



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 May 26, 2013

À jour au 26 mai 2013

Last amended on May 24, 2013

Dernière modification le 24 mai 2013

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

CARACTÈRE OFFICIEL
DES CODIFICATIONS

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

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 :

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.

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.

Codifications
comme élément
de preuve

...

[...]

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.

(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.

Incompatibilité
— règlements

NOTE

This consolidation is current to May 26, 2013. The last amendments came into force on May 24, 2013. Any amendments that were not in force as of May 26, 2013 are set out at the end of this document under the heading "Amendments Not in Force".

NOTE

Cette codification est à jour au 26 mai 2013. Les dernières modifications sont entrées en vigueur le 24 mai 2013. Toutes modifications qui n'étaient pas en vigueur au 26 mai 2013 sont énoncées à la fin de ce document sous le titre « Modifications non en vigueur ».

TABLE OF PROVISIONS

TABLE ANALYTIQUE

Section	Page	Article	Page
Regulations Prescribing Tariffs of Pilotage Charges to be Paid to the Great Lakes Pilotage Authority		Règlement général fixant les tarifs des droits de pilotage qui doivent être payés à l'administration de pilotage des Grands Lacs	
1 SHORT TITLE	1	1 TITRE ABRÉGÉ	1
2 INTERPRETATION	1	2 INTERPRÉTATION	1
3 PILOTAGE CHARGES	2	3 DROITS DE PILOTAGE	2
4 TEMPORARY SURCHARGE	4	4 DROIT SUPPLÉMENTAIRE TEMPORAIRE	4
SCHEDULE 1		ANNEXE 1	
PILOTAGE CHARGES FOR AREAS OTHER THAN THE CORNWALL DISTRICT OR THE PORT OF CHURCHILL, MANITOBA	5	DROITS DE PILOTAGE À PAYER POUR LES ZONES AUTRES QUE LA CIRCONSCRIPTION DE CORNWALL ET LE PORT DE CHURCHILL (MANITOBA)	5
SCHEDULE 2		ANNEXE 2	
PILOTAGE CHARGES FOR THE CORNWALL DISTRICT	10	DROITS DE PILOTAGE À PAYER POUR LA CIRCONSCRIPTION DE CORNWALL	10
SCHEDULE 3		ANNEXE 3	
PILOTAGE CHARGES FOR THE PORT OF CHURCHILL, MANITOBA	12	DROITS DE PILOTAGE À PAYER POUR LE PORT DE CHURCHILL (MANITOBA)	12
AMENDMENTS NOT IN FORCE	13	MODIFICATIONS NON EN VIGUEUR	13

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.

REGULATIONS PRESCRIBING TARIFFS OF
PILOTAGE CHARGES TO BE PAID TO THE
GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

SHORT TITLE

1. These Regulations may be cited as the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*.

SOR/96-409, s. 1(F).

INTERPRETATION

2. In these Regulations,

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

“breadth”, in respect of a ship, means the maximum breadth in metres to the outside of the shell plating of the ship; (*largeur*)

“Cornwall District” means the Canadian waters of the St. Lawrence River between the northern entrance to St. Lambert Lock and the pilot boarding station near St. Ridges in the Province of Quebec; (*circonscription de Cornwall*)

“depth”, in respect of a ship, means the vertical distance in metres at amidships from the top of the keel plate to the uppermost continuous deck, fore and aft, that extends to the side of the ship and, for the purposes of this definition, continuity of a deck is deemed not to be affected by the existence of tonnage openings, engine spaces or a step in the deck; (*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*)

RÈGLEMENT GÉNÉRAL FIXANT LES TARIFS DES
DROITS DE PILOTAGE QUI DOIVENT ÊTRE
PAYÉS À L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE
DES GRANDS LACS

TITRE ABRÉGÉ

1. *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*.

DORS/96-409, art. 1(F).

