified in subsection (4), for a pilotage service in International District No. 2 and its contiguous waters set out in column 1 of the following table is set out in column 2:

TABLE

Item	Column 1 Pilotage Service	Column 2 Basic Charge (\$)
1	Through the Welland Canal, if the pilot is changed at Lock 7,	
	(a) for that portion of the passage between the northern limit of the Canal and Lock 7	2,610
	(b) for that portion of the passage between Lock 7 and the southern limit of the Canal	2,610
2	Between Southeast Shoal and Toledo or any point on Lake Erie west of Southeast Shoal	2,790

ANNEXE 1

(sous-alinéas 3(1)a)(i) et (ii) et c)(i) et (ii) et article 4)

Droits de pilotage à payer pour les zones autres que la circonscription de Cornwall et le port de Churchill (Manitoba)**Eaux désignées et eaux limitrophes**

1 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le droit de base à payer pour une traversée, à l'exception d'un déplacement, via la circonscription internationale n° 1 ou une partie de celle-ci, et ses eaux limitrophes, est de 22,50 \$ le kilomètre (36,21 \$ le mille terrestre), plus 483 \$ pour chaque écluse franchie.

(2) Le droit de base à payer pour un voyage direct via la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est d'au moins 1 057 \$ et d'au plus 4 643 \$.

(3) Le droit de base à payer pour un déplacement dans la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est de 1 595 \$.

(4) Si, au cours de sa traversée dans le canal Welland, un navire accoste ou appareille pour toute autre raison que des instructions données par la Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, le droit de base à payer est de 70,72 \$ le kilomètre (113,81 \$ le mille terrestre), plus 423 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 1 415 \$.

(5) Le droit de base à payer, autre que celui précisé au paragraphe (4), pour un service de pilotage dans la circonscription internationale n° 2 et ses eaux limitrophes prévu à la colonne 1 du tableau ci-après figure à la colonne 2 :

TABLEAU

Article	Colonne 1 Service de pilotage	Colonne 2 Droit de base (\$)
1	La traversée du canal Welland, lorsqu'il y a relève du pilote à l'écluse 7 :	
	a) pour la partie de la traversée entre la limite nord du canal et l'écluse 7	2 610
	b) pour la partie de la traversée entre l'écluse 7 et la limite sud du canal	2 610
2	Entre le haut-fond Southeast et Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast	2 790

Item	Column 1 Pilotage Service	Column 2 Basic Charge (\$)
3	Between points on Lake Erie west of Southeast Shoal	1,648
4	Between Southeast Shoal and the Port Huron Change Point or any point on the St. Clair River, if the pilot is not changed at the Detroit pilot boat	4,853
5	Between Southeast Shoal and Detroit, Windsor or any point on the Detroit River	2,790
6	Between Southeast Shoal and the Detroit pilot boat	2,019
7	Between Toledo or any point on Lake Erie west of Southeast Shoal and the Port Huron Change Point, if the pilot is not changed at the Detroit pilot boat	5,626
8	Between Toledo or any point on Lake Erie west of Southeast Shoal and Detroit, Windsor or any point on the Detroit River	3,623
9	Between Toledo or any point on Lake Erie west of Southeast Shoal and the Detroit pilot boat	2,790
10	Between Detroit, Windsor or any point on the Detroit River and any point on the Detroit River	1,648
11	Between Detroit, Windsor or any point on the Detroit River and the Port Huron Change Point or any point on the St. Clair River	3,652
12	Between the Detroit pilot boat and any point on the St. Clair River	3,652
13	Between the Detroit pilot boat and the Port Huron Change Point	2,835
14	Between points on the St. Clair River	1,648
15	Between the Port Huron Change Point and any point on the St. Clair River	2,019

(6) The basic charge for a pilotage service in International District No. 3 and its contiguous waters set out in column 1 of the following table is set out in column 2:

Article	Colonne 1 Service de pilotage	Colonne 2 Droit de base (\$)
3	Entre des points sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast	1 648
4	Entre le haut-fond Southeast et le point d'embarquement de Port Huron ou tout point sur la rivière Sainte-Claire, si le pilote n'est pas remplacé au bateau-pilote de Detroit	4 853
5	Entre le haut-fond Southeast et Detroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit	2 790
6	Entre le haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Detroit	2 019
7	Entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et le point d'embarquement de Port Huron, si le pilote n'est pas remplacé au bateau-pilote de Detroit	5 626
8	Entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et Detroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit	3 623
9	Entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Detroit	2 790
10	Entre Detroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit et tout point sur la rivière Détroit	1 648
11	Entre Detroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit et le point d'embarquement de Port Huron ou tout point sur la rivière Sainte-Claire	3 652
12	Entre le bateau-pilote de Detroit et tout point sur la rivière Sainte-Claire	3 652
13	Entre le bateau-pilote de Detroit et le point d'embarquement de Port Huron	2 835
14	Entre des points sur la rivière Sainte-Claire	1 648
15	Entre le point d'embarquement de Port Huron et tout point sur la rivière Sainte-Claire	2 019

