



**Administration de pilotage
des Grands Lacs**

RAPPORT ANNUEL 2007

Canada



ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Siège social

2^e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

Région de l'Ouest

L'ÉCLUSE N° 7, CANAL WELLAND
THOROLD (ONTARIO)

Région de l'Est

2^e ÉTAGE
202, RUE PITT
CORNWALL (ONTARIO)

ADRESSE POSTALE

C. P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9

www.glpa-apgl.com

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président	① M. J.D. SMITH Représentant du secteur public
Vice-président	M. R. BÉLISLE Représentant du secteur public
Membre	CAPITAINE J. DE VILLERS Représentant des pilotes
Membre	CAPITAINE M. PRATT Représentant des pilotes
Membre	M. A. DIGBY Représentant de l'industrie maritime
Membre	① M. R. J. PATERSON Représentant de l'industrie maritime
Membre	① M. T. GEDDES Représentant du secteur public

DIRIGEANTS

Directeur général	M. R. F. LEMIRE
Secrétaire et trésorier	M. R.R. MÉNARD
Directeur de l'exploitation	M. D. R. TROTTIER

① Membres du Comité de vérification

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS



Membres de l'Administration

assis de gauche à droite : M. Richard Bélisle, M. J. Douglas Smith (président), M. Robert Paterson
debout : Capitaine Michael Pratt, M. Andrew Digby, Capitaine Jacques de Villers
et M. Terry Geddes.



Direction de l'Administration

assis de gauche à droite : Robert Lemire, Christine Doherty, Nathalie Archambault, Réjean Ménard,
debout : Raymond Lalonde, Nancy McAteer, Daniel Trottier.

RAPPORT DU PRÉSIDENT ET DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le 1^{er} février 2008

L'honorable Lawrence Cannon, C. p., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

Monsieur,

Tel qu'il est exigé par l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, l'Administration de pilotage des Grands Lacs vous présente son rapport annuel pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2007.

L'Administration a atteint les objectifs prescrits dans la *Loi sur le pilotage*, soit d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, en toute sécurité, des services de pilotage efficaces dans la région des Grands Lacs, en faisant ce qui suit :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services de pilotage dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être conforme aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

En 2007, le volume de circulation de navires est resté sensiblement le même qu'en 2006, ce qui porte à 19 % l'augmentation depuis 2003. Les cargaisons spécialisées, les cargaisons de produits chimiques et les exportations de blé ont contribué à la majeure partie de cette augmentation. L'Administration est heureuse de signaler que le nombre d'incidents maritimes impliquant les pilotes canadiens sur les Grands Lacs est similaire à la moyenne des 5 dernières années, pour ce qui donne un taux d'affectations sans incident de 99,8 %. Les investissements de l'Administration dans la formation des pilotes de même que dans l'achat d'ordinateurs portables sophistiqués et de cartes de navigation électroniques ont grandement contribué à la réduction du nombre d'incidents.

L'Administration a commencé l'année 1999 avec un excédent accumulé de 6,5 millions de dollars provenant des années précédentes. En 1999, l'Administration s'est engagée, en accord avec les usagers, à retourner cet excédent aux usagers sous forme de réductions et de gels tarifaires. Cette entente a résulté en un gel des tarifs de 1993 à 2000 et des réductions tarifaires en 1999 et 2000, ce qui a permis à l'industrie de faire des économies de l'ordre de 8 millions de dollars. Les hausses tarifaires en 2007 on atteint les 2,5 %, et l'Administration prévoit imposer une nouvelle hausse en 2008 afin de lui permettre d'atteindre de nouveau le seuil de rentabilité. Les hausses tarifaires imposées depuis 1993 suivent le rythme de l'inflation pour la même période.

Au cours des douze mois qui viennent de s'écouler, l'Administration a touché des revenus de 18 968 873 \$, soit une augmentation de 2,8 % par rapport à l'année précédente et de 62,8 % par rapport à 2003, notamment en raison des hausses tarifaires et du volume de circulation. Ses dépenses ont totalisé 18 706 739 \$, ce qui représente une hausse de 3,2 % par rapport à l'année précédente. Cette augmentation est due principalement à l'augmentation du coût de la vie et aux heures supplémentaires associées à l'augmentation du volume de trafic pendant les périodes de pointe et à l'exigence de l'industrie de réduire les délais coûteux (moyenne de 2 000 \$/heure). L'Administration a enregistré un excédent d'exploitation de 262 134 \$, qui servira à réduire son besoin de financement externe pour ses opérations courantes. Les usagers conviennent toujours qu'il est nécessaire de rajuster les tarifs en 2008 afin de réduire les besoins d'emprunt.