INTERPRÉTATION

2. Dans le présent règlement,

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

« circonscription de Cornwall » désigne les eaux canadiennes du fleuve Saint-Laurent entre l'entrée nord de l'écluse de Saint-Lambert et la station d'embarquement des pilotes près de Saint-Régis dans la province de Québec; (*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 », quant à un navire, désigne la distance verticale mesurée en mètres au milieu du navire, entre le dessus de la tôle de quille et le pont continu le plus élevé qui s'étend de l'avant à l'arrière et d'un côté à l'autre du navire et, aux fins de la présente définition, la continuité d'un pont n'est pas considérée interrompue par la présence d'ouvertures de tonnage, d'espaces de machines ou d'une marche dans le pont; (*depth*)

« déplacement » signifie le transfert d'un navire d'un endroit à un autre dans les limites d'un port, mais ne comprend pas un transfert fait seulement au moyen des amarres du navire pour le chargement ou le déchargement de la cargaison ou pour laisser l'espace d'accostage à un autre navire; (*movage*)

“length”, in respect of a ship, means the distance in metres between the forward and aft extremities of the ship; (*longueur*)

“movement” means the shifting of a ship from one place to another within the confines of a harbour but does not include a shifting carried out solely by means of a ship's lines for the purpose of loading or discharging cargo or clearing berthing space for the use of another ship; (*déplacement*)

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

SOR/96-409, s. 2(E); SOR/2002-110, s. 2; SOR/2003-56, 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;

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

« 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; (*undesigned waters*)

« largeur », quant à un navire, désigne la largeur maximale mesurée en mètres, à la face externe du bordé extérieur du navire; (*breadth*)

« longueur », quant à un navire, désigne la distance mesurée en mètres, entre l'extrémité avant et l'extrémité arrière du navire. (*length*)

DORS/96-409, art. 2(A); DORS/2002-110, art. 2; DORS/2003-56, 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) une zone de pilotage obligatoire, autre que le canal Welland, la circonscription de Cornwall ou le port de Churchill (Manitoba), est :

- (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 having the meaning of paragraph 20(2)(b) of the *Pilotage Act*, where a Canadian pilot provides a service, is calculated on the same basis as provided in paragraph (c).

(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

Item	Column 1 Location	Column 2 Pilotage Unit	Column 3 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
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

(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 au sens de l'alinéa 20(2)b) de la *Loi sur le pilotage* dans le cas où un pilote canadien effectue le service de pilotage, est calculé de la même façon que celui prévu à l'alinéa c).

(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

Article	Colonne 1 Emplacement	Colonne 2 Unité de pilotage	Colonne 3 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
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

Item	Column 1 Location	Column 2 Pilotage Unit	Column 3 Weighting Factor
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.

TEMPORARY SURCHARGE

4. A surcharge of 12% is payable until December 31, 2014 on each pilotage charge payable under section 3 for a pilotage service provided in accordance with any of Schedules 1 to 3.

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.

Article	Colonne 1 Emplacement	Colonne 2 Unité de pilotage	Colonne 3 Coefficient de pondération
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.

DROIT SUPPLÉMENTAIRE TEMPORAIRE

4. Un droit supplémentaire de 12 % est à payer jusqu'au 31 décembre 2014 sur chaque droit de pilotage à payer en application de l'article 3 pour un service de pilotage fourni conformément à l'une ou l'autre des annexes 1 à 3.

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.

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 \$17.31 for each kilometre (\$28.81 for each statute mile), plus \$384 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 \$841 and \$3,694, respectively.

(3) The basic charge for a movage in International District No. 1 and its contiguous waters is \$1,268.

(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 \$54 for each kilometre (\$88.34 for each statute mile), plus \$329 for each lock transited, with a minimum charge of \$1,099.

(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, <i>(a)</i> for that portion of the passage between the northern limit of the Canal and Lock 7 <i>(b)</i> for that portion of the passage between Lock 7 and the southern limit of the Canal	2,026 2,026
2.	Between Southeast Shoal and Toledo or any point on Lake Erie west of Southeast Shoal	2,166
3.	Between points on Lake Erie west of Southeast Shoal	1,278
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	3,767
5.	Between Southeast Shoal and Detroit, Windsor or any point on the Detroit River	2,166
6.	Between Southeast Shoal and the Detroit pilot boat	1,568
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	4,367

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 LIMITOPHES

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 17,31 \$ le kilomètre (28,81 \$ le mille terrestre), plus 384 \$ 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 841 \$ et d'au plus 3 694 \$.