(6) Le droit de base à payer pour un service de pilotage dans la circonscription internationale n° 3 et ses eaux limitrophes prévu à la colonne 1 du tableau ci-après figure à la colonne 2 :

TABLE

Item	Column 1 Pilotage Service	Column 2 Basic Charge (\$)
1	Trip, other than a movage, between the southern limit of the District and the northern limit of the District or the Algoma Steel Corporation Wharf at Sault Ste. Marie, Ontario	3,852
2	Trip, other than a movage, between the southern limit of the District and Sault Ste. Marie, Michigan, or any point in Sault Ste. Marie, Ontario, other than the Algoma Steel Corporation Wharf at Sault Ste. Marie, Ontario	3,226
3	Trip, other than a movage, between the northern limit of the District and Sault Ste. Marie, Ontario, including the Algoma Steel Corporation Wharf at Sault Ste. Marie, Ontario, or Sault Ste. Marie, Michigan	1,450
4	Movage	1,450

(7) An additional charge of \$325 is payable for each embarkation or disembarkation of a licensed pilot at the Detroit pilot boat.

(8) An additional charge of \$131 is payable for each change of pilot at Lock 7 of the Welland Canal.

Undesignated Waters and Contiguous Waters

2 (1) Subject to subsections (2) and (3), the basic charge for a pilotage service set out in column 1 of the following table is set out in column 2:

TABLE

Item	Column 1 Pilotage Service	Column 2 Basic Charge (\$)
1	Being present on board, for a six-hour period or part of a six-hour period, in the undesignated waters and contiguous waters of	
	(a) Lake Ontario	1,227
	(b) Lake Erie	1,074
	(c) Lake Huron, Lake Michigan or Lake Superior	774

TABLEAU

Article	Colonne 1 Service de pilotage	Colonne 2 Droit de base (\$)
1	Voyage, autre qu'un déplacement, entre la limite sud de la circonscription et la limite nord de la circonscription ou le quai de l'Algoma Steel Corporation à Sault Ste. Marie (Ontario)	3 852
2	Voyage, autre qu'un déplacement, entre la limite sud de la circonscription et Sault Ste. Marie (Michigan) ou tout point dans Sault Ste. Marie (Ontario), autre que le quai de l'Algoma Steel Corporation à Sault Ste. Marie (Ontario)	3 226
3	Voyage, autre qu'un déplacement, entre la limite nord de la circonscription et Sault Ste. Marie (Ontario), y compris le quai de l'Algoma Steel Corporation à Sault Ste. Marie (Ontario), ou Sault Ste. Marie (Michigan)	1 450
4	Déplacement	1 450

(7) Un droit supplémentaire de 325 \$ est à payer pour chaque embarquement ou débarquement d'un pilote breveté au bateau-pilote de Detroit.

(8) Un droit supplémentaire de 131 \$ est à payer lorsqu'il y a relève du pilote à l'écluse 7 du canal Welland.

Eaux non désignées et eaux limitrophes

2 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le droit de base à payer pour un service de pilotage prévu à la colonne 1 du tableau ci-après figure à la colonne 2 :

TABLEAU

Article	Colonne 1 Service de pilotage	Colonne 2 Droit de base (\$)
1	Présence à bord, par période de six heures ou partie d'une période de six heures, dans les eaux non désignées et les eaux limitrophes :	
	a) du lac Ontario	1 227
	b) du lac Érié	1 074
	c) des lacs Huron, Michigan ou Supérieur	774

Item	Column 1 Pilotage Service	Column 2 Basic Charge (\$)
2	Docking or undocking each time in the undesignated waters and contiguous waters of	
	(a) Lake Ontario	1,168
	(b) Lake Erie	826
	(c) Lake Huron, Lake Michigan or Lake Superior	741

(2) If a ship with a pilot on board makes a direct transit of the undesignated waters and contiguous waters of Lake Erie between Southeast Shoal and Port Colborne, the basic charges set out in subsection (1) are not chargeable unless

(a) the ship is required by law to have a pilot on board in those waters; or

(b) the pilot provides pilotage services in those waters at the request of the master of the ship.