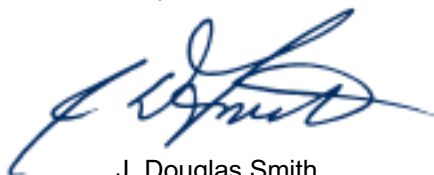
RAPPORT DU PRÉSIDENT ET DIRECTEUR GÉNÉRAL

L'Administration entend poursuivre la mise en œuvre des recommandations émises en novembre 1999 par l'Office des transports du Canada, et aborder les préoccupations de tous les intervenants par rapport à la réduction des coûts et l'accroissement de la rentabilité.

Le conseil d'administration reconnaît que les succès remportés par l'Administration sont directement liés aux efforts, à l'engagement et à la collaboration de tous les membres du personnel. C'est pourquoi il tient à exprimer sa reconnaissance à tous les employés et employées pour leur excellent travail.

Pour le conseil d'administration,

Le président,



J. Douglas Smith

Le directeur général,



Robert F. Lemire

ÉNONCÉ DES RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION

La direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs est chargée d'assurer la préparation et la présentation adéquate des états financiers, conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada, et des autres renseignements contenus dans le rapport annuel. Cette responsabilité implique la sélection de principes comptables appropriés et la capacité de faire preuve de jugement dans l'établissement d'estimations raisonnables. L'information financière fournie plus loin dans le présent rapport annuel est conforme aux renseignements contenus dans les états financiers.

La direction maintient des livres comptables et un contrôle de la finance et de la gestion de même que des systèmes d'information et pratiques de gestion conçus de manière à fournir un degré raisonnable de certitude que l'information financière est exacte et fiable et qu'elle est fournie dans les délais prescrits. Ces systèmes et pratiques fournissent un degré raisonnable de certitude que les biens de la société sont contrôlés et protégés adéquatement, que ses ressources sont gérées de façon économique et efficiente dans le but d'atteindre les objectifs de la société et que cette dernière fonctionne efficacement. Ces systèmes et pratiques sont également conçus pour fournir un degré raisonnable de certitude que les transactions s'effectuent en conformité avec la *Loi sur le pilotage*, la *Loi sur la gestion des finances publiques* et les règlements s'y rapportant, et les règlements et politiques de l'Administration.

Le conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration, à l'exception de deux pilotes. Le conseil est chargé d'assurer que la direction assume ses responsabilités en matière de rapports financiers et de contrôle interne. Le comité de vérification surveille les systèmes de contrôle interne de la comptabilité et de l'administration. Le comité rencontre la direction et les vérificateurs pour déterminer si chacun remplit ses responsabilités et pour faire la vérification des états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont révisés et approuvés par l'Administration sur la recommandation du comité de vérification.

Le vérificateur externe, soit le Vérificateur général du Canada, qui est désigné en vertu de la *Loi sur le pilotage*, a effectué la vérification des états financiers conformément aux normes canadiennes de vérification généralement reconnues. Dans son rapport, elle décrit la nature de la vérification et exprime son opinion sur les états financiers de l'entité.

Le directeur général,



R. F. Lemire

Le secrétaire et trésorier,



R. Ménard

Cornwall (Ontario)
Le 1^{er} février 2008

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

MANDAT

L'Administration de pilotage des Grands Lacs a été établie en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par action*. Avant le 1^{er} octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie 1 de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le 1^{er} octobre 1998, l'Administration a cessé d'être une filiale de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et a abandonné sa charte en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

BUTS

Les buts généraux de l'Administration se résument ainsi :

- dispenser des services de pilotage et des services connexes rentables, sûrs, fiables et complets dans la région dont elle est chargée;
- promouvoir l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise en appliquant ces ressources de façon productive dans les domaines et les régions géographiques qu'elle juge appropriés, et ce, à des fins de sécurité pour la navigation;
- fournir les services énumérés ci-dessus dans un contexte commercial où le but consiste à atteindre et à maintenir l'autonomie financière, tout en assurant le meilleur coût possible aux usagers;
- être sensible aux politiques écologiques, sociales et économiques établies par le gouvernement.