(3) Le droit de base à payer pour un déplacement dans la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est de 1 268 \$.

(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 54 \$ le kilomètre (88,34 \$ le mille terrestre), plus 329 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 1 099 \$.

(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 :

TABEAU

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 : <i>a)</i> pour la partie de la traversée entre la limite nord du canal et l'écluse 7 <i>b)</i> pour la partie de la traversée entre l'écluse 7 et la limite sud du canal	2 026 2 026
2.	Entre le haut-fond Southeast et Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast	2 166
3.	Entre des points sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast	1 278
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	3 767
5.	Entre le haut-fond Southeast et Detroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit	2 166
6.	Entre le haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Detroit	1 568

Item	Column 1 Pilotage Service	Column 2 Basic Charge (\$)
8.	Between Toledo or any point on Lake Erie west of Southeast Shoal and Detroit, Windsor or any point on the Detroit River	2,812
9.	Between Toledo or any point on Lake Erie west of Southeast Shoal and the Detroit pilot boat	2,166
10.	Between Detroit, Windsor or any point on the Detroit River and any point on the Detroit River	1,278
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	2,834
12.	Between the Detroit pilot boat and any point on the St. Clair River	2,834
13.	Between the Detroit pilot boat and the Port Huron Change Point	2,200
14.	Between points on the St. Clair River	1,278
15.	Between the Port Huron Change Point and any point on the St. Clair River	1,568

(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:

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	2,864
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	2,399
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	1,078
4.	Movage	1,078

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:

Article	Colonne 1 Service de pilotage	Colonne 2 Droit de base (\$)
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	4 367
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	2 812
9.	Entre Toledo ou tout point sur le lac Érié à l'ouest du haut-fond Southeast et le bateau-pilote de Detroit	2 166
10.	Entre Detroit, Windsor ou tout point sur la rivière Détroit et tout point sur la rivière Détroit	1 278
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	2 834
12.	Entre le bateau-pilote de Detroit et tout point sur la rivière Sainte-Claire	2 834
13.	Entre le bateau-pilote de Detroit et le point d'embarquement de Port Huron	2 200
14.	Entre des points sur la rivière Sainte-Claire	1 278
15.	Entre le point d'embarquement de Port Huron et tout point sur la rivière Sainte-Claire	1 568

(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 :

TABEAU

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)	2 864
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)	2 399
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)	1 078
4.	Déplacement	1 078

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 :

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	947
	(b) Lake Erie	833
	(c) Lake Huron, Lake Michigan or Lake Superior	576
2.	Docking or undocking each time in the undesignated waters and contiguous waters of	
	(a) Lake Ontario	902
	(b) Lake Erie	642
	(c) Lake Huron, Lake Michigan or Lake Superior	551

(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 \$1,638.

DETENTION

3. (1) Subject to subsections (2) and (3), if a pilot is detained for the convenience of a ship after 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 \$76 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,824.

(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).

DELAYS

4. (1) Subject to subsection (2), if the departure or moorage 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 \$76 is payable for each hour or part of an hour of that delay, including the first hour.

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	947
	b) du lac Érié	833
	c) des lacs Huron, Michigan ou Supérieur	576
2.	Accostage ou appareillage, chaque fois, dans les eaux non désignées et les eaux limitrophes :	
	a) du lac Ontario	902
	b) du lac Érié	642
	c) des lacs Huron, Michigan ou Supérieur	551

(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 1 638 \$.

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 76 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 1 824 \$ 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).

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 que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 76 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure de retard, y compris la première heure.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,824.

CANCELLATIONS

5. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$1,584 is payable.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$76 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty and the time of cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$1,824.

(4) If a request for pilotage services is cancelled after a pilot has left the pilot's work station for the designated boarding point, there must be, in addition to any other basic charge set out in this section, a charge in an amount equal to reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from the work station to that boarding point and back to the work station.