(3) The basic charge for pilotage services consisting of a lockage and a moorage between Buffalo and any point on the Niagara River below the Black Rock Lock is \$2,111.

Detention

3 (1) Subject to subsections (2) and (3), if a pilot is detained for the convenience of a ship at the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through designated waters or contiguous waters, an additional basic charge of \$99 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$2,376.

(3) No basic charge for the detention of a pilot is payable under this section during an interruption of the passage of a ship

(a) that is caused by ice, weather or traffic, unless the interruption is during the period beginning on December 1 in a year and ending on April 8 in the next year; or

(b) that ends during a period in respect of which a basic charge is set out in item 1 of the table to subsection 2(1).

Article	Colonne 1 Service de pilotage	Colonne 2 Droit de base (\$)
2	Accostage ou appareillage, chaque fois, dans les eaux non désignées et les eaux limitrophes :	
	a) du lac Ontario	1 168
	b) du lac Érié	826
	c) des lacs Huron, Michigan ou Supérieur	741

(2) Si un navire ayant à son bord un pilote franchit directement les eaux non désignées et les eaux limitrophes du lac Érié entre le haut-fond Southeast et Port Colborne, les droits de base prévus au paragraphe (1) ne sont à payer que si, selon le cas :

a) le navire est tenu par la loi d'avoir à son bord un pilote dans ces eaux;

b) le pilote fournit ses services dans ces eaux à la demande du capitaine du navire.

(3) Le droit de base à payer pour les services de pilotage comportant un éclusage et un déplacement entre Buffalo et tout point sur la rivière Niagara en aval de l'écluse Black Rock est de 2 111 \$.

Retenue

3 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans des eaux désignées ou limitrophes, le droit de base supplémentaire à payer est de 99 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 2 376 \$ par période de 24 heures.

(3) Aucun droit de base pour la retenue du pilote n'est à payer en application du présent article durant une interruption de la traversée du navire qui, selon le cas :

a) est causée par l'état des glaces, le mauvais temps ou le trafic, sauf durant la période commençant le 1^{er} décembre et se terminant le 8 avril suivant;

b) se termine pendant une période pour laquelle un droit de base est prévu à l'article 1 du tableau du paragraphe 2(1).

Delays

4 (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$99 is payable for each hour or part of an hour of that delay, including the first hour.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$2,376.

Cancellations

5 (1) The following charges are payable each time there is a cancelled order:

(a) a basic charge of \$2,051;

(b) a basic charge of \$99 for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty at the designated boarding point and the time of the cancellation; and

(c) if the cancelled order occurs after a pilot reports for duty at a designated boarding point, a basic charge in an amount equal to the sum of the travel and other reasonable expenses incurred by the pilot in travelling from their home base to the designated boarding point and from the designated boarding point back to their home base.

(2) The following charges are payable each time there is a cancelled sail:

(a) a basic charge of \$2,051; and

(b) if the owner, master or agent of the ship did not communicate to the Authority before the cancelled sail that they wanted to retain the pilot, a basic charge in an amount equal to the sum of the travel and other reasonable expenses incurred by the pilot in travelling from their home base to the designated boarding point and from the designated boarding point back to their home base.

(3) If the owner, master or agent of the ship communicates to the Authority before the cancelled sail that they want to retain the pilot, a new request for the same pilotage services is deemed to be made and accepted at the time of the cancelled sail and additional basic charges are payable in respect of the new request as determined in accordance with

(a) subsection (1), if the new request results in a cancelled order; and

(b) subsection (2), if the new request results in a cancelled sail.

(4) For the purposes of calculating additional basic charges under paragraph (3)(a), the reference to “between the time that the pilot reports for duty at the designated boarding point and the time of the cancellation” in paragraph (1)(b) is

Retards

4 (1) Sous réserve du paragraphe (2), si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 99 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure de retard, y compris la première heure.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 2 376 \$ par période de 24 heures.

Annulations

5 (1) Pour chaque commande annulée, les droits ci-après sont à payer :

a) un droit de base de 2 051 \$;

b) un droit de base de 99 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné et le moment où la commande est annulée;

c) dans le cas d'une commande annulée après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa base d'attache au point d'embarquement désigné et en revenir.

(2) Pour chaque manœuvre annulée, les droits ci-après sont à payer :

a) un droit de base de 2 051 \$;

b) un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa base d'attache au point d'embarquement désigné et en revenir si le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire n'a pas communiqué à l'Administration, avant l'annulation de la manœuvre, son intention de garder le pilote.