POUVOIRS

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Administration a promulgué des règlements, approuvés par décret en vertu de la *Loi sur le pilotage*, concernant :

1. l'établissement de zones de pilotage obligatoire;
2. la prescription des navires ou des catégories de navires soumis au pilotage obligatoire;
3. la prescription des catégories de brevets et de certificats de pilotage qui peuvent être attribués;
4. la prescription des tarifs des droits de pilotage à verser à l'Administration pour les services de pilotage.

En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration est aussi investie des pouvoirs suivants :

1. Embaucher des cadres et des employés, y compris des pilotes brevetés, au besoin;
2. Conclure des contrats avec une personne morale pour les services de pilotes brevetés;
3. Établir des règlements régissant la gestion de ses affaires internes;

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

4. Acheter, prendre à bail ou acquérir par d'autres moyens des terrains, des bâtiments, des bateaux-pilotes et d'autres biens, au besoin, et disposer de ces biens acquis;
5. Contracter des emprunts pour acquitter ses dépenses;
6. Sous réserve de l'approbation du ministre des Finances, placer en obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada des fonds dont elle n'a pas un besoin immédiat.

DESCRIPTION DES ACTIVITÉS

À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

Pour assurer ce service, l'Administration affecte des pilotes, qu'elle embauche, aux navires qui entrent dans la région et qui sont soumis au pilotage obligatoire. Ce travail est effectué par l'entremise de centres de répartition et de bateaux-pilotes sous contrat avec l'Administration, ces deux interventions étant dirigées depuis l'administration centrale de pilotage à Cornwall et le bureau régional à l'écluse no. 7 du Canal Welland, à Thorold, en Ontario.

L'Administration doit coordonner ses efforts et ses activités avec d'autres organismes, dont la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent et la *United States Seaway Development Corporation*, qui assurent le fonctionnement des écluses et le maintien des systèmes de contrôle de la navigation dans la région, la Garde côtière canadienne, qui fournit des aides à la navigation, et la Garde côtière des États-Unis, qui s'occupe du pilotage américain dans les eaux internationales.

La région de pilotage des Grands Lacs comprend :

- la circonscription de Cornwall
- la circonscription internationale n° 1
- le lac Ontario
- la circonscription internationale n° 2 (y compris le canal Welland)
- la circonscription internationale n° 3 (y compris les lacs Huron, Michigan et Supérieur)
- le port de Churchill, au Manitoba

RÉGIE DES SOCIÉTÉS D'ÉTAT

L'orientation qu'a adoptée l'Administration de pilotage des Grands Lacs relativement à la régie de la société d'État est pleinement conforme à la philosophie et aux objectifs du ministère des Finances ainsi qu'aux lignes directrices du Conseil du Trésor concernant les sociétés d'État.

Rôle du président

Sur la recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, le président est nommé par le gouverneur en conseil. Il assure la présidence de toutes les réunions du conseil d'administration, fournit un leadership et offre des conseils au directeur général de l'Administration et, au nom de la direction, conseille le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités sur toutes les questions liées à l'Administration et au pilotage dans les Grands Lacs.

Rôle du conseil d'administration

La régie de l'entité à l'Administration de pilotage des Grands Lacs relève du conseil d'administration. Le rôle du conseil consiste à guider et à superviser les affaires de l'entité au nom du gouvernement du Canada, qui d'ailleurs désigne les administrateurs.

Le conseil se compose du président et jusqu'à six autres membres qui apportent une combinaison équilibrée de compétences, d'expériences et de perspectives maritimes au processus décisionnel. L'Administration compte présentement un effectif complet d'administrateurs. La fonction précise du conseil consiste à examiner les politiques, le plan d'entreprise ainsi que les budgets de fonctionnement et des immobilisations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, et à en recommander l'approbation au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le conseil contribue et accorde son approbation aux Plans stratégique et d'entreprise de l'Administration. Chaque année, le conseil prépare une Entente de redevabilité avec le directeur général dans laquelle sont précisés tous les objectifs et les buts à atteindre pendant l'année. À la fin de l'exercice, le conseil entreprend une évaluation exhaustive du rendement du directeur général et de l'APGL pour déterminer dans quelle mesure ils ont atteint les objectifs. Il assure également l'étude et l'approbation de tous les principaux contrats, des plans opérationnels, des états financiers, du rapport des vérificateurs et du rapport annuel. Le conseil s'assure que l'Administration maintient les normes les plus élevées possible dans l'exploitation d'un service de pilotage sûr, efficient et économique.