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 normal 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 \$456 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the normal 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 \$456 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot's return to the place where the pilot normally would have disembarked.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 1 824 \$ par période de 24 heures.

ANNULATIONS

5. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 584 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 76 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote s'est présenté à son poste et celui où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 1 824 \$ par période de 24 heures.

(4) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote a quitté son poste de travail pour se rendre au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus de tout autre droit de base prévu au présent article, un droit égal aux frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de son poste de travail au point d'embarquement et en revenant.

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 habituel et s'il doit, pour ce faire, voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 456 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement habituel.

(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 456 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède son retour à l'endroit où il aurait normalement débarqué.

(3) In addition to the basic charges set out in subsections (1) and (2), there must be a charge 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 normal boarding or disembarking place.

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.

(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 comme conséquence directe de son obligation de se rendre à un endroit autre que le point habituel d'embarquement ou de débarquement ou d'en revenir.

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.

SCHEDULE 2
(Subparagraphs 3(1)(b)(i) and (ii) and section 4)

PILOTAGE CHARGES FOR THE CORNWALL DISTRICT

GENERAL

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	4,335	N/A
2.	Trip other than a trip referred to in item 1	19.90 for each kilometre (33.12 for each statute mile), plus 553 for each lock transited	1,115
3.	Docking or undocking for the purpose of loading or unloading cargo, stores or bunker fuel or of effecting repairs	777	N/A
4.	Movage	1,669	N/A

DETENTION

2. (1) Subject to subsections (2) and (3), if a pilot is detained for the convenience of a ship after 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 \$145 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$3,480.

(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 \$145 is payable for each hour or part of an hour of that delay, including the first hour.

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. 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 :

TABEAU

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)	4 335	S/O
2.	Voyage autre qu'un voyage visé à l'article 1	19,90 le kilomètre (33,12 le mille terrestre), plus 553 pour chaque écluse franchie	1 115
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	777	S/O
4.	Déplacement	1 669	S/O

RETENUE

2. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu après la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée de la circonscription de Cornwall, le droit de base supplémentaire à payer est de 145 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 3 480 \$ 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 que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 145 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure de retard, y compris la première heure.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$3,480.

CANCELLATIONS

4. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$1,653 is payable.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$145 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty and the time of the cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$3,480.

(4) If a request for pilotage services is cancelled after a pilot has left the pilot's work station for the designated boarding point, there must be, in addition to any other basic charge set out in this section, a charge in an amount equal to reasonable travel and other expenses incurred by the pilot in travelling from the work station to that boarding point and back to the work station.

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.

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.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 3 480 \$ par période de 24 heures.

ANNULATIONS

4. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 653 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 145 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote se présente à son poste et celui où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 3 480 \$ par période de 24 heures.

(4) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote a quitté son poste de travail pour se rendre au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus de tout autre droit de base prévu au présent article, un droit égal aux frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de son poste de travail au point d'embarquement et en revenir.

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.

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.

SCHEDULE 3
(Paragraph 3(1)(b.1) and section 4)

PILOTAGE CHARGES FOR THE PORT OF CHURCHILL,
MANITOBA

1. The basic charge for a pilotage service that is provided during the period beginning on July 20 in a year and ending on October 31 in the same year and that is 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.	Entering or exiting the port	1,507
2.	Movage	1,053
3.	Embarking or disembarking a pilot at a pilot boarding station if a boat is used	The amount charged to hire the boat

2. The basic charges for any service provided in a year during the period preceding July 20 or following October 31 are the following:

(a) the salary and benefits of the pilot, as contracted, beginning on the date of the pilot's departure from the pilot's home base and ending on the date of the pilot's return 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.

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.