(3) Une nouvelle demande pour le même service de pilotage est réputée présentée et acceptée au moment où la manœuvre est annulée si le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire communique à l'Administration, avant l'annulation de la manœuvre, son intention de garder le pilote, et les droits de base supplémentaires à payer eu égard à cette nouvelle demande sont déterminés conformément, selon le cas :

a) au paragraphe (1), dans le cas où la nouvelle demande entraîne une commande annulée;

b) au paragraphe (2), dans le cas où la nouvelle demande entraîne une manœuvre annulée.

(4) Pour calculer les droits de base supplémentaires en application de l'alinéa (3)a), la mention « entre l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné et le moment où la commande est annulée » à l'alinéa (1)b) vaut mention de

to be read as “between the time that the new request referred to in subsection (3) is made and accepted and the time of the cancelled order”.

(5) For the purposes of subsections (2) and (3), in the case of a cancelled sail following a new request referred to in subsection (3), the reference to “after a pilot reports for duty at a designated boarding point” in paragraph 2(2)(b) of these Regulations is to be read as “after the new request referred to in subsection 5(3) of Schedule 1 is made and accepted”.

Assignment of More than One Pilot

6 If more than one pilot is assigned to a ship, the basic charges set out in this Schedule must be multiplied by the number of pilots assigned.

Slow-Moving Ships

7 (1) If a ship exchanges pilots in accordance with subsection 8.1(1) of the *Great Lakes Pilotage Regulations*, the basic charges set out in this Schedule must be multiplied in accordance with section 6.

(2) If a ship that is required to exchange pilots under subsection 8.1(1) of the *Great Lakes Pilotage Regulations* does not do so because no licensed pilot is available for an exchange, the basic charges set out in this Schedule must be doubled.

(3) Subsections (1) and (2) do not apply in respect of a ship that is required to exchange pilots under subsection 8.1(1) of the *Great Lakes Pilotage Regulations* because the ship was slowed down by ice, weather or traffic.

Overcarriage

8 (1) If a pilot is unable to board a ship at the designated boarding point and must, in order to board it, travel beyond the area for which the pilot’s services are requested, a basic charge of \$589 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the designated boarding point.

(2) If a pilot is carried on a ship beyond the area for which the pilot’s services are requested, a basic charge of \$589 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot’s return to the designated disembarkation point.

(3) In addition to the basic charges set out in subsections (1) and (2), a charge is payable in an amount equal to reasonable travel and other expenses incurred by a pilot that are directly associated with the requirement to travel to or from a place other than the pilot’s designated boarding or disembarkation point.

« entre le moment où la nouvelle demande visée au paragraphe (3) est présentée et acceptée et le moment où la commande est annulée ».

(5) Pour l’application des paragraphes (2) et (3), dans le cas où une manœuvre est annulée à la suite d’une nouvelle demande visée au paragraphe (3), la mention « après l’arrivée du pilote à son poste au point d’embarquement désigné », à l’alinéa 2(2)b) du présent règlement vaut mention de « après le moment où la nouvelle demande visée au paragraphe 5(3) de l’annexe 1 est présentée et acceptée ».

Affectation de plusieurs pilotes

6 Si plus d’un pilote est affecté à un navire, les droits de base prévus dans la présente annexe sont multipliés par le nombre de pilotes affectés.

Navires à vitesse lente

7 (1) Si un navire effectue une relève de pilotes conformément au paragraphe 8.1(1) du *Règlement de pilotage des Grands Lacs*, les droits de base prévus dans la présente annexe sont multipliés conformément à l’article 6.

(2) Si un navire tenu d’effectuer la relève de pilotes en application du paragraphe 8.1(1) du *Règlement de pilotage des Grands Lacs* ne le fait pas parce qu’aucun pilote breveté n’est disponible pour la relève, les droits de base prévus dans la présente annexe sont majorés du double.

(3) Les paragraphes (1) et (2) ne s’appliquent pas à l’égard d’un navire tenu d’effectuer la relève de pilotes en application du paragraphe 8.1(1) du *Règlement de pilotage des Grands Lacs* en raison d’un ralentissement causé par l’état des glaces, le mauvais temps ou le trafic.

Voyages hors limites

8 (1) Si un pilote ne peut monter à bord d’un navire à son point d’embarquement désigné et qu’il doit, pour ce faire, voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés pour pouvoir monter à bord, le droit de base à payer est de 589 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d’embarquement désigné.

(2) Si un pilote est transporté par un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 589 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède son retour à son point de débarquement désigné.

(3) Outre les droits de base visés aux paragraphes (1) et (2), est à payer un droit égal aux frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote qui sont directement liés à son obligation de se rendre à un autre endroit que le point d’embarquement ou de débarquement désigné ou d’en revenir.