Rôle du directeur général

Un directeur général est nommé par les membres du conseil d'administration conformément à l'article 13.(1.1) de la *Loi sur le pilotage*. Sa rémunération est cependant fixée par décret du gouverneur général en conseil. Le directeur général est chargé de la planification, de l'organisation, de la direction et du contrôle des activités de l'Administration. Le directeur général relève du président et des membres du conseil d'administration.

Rôle du comité de vérification

Le comité de vérification est un comité principal du conseil de l'Administration; il représente l'engin de l'Administration puisqu'il rehaussera la qualité de l'information financière, assurera que les principaux risques sont identifiés et gérés, permettra aux membres de la direction de faire valoir leur jugement personnel, créera un climat de discipline et de contrôle qui réduira les possibilités de fraude et augmentera la confiance des intervenants dans la crédibilité et l'objectivité du rendement corporatif.

Le comité a l'autorisation d'enquêter sur n'importe quelle activité de l'Administration. Le comité assure la surveillance financière et la surveillance des livres et dossiers ainsi que des systèmes et pratiques de contrôle généraux, de gestion et d'information.

RÉGIE DES SOCIÉTÉS D'ÉTAT

Initiatives en matière de régie de la société

Le conseil d'administration a tenu une retraite de deux jours en août 2006 et d'une journée en mai 2007 pour examiner la question de la régie de la société d'État et les exigences en cette matière, ainsi que la nouvelle *Loi fédérale sur la responsabilité*. L'obligation de rendre des comptes à l'entité responsable (le gouvernement du Canada) est cruciale, l'Administration devant toujours agir dans les meilleurs intérêts du public. C'est pourquoi le conseil d'administration a indiqué qu'il s'engage à faire un examen cyclique des questions liées à la régie de la société.

Dans son rapport d'examen spécial de février 2003, le Vérificateur général du Canada a indiqué qu'à son avis, il existe une assurance raisonnable que l'Administration utilise de bonnes pratiques de gouvernance et reddition des comptes.

Les membres du conseil d'administration ont également convenu que tous les membres et les cadres supérieurs devaient assister à un colloque sur la Régie approuvé et conçu par le Conseil privé du Canada. Tous les membres et cadres supérieurs ont participé à ce colloque.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

RÉSULTATS D'EXPLOITATION

(en milliers)

	Budget	RÉSULTAT				
	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Revenu	17,949 \$	18 969 \$	18 447 \$	15 570 \$	13 820 \$	11 650 \$
Coût d'exploitation	<u>17,587</u>	<u>18 707</u>	<u>18 126</u>	<u>16 403</u>	<u>15 902</u>	<u>14 289</u>
Profit (perte)	<u>362 \$</u>	<u>262 \$</u>	<u>321 \$</u>	<u>(833)\$</u>	<u>(2 082)\$</u>	<u>(2 639)\$</u>
Budget	<u>362 \$</u>	<u>519 \$</u>	<u>545 \$</u>	<u>309 \$</u>	<u>53 \$</u>	<u>8 \$</u>

RESSOURCES HUMAINES (MOYENNE)

	Budget	RÉSULTAT				
	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Personnel administratif	10	10	9,5	8,5	8,5	10,5
Pilotes	62,5	62	61,5	59,5	62	63
Répartiteurs	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>8,5</u>	<u>9</u>	<u>8,5</u>	<u>9</u>
	81,5	81	79,5	77,0	79,0	82,5

AFFECTATIONS DE PILOTES

	Budget	RÉSULTAT				
	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Nombre	6 400	6 838	6 931	6 443	6 398	5 737
Planifié	6 400	6 440	6 600	6 550	6 800	6 800

AFFECTATIONS SANS ACCIDENTS

	Budget	RÉSULTAT				
	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Nombre	6 400	6 826	6 921	6 430	6 385	5 730
Pourcentage	100%	99,8%	99,9%	99,8%	99,8 %	99,9 %

COÛT MOYEN PAR AFFECTATION

	Budget	RÉSULTAT				
	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Montant	2 748 \$	2 735 \$	2 615 \$	2 546 \$	2 485 \$	2 491 \$