ANNEXE 3
(alinéa 3(1)b.1) et article 4)

DROITS DE PILOTAGE À PAYER POUR LE PORT DE
CHURCHILL (MANITOBA)

1. Le droit de base à payer pour un service de pilotage qui est fourni pendant la période commençant le 20 juillet d'une année et se terminant le 31 octobre de la même année et qui est prévu à la colonne 1 du tableau ci-après figure à la colonne 2 :

TABEAU

Article	Colonne 1 Service de pilotage	Colonne 2 Droit de base (\$)
1.	Entrée dans le port ou sortie de celui-ci	1 507
2.	Déplacement	1 053
3.	Embarquement ou débarquement d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes si un bateau est utilisé	Le montant exigé pour la location du bateau

2. Les droits de base à payer pour tout service fourni avant le 20 juillet ou après le 31 octobre d'une même année sont les suivants :

a) le salaire et les avantages contractuels du pilote, à compter de la date de départ de sa base d'attache 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 montants visés aux alinéas a) à c) pour couvrir les frais d'administration et d'affectation.

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.

AMENDMENTS NOT IN FORCE

— SOR/2013-105, ss. 2(2), (4), (6)

2. (2) Subsections 1(1) to (4) of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

1. (1) Subject to subsection (2), the basic charge for a passage, other than a moveage, through International District No. 1 or any part of it, and its contiguous waters, is \$17.74 for each kilometre (\$29.53 for each statute mile), plus \$394 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 \$862 and \$3,786, respectively.

(3) The basic charge for a moveage in International District No. 1 and its contiguous waters is \$1,300.

(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 \$55 for each kilometre (\$90.55 for each statute mile), plus \$337 for each lock transited, with a minimum charge of \$1,126.

(4) The portion of items 1 to 15 of the table to subsection 1(5) of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Item	Column 2 Basic Charge (\$)
1.	(a) 2,077
	(b) 2,077
2.	2,220
3.	1,310
4.	3,861
5.	2,220
6.	1,607
7.	4,476
8.	2,882
9.	2,220
10.	1,310
11.	2,905
12.	2,905
13.	2,255
14.	1,310
15.	1,607

(6) The portion of items 1 to 4 of the table to subsection 1(6) of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Item	Column 2 Basic Charge (\$)
1.	2,936

MODIFICATIONS NON EN VIGUEUR

— DORS/2013-105, par. 2(2), (4) et (6)

2. (2) Les paragraphes 1(1) à (4) de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

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 17,74 \$ le kilomètre (29,53 \$ le mille terrestre), plus 394 \$ 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 862 \$ et d'au plus 3 786 \$.

(3) Le droit de base à payer pour un déplacement dans la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est de 1 300 \$.

(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 55 \$ le kilomètre (90,55 \$ le mille terrestre), plus 337 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 1 126 \$.

(4) Le passage des articles 1 à 15 du tableau du paragraphe 1(5) de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 2 Droit de base (\$)
1.	a) 2 077
	b) 2 077
2.	2 220
3.	1 310
4.	3 861
5.	2 220
6.	1 607
7.	4 476
8.	2 882
9.	2 220
10.	1 310
11.	2 905
12.	2 905
13.	2 255
14.	1 310
15.	1 607

(6) Le passage des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe 1(6) de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 2 Droit de base (\$)
1.	2 936

	Column 2
Item	Basic Charge (\$)
2.	2,459
3.	1,105
4.	1,105

— SOR/2013-105, ss. 3(2), (4)

3. (2) The portion of items 1 and 2 of the table to subsection 2(1) of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Basic Charge (\$)
1.	(a) 971
	(b) 854
	(c) 590
2.	(a) 925
	(b) 658
	(c) 565

(4) Subsection 2(3) of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

(3) The basic charge for pilotage services consisting of a lockage and a movage between Buffalo and any point on the Niagara River below the Black Rock Lock is \$1,679.

— SOR/2013-105, s. 4(2)

4. (2) Subsections 3(1) and (2) of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

3. (1) Subject to subsections (2) and (3), if a pilot is detained for the convenience of a ship after 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 \$78 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,872.

— SOR/2013-105, s. 5(2)

5. (2) Section 4 of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

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 \$78 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 \$1,872.

	Colonne 2
Article	Droit de base (\$)
2.	2 459
3.	1 105
4.	1 105

— DORS/2013-105, par. 3(2) et (4)

3. (2) Le passage des articles 1 et 2 du tableau du paragraphe 2(1) de l'annexe 1 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Droit de base (\$)
1.	a) 971
	b) 854
	c) 590
2.	a) 925
	b) 658
	c) 565

(4) Le paragraphe 2(3) de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(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 1 679 \$.