Request for Pilotage Services — Short Notice

9 If a request for pilotage services is made with less than 12 hours' notice and those services are provided, an additional charge of \$3,710 is payable.

SOR/85-986, s. 1; SOR/86-450, s. 1; SOR/89-322, ss. 1 to 6; SOR/90-204, s. 2; SOR/91-143, ss. 1, 2(F); SOR/92-163, s. 3; SOR/94-167, s. 2; SOR/94-509, s. 2; SOR/96-409, s. 5(E); SOR/99-156, ss. 2 to 7; SOR/2000-75, ss. 1 to 5; SOR/2002-110, ss. 4 to 9; SOR/2003-56, s. 3; SOR/2003-278, ss. 1 to 6; SOR/2004-87, ss. 1 to 6; SOR/2004-196, ss. 2(F), 3 to 8; SOR/2005-97, ss. 1 to 6; SOR/2005-281, ss. 2, 3; SOR/2006-192, ss. 2 to 7, 14 to 19; SOR/2007-96, s. 2; SOR/2008-179, ss. 3 to 8, 15 to 20; SOR/2010-251, ss. 2 to 7; SOR/2011-137, s. 3; SOR/2012-120, ss. 2 to 7; SOR/2013-105, ss. 2 to 7; SOR/2015-71, ss. 2 to 7; SOR/2016-90, ss. 2, 3; SOR/2017-105, ss. 6 to 11; SOR/2018-51, ss. 2 to 7; SOR/2019-56, s. 3; SOR/2019-56, s. 4; SOR/2019-56, s. 5; SOR/2019-56, s. 6; SOR/2019-56, s. 7; SOR/2019-56, s. 8; SOR/2019-56, s. 9.

Demande de services de pilotage — court préavis

9 Un droit supplémentaire de 3 710 \$ est à payer si les services de pilotage sont demandés avec un préavis de moins de 12 heures et qu'ils sont fournis.

DORS/85-986, art. 1; DORS/86-450, art. 1; DORS/89-322, art. 1 à 6; DORS/90-204, art. 2; DORS/91-143, art. 1 et 2(F); DORS/92-163, art. 3; DORS/94-167, art. 2; DORS/94-509, art. 2; DORS/96-409, art. 5(A); DORS/99-156, art. 2 à 7; DORS/2000-75, art. 1 à 5; DORS/2002-110, art. 4 à 9; DORS/2003-56, art. 3; DORS/2003-278, art. 1 à 6; DORS/2004-87, art. 1 à 6; DORS/2004-196, art. 2(F) et 3 à 8; DORS/2005-97, art. 1 à 6; DORS/2005-281, art. 2 et 3; DORS/2006-192, art. 2 à 7 et 14 à 19; DORS/2007-96, art. 2; DORS/2008-179, art. 3 à 8 et 15 à 20; DORS/2010-251, art. 2 à 7; DORS/2011-137, art. 3; DORS/2012-120, art. 2 à 7; DORS/2013-105, art. 2 à 7; DORS/2015-71, art. 2 à 7; DORS/2016-90, art. 2 et 3; DORS/2017-105, art. 6 à 11; DORS/2018-51, art. 2 à 7; DORS/2019-56, art. 3; DORS/2019-56, art. 4; DORS/2019-56, art. 5; DORS/2019-56, art. 6; DORS/2019-56, art. 7; DORS/2019-56, art. 8; DORS/2019-56, art. 9.

SCHEDULE 2

(Subparagraphs 3(1)(b)(i) and (ii) and section 4)

Pilotage Charges for the Cornwall District

General

1 (1) The basic charge for a pilotage service set out in column 1 of the following table is set out in column 2 but is subject to the minimum basic charge set out in column 3, if applicable:

TABLE

Item	Pilotage Service	Column 2 Basic Charge (\$)	Column 3 Minimum Basic Charge (\$)
1	Trip between the eastern limit of the Cornwall District and Cornwall or the pilot boarding station near Saint-Régis, Quebec	5,694	N/A
2	Trip other than a trip referred to in item 1	27.04 for each kilometre (43.51 for each statute mile), plus 728 for each lock transited	1,465
3	Docking or undocking for the purpose of loading or unloading cargo, stores or bunker fuel or of effecting repairs	1,020	N/A
4	Movage	2,193	N/A

(2) An additional charge of \$135 is payable for each change of pilot at the St. Lambert or Beauharnois Lock.

Detention

2 (1) Subject to subsections (2) and (3), if a pilot is detained for the convenience of a ship at the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through the Cornwall District, an additional basic charge of \$190 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, that the pilot is detained.

ANNEXE 2

(sous-alinéas 3(1)(b)(i) et (ii) et article 4)

Droits de pilotage à payer pour la circonscription de Cornwall

Disposition générale

1 (1) Le droit de base à payer pour un service de pilotage prévu à la colonne 1 du tableau ci-après figure à la colonne 2, mais il est assujéti au droit de base minimal figurant à la colonne 3, le cas échéant :

TABLEAU

Article	Service de pilotage	Colonne 2 Droit de base (\$)	Colonne 3 Droit de base minimal (\$)
1	Voyage entre la limite est de la circonscription de Cornwall et Cornwall ou la station d'embarquement des pilotes près de Saint-Régis (Québec)	5 694	S/O
2	Voyage autre qu'un voyage visé à l'article 1	27,04 le kilomètre (43,51 le mille terrestre), plus 728 pour chaque écluse franchie	1 465
3	Accostage ou appareillage en vue du chargement ou du déchargement de marchandises, de provisions ou de combustible de soute ou de l'exécution de réparations	1020	S/O
4	Déplacement	2 193	S/O

(2) Un droit supplémentaire de 135 \$ est à payer lorsqu'il y a relève du pilote aux écluses de Saint-Lambert ou de Beauharnois.

Retenue

2 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans la circonscription de Cornwall, le droit de base supplémentaire à payer est de 190 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$4,560.

(3) No basic charge for detention of a pilot is payable under this section during an interruption of the passage of a ship that is caused by ice, weather or traffic, unless the interruption is during the period beginning on December 1 in a year and ending on April 8 in the next year.

Delays

3 (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$190 is payable for each hour or part of an hour of that delay, including the first hour.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$4,560.

Cancellations

4 (1) The following charges are payable each time there is a cancelled order:

- (a)** a basic charge of \$2,170;
- (b)** a basic charge of \$190 for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty at the designated boarding point and the time of the cancellation; and
- (c)** if the cancelled order occurs after a pilot reports for duty at a designated boarding point, a basic charge in an amount equal to the sum of the travel and other reasonable expenses incurred by the pilot in travelling from their home base to the designated boarding point and from the designated boarding point back to their home base.

(2) The following charges are payable each time there is a cancelled sail:

- (a)** a basic charge of \$2,170; and
 - (b)** if the owner, master or agent of the ship did not communicate to the Authority before the cancelled sail that they wanted to retain the pilot, a basic charge in an amount equal to the sum of the travel and other reasonable expenses incurred by the pilot in travelling from their home base to the designated boarding point and from the designated boarding point back to their home base.
- (3)** If the owner, master or agent of the ship communicates to the Authority before the cancelled sail that they want to retain the pilot, a new request for the same pilotage services is deemed to be made and accepted at the time of the cancelled sail, and additional basic charges are payable in respect of the new request as determined in accordance with

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 4 560 \$ par période de 24 heures.

(3) Aucun droit de base n'est à payer en application du présent article pour la retenue du pilote durant une interruption de la traversée du navire qui est causée par l'état des glaces, le mauvais temps ou le trafic, sauf durant la période commençant le 1^{er} décembre et se terminant le 8 avril suivant.

Retards

3 (1) Sous réserve du paragraphe (2), si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 190 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure de retard, y compris la première heure.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 4 560 \$ par période de 24 heures.

Annulations

4 (1) Pour chaque commande annulée, les droits ci-après sont à payer :

- a)** un droit de base de 2 170 \$;
- b)** un droit de base de 190 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné et le moment où la commande est annulée;
- c)** dans le cas d'une commande annulée après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa base d'attache au point d'embarquement désigné et en revenir.

(2) Pour chaque manœuvre annulée, les droits ci-après sont à payer :

- a)** un droit de base de 2 170 \$;
- b)** un droit de base égal à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa base d'attache au point d'embarquement désignée et en revenir si le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire n'a pas communiqué à l'Administration, avant l'annulation de la manœuvre, son intention de garder le pilote.

(3) Une nouvelle demande pour le même service de pilotage est réputée présentée et acceptée au moment où la manœuvre est annulée si le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire communique à l'Administration, avant l'annulation de la manœuvre, son intention de garder le pilote, et les droits de base supplémentaires à payer eu égard à cette nouvelle demande sont déterminés conformément, selon le cas :

(a) subsection (1), if the new request results in a cancelled order; and

(b) subsection (2), if the new request results in a cancelled sail.