— DORS/2013-105, par. 4(2)

4. (2) Les paragraphes 3(1) et (2) de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

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 78 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 1 872 \$ par période de 24 heures.

— DORS/2013-105, par. 5(2)

5. (2) L'article 4 de l'annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

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 que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 78 \$ 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 1 872 \$ par période de 24 heures.

— SOR/2013-105, s. 6(2)

6. (2) Subsections 5(1) to (3) of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

5. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$1,624 is payable.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$78 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty and the time of cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$1,872.

— SOR/2013-105, s. 7(2)

7. (2) Subsections 8(1) and (2) of Schedule 1 to the Regulations are replaced by the following:

8. (1) If a pilot is unable to board a ship at the normal 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 \$467 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the normal 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 \$467 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot's return to the place where the pilot normally would have disembarked.

— SOR/2013-105, s. 8(2)

8. (2) The portion of items 1 to 4 of the table to section 1 of Schedule 2 to the Regulations in columns 2 and 3 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3
Item	Basic Charge (\$)	Minimum Basic Charge (\$)
1.	4,443	N/A
2.	20.40 for each kilometre (33.95 for each statute mile), plus 567 for each lock transited	1,143
3.	796	N/A
4.	1,711	N/A

— SOR/2013-105, s. 9(2)

9. (2) Subsections 2(1) and (2) of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:

2. (1) Subject to subsections (2) and (3), if a pilot is detained for the convenience of a ship after 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 \$149 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

— DORS/2013-105, par. 6(2)

6. (2) Les paragraphes 5(1) à (3) de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

5. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 624 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 78 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote s'est présenté à son poste et celui où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 1 872 \$ par période de 24 heures.

— DORS/2013-105, par. 7(2)

7. (2) Les paragraphes 8(1) et (2) de l'annexe 1 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

8. (1) Si un pilote ne peut monter à bord d'un navire à son point d'embarquement habituel et s'il doit, pour ce faire, voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 467 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement habituel.

(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 467 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède son retour à l'endroit où il aurait normalement débarqué.

— DORS/2013-105, par. 8(2)

8. (2) Le passage des articles 1 à 4 du tableau de l'article 1 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3
Article	Droit de base (\$)	Droit de base minimal (\$)
1.	4 443	S/O
2.	20,40 le kilomètre (33,95 le mille terrestre), plus 567 pour chaque écluse franchie	1 143
3.	796	S/O
4.	1 711	S/O

— DORS/2013-105, par. 9(2)

9. (2) Les paragraphes 2(1) et (2) de l'annexe 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

2. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu après la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée de la circonscription de Cornwall, le droit de base supplémentaire à payer est de 149 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$3,576.

— SOR/2013-105, s. 10(2)

10. (2) Section 3 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

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 \$149 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 \$3,576.

— SOR/2013-105, s. 11(2)

11. (2) Subsections 4(1) to (3) of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:

4. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$1,694 is payable.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$149 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time that the pilot reports for duty and the time of the cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$3,576.

— SOR/2013-105, s. 12

12. The portion of items 1 and 2 of the table to section 1 of Schedule 3 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

	Column 2
Item	Basic Charge (\$)
1.	1,545
2.	1,079

(2) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (1) est de 3 576 \$ par période de 24 heures.

— DORS/2013-105, par. 10(2)

10. (2) L'article 3 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

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 que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 149 \$ 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 3 576 \$ par période de 24 heures.

— DORS/2013-105, par. 11(2)

11. (2) Les paragraphes 4(1) à (3) de l'annexe 2 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

4. (1) Si une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 694 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), si une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 149 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote se présente à son poste et celui où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en application du paragraphe (2) est de 3 576 \$ par période de 24 heures.

— DORS/2013-105, art. 12

12. Le passage des articles 1 et 2 du tableau de l'article 1 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2
Article	Droit de base (\$)
1.	1 545
2.	1 079