(4) For the purposes of calculating additional charges under paragraph (3)(a), the reference to “between the time that the pilot reports for duty at the designated boarding point and the time of cancellation” in paragraph (1)(b) shall be read as “between the time that the new request referred to in subsection (3) is made and accepted and the time of the cancelled order”.

(5) For the purposes of subsections (2) and (3), in the case of a cancelled sail following a new request referred to in subsection (3), the reference to “after a pilot reports for duty at a designated boarding point” in paragraph 2(2)(b) of these Regulations is to be read as “after the new request referred to in subsection 4(3) of Schedule 2 is made and accepted”.

Assignment of More than One Pilot

5 If more than one pilot is assigned to a ship, the basic charges set out in this Schedule must be multiplied by the number of pilots assigned.

Request for Pilotage Services — Short Notice

6 If a request for pilotage services is made with less than 12 hours’ notice and those services are provided, an additional charge of \$3,710 is payable.

SOR/85-986, s. 1; SOR/86-450, s. 1; SOR/89-322, ss. 7 to 10; SOR/90-204, s. 2; SOR/91-143, ss. 1, 2(F); SOR/92-163, s. 3; SOR/94-509, s. 2; SOR/96-409, s. 5(E); SOR/99-156, ss. 8 to 11; SOR/2000-75, ss. 6 to 11; SOR/2002-110, ss. 10 to 13; SOR/2003-56, ss. 4 to 7; SOR/2003-278, ss. 7 to 10; SOR/2004-87, ss. 7 to 10; SOR/2004-196, ss. 9(F), 10 to 13; SOR/2005-97, ss. 7 to 10; SOR/2006-192, ss. 8 to 11, 20 to 23; SOR/2008-179, ss. 9 to 12, 21 to 24; SOR/2010-251, ss. 8 to 11; SOR/2011-137, s. 3; SOR/2012-120, ss. 8 to 11; SOR/2013-105, ss. 8 to 11; SOR/2015-71, ss. 8 to 11; SOR/2016-90, ss. 4, 5; SOR/2017-105, ss. 12 to 15; SOR/2018-51, ss. 8 to 11; SOR/2019-56, s. 10; SOR/2019-56, s. 11; SOR/2019-56, s. 12; SOR/2019-56, s. 13; SOR/2019-56, s. 14.

a) au paragraphe (1), dans le cas où la nouvelle demande entraîne une commande annulée;

b) au paragraphe (2), dans le cas où la nouvelle demande entraîne une manœuvre annulée.

(4) Pour calculer les droits de base supplémentaires en application de l’alinéa (3)a), la mention « entre l’arrivée du pilote à son poste au point d’embarquement désigné et le moment où la commande est annulée » à l’alinéa (1)b) vaut mention de « entre le moment où la nouvelle demande visée au paragraphe (3) est présentée et acceptée et le moment où la commande est annulée ».

(5) Pour l’application des paragraphes (2) et (3), dans le cas où une manœuvre est annulée à la suite d’une nouvelle demande visée au paragraphe (3), la mention « après l’arrivée du pilote à son poste au point d’embarquement désigné » à l’alinéa 2(2)b) du présent règlement vaut mention de « après le moment où la nouvelle demande visée au paragraphe 4(3) de l’annexe 2 est présentée et acceptée ».

Affectation de plusieurs pilotes

5 Si plus d’un pilote est affecté à un navire, les droits de base prévus dans la présente annexe sont multipliés par le nombre de pilotes affectés.

Demande de services de pilotage — court préavis

6 Un droit supplémentaire de 3 710 \$ est à payer si les services de pilotage sont demandés avec un préavis de moins de 12 heures et ceux-ci sont fournis.

DORS/85-986, art. 1; DORS/86-450, art. 1; DORS/89-322, art. 7 à 10; DORS/90-204, art. 2; DORS/91-143, art. 1 et 2(F); DORS/92-163, art. 3; DORS/94-509, art. 2; DORS/96-409, art. 5(A); DORS/99-156, art. 8 à 11; DORS/2000-75, art. 6 à 11; DORS/2002-110, art. 10 à 13; DORS/2003-56, art. 4 à 7; DORS/2003-278, art. 7 à 10; DORS/2004-87, art. 7 à 10; DORS/2004-196, art. 9(F) et 10 à 13; DORS/2005-97, art. 7 à 10; DORS/2006-192, art. 8 à 11 et 20 à 23; DORS/2008-179, art. 9 à 12 et 21 à 24; DORS/2010-251, art. 8 à 11; DORS/2011-137, art. 3; DORS/2012-120, art. 8 à 11; DORS/2013-105, art. 8 à 11; DORS/2015-71, art. 8 à 11; DORS/2016-90, art. 4 et 5; DORS/2017-105, art. 12 à 15; DORS/2018-51, art. 8 à 11; DORS/2019-56, art. 10; DORS/2019-56, art. 11; DORS/2019-56, art. 12; DORS/2019-56, art. 13; DORS/2019-56, art. 14.

SCHEDULE 3

(Paragraph 3(1)(b.1))

Pilotage Charges for the Port of Churchill, Manitoba

General

1 The basic charges for any pilotage service provided in a year are the following:

- (a)** the salary and benefits of the pilot, as contracted, beginning on the day on which the pilot departs from their home base in order to provide the pilotage services set out in the initial request and ending on the day on which the pilot returns to that home base;
- (b)** the travel expenses of the pilot, starting from and ending at the pilot's home base, including transportation, meals and lodging;
- (c)** the cost of the pilot's use of a pilot boat, helicopter or other means of transportation; and
- (d)** a surcharge of 15% on the total of the amounts referred to in paragraphs (a) to (c) to cover administrative and assignment costs.

Cancellations

2 (1) A basic charge of \$1,272 is payable each time there is a cancelled order or cancelled sail.

(2) If there is a cancelled order, the basic charges set out in paragraphs 1(a) and (b), and a surcharge of 15% on the total of the amounts referred to in those paragraphs to cover administrative and assignment costs, are payable.

SOR/85-986, s. 1; SOR/86-886, s. 1; SOR/89-108, s. 2; SOR/90-204, s. 2; SOR/91-143, ss. 1, 2(F); SOR/92-163, s. 3; SOR/94-167, s. 3; SOR/94-509, s. 2; SOR/96-409, ss. 3, 4; SOR/99-156, ss. 12, 13; SOR/2002-82, s. 1(E); SOR/2003-56, s. 8; SOR/2003-278, s. 11; SOR/2004-87, s. 11; SOR/2004-196, ss. 14(F), 15, 16(F); SOR/2005-97, s. 11; SOR/2006-192, ss. 12, 24; SOR/2008-179, ss. 13, 25; SOR/2010-251, s. 12; SOR/2011-137, s. 3; SOR/2012-120, s. 12; SOR/2013-105, s. 12; SOR/2015-71, s. 12; SOR/2017-105, s. 16; SOR/2018-51, s. 12.

ANNEXE 3

(alinéa 3(1)b.1)

Droits de pilotage à payer pour le port de Churchill (Manitoba)

Disposition générale

1 Les droits de base à payer pour tout service de pilotage fourni dans une année sont les suivants :

- a)** le salaire et les avantages contractuels du pilote, à compter de la date à laquelle il part de sa base d'attache, afin de fournir le service de pilotage prévu dans la demande de service initiale, jusqu'à la date de son retour à celle-ci;
- b)** les frais de déplacement aller et retour du pilote à partir de sa base d'attache, y compris le transport, les repas et l'hébergement;
- c)** le coût d'utilisation par le pilote d'un bateau-pilote, d'un hélicoptère ou de tout autre moyen de transport;
- d)** un droit supplémentaire de 15 % sur l'ensemble des sommes visées aux alinéas a) à c) pour couvrir les frais d'administration et d'affectation.

Annulations

2 (1) Un droit de base de 1 272 \$ est à payer pour chaque commande annulée ou manœuvre annulée.

(2) En cas de commande annulée, les droits de base visés aux alinéas (1)a) et b) ainsi que, pour couvrir les frais d'administration et d'affectations, un droit supplémentaire de 15 % sur l'ensemble des sommes visées à ces alinéas sont à payer.

DORS/85-986, art. 1; DORS/86-886, art. 1; DORS/89-108, art. 2; DORS/90-204, art. 2; DORS/91-143, art. 1 et 2(F); DORS/92-163, art. 3; DORS/94-167, art. 3; DORS/94-509, art. 2; DORS/96-409, art. 3 et 4; DORS/99-156, art. 12 et 13; DORS/2002-82, art. 1(A); DORS/2003-56, art. 8; DORS/2003-278, art. 11; DORS/2004-87, art. 11; DORS/2004-196, art. 14(F), 15 et 16(F); DORS/2005-97, art. 11; DORS/2006-192, art. 12 et 24; DORS/2008-179, art. 13 et 25; DORS/2010-251, art. 12; DORS/2011-137, art. 3; DORS/2012-120, art. 12; DORS/2013-105, art. 12; DORS/2015-71, art. 12; DORS/2017-105, art. 16; DORS/2018-51, art. 12.