REVUE DU RENDEMENT 2007

Les résultats par rapport aux objectifs

	2008 <u>Budget</u>	2007 <u>Résultat</u>	2007 <u>Budget</u>	2006 <u>Résultat</u>
Nbre total d'affectations	6 400	6 838	6 440	6 931
Nbre total d'affectations sans accident -%	100%	99,8%	100%	99,9%
Bénéfice net	<u>362 000 \$</u>	<u>262 134 \$</u>	<u>519 000 \$</u>	<u>321 453 \$</u>
Flux de trésorerie provenant de (utilisés pour) l'exploitation	<u>522 000 \$</u>	<u>324 451 \$</u>	<u>(400 000) \$</u>	<u>2 398 326 \$</u>
Dépenses en capital	<u>95 000 \$</u>	<u>50 114 \$</u>	<u>70 000 \$</u>	<u>112 768 \$</u>
Situation de trésorerie - fin de l'exercice	<u>115 000 \$</u>	<u>232 797 \$</u>	<u>184 000 \$</u>	<u>(189 280) \$</u>
Nbre moyen d'affectations par pilote	<u>102</u>	<u>110</u>	<u>105</u>	<u>113</u>
Augmentations tarifaires	<u>4%</u>	<u>2,5%</u>	<u>2,5%</u>	<u>4,5%</u>

Objectifs généraux

- Dispenser des services de pilotage maritime et des services connexes économiques, sûrs, fiables et complets.
- Promouvoir l'utilisation efficace de l'actif de l'Administration, y compris l'équipement et les ressources humaines.
- Promouvoir le pilotage dans un contexte commercial en vue d'atteindre l'autonomie financière tout en assurant le meilleur coût possible aux utilisateurs.
- Être attentif aux politiques écologiques, sociales et économiques du gouvernement du Canada.

Activités entreprises pour atteindre les objectifs

(i) Service de pilotage sûr, économique et fiable

L'Administration a investi 493 000 \$ au cours des sept dernières années pour former les pilotes à utiliser des systèmes de navigation électroniques sophistiqués (SEVCM) afin de faciliter leurs tâches et de réduire le risque de collision et d'échouement des navires transocéaniques dans la voie maritime du Saint-Laurent.

L'Administration a fourni aux pilotes des cours spéciaux portant sur les problèmes liés au manque de sommeil dans ce genre de travail.

Dans tous les secteurs de pilotage, l'Administration a adopté des règles de travail qui permettent aux pilotes de se reposer adéquatement après plusieurs affectations successives de nuit. Cette mesure fera en sorte que les affectations de pilotage difficiles seront assumées par des pilotes bien reposés, ce qui diminuera le risque de fatigue.

L'Administration a fait insérer dans les conventions collectives des pilotes une disposition préventive des grèves et des lock-out qui permettra de régler les litiges et d'éliminer toute possibilité d'arrêt de travail. Cette entente a été prolongée jusqu'en 2011.

L'Administration a élaboré en 2002 et mis en œuvre en 2003, avec la collaboration des pilotes, un système d'évaluation des compétences des pilotes et de la qualité de leurs services. Le système comprend notamment les points suivants :

- i) l'évaluation des besoins des pilotes en matière de formation et l'établissement de solutions pour répondre à ces besoins;
- ii) l'examen d'affectations antérieures et d'incidents survenus dans le passé;

REVUE DU RENDEMENT 2007

- iii) un programme de formation et d'évaluation des habiletés grâce à un simulateur de passerelle fourni par les pilotes du Bas-Saint-Laurent, à Québec;
- iv) un processus de traitement des plaintes et des commentaires de la clientèle concernant les services de pilotage et le rendement des pilotes. Des sondages sont réalisés tous les ans pour évaluer la qualité des services.

Les coûts associés à l'administration du système d'évaluation sont d'environ 100 000 \$ par année.

L'évaluation des compétences des pilotes et de la qualité des services qu'ils dispensent s'effectue sur une base continue, chaque pilote devant subir une évaluation au moins une fois à tous les cinq ans. Chaque pilote de l'Administration a passé avec succès cette évaluation.

L'Administration a pu geler les tarifs de 1994 à 2001 (8 ans) puis réduire les tarifs canadiens de 5 % en 1999 et en 2000 (économies de 800 000 \$). Puis en 2002 pour la première fois en neuf ans, elle a haussé les tarifs. Pendant cette période de 1994 à 2007 marquée par un taux d'inflation qui a atteint 27,2 %, l'Administration a haussé les tarifs de 33%.

L'Administration a entrepris les négociations visant le renouvellement des quatre conventions collectives des pilotes, lesquelles ont expiré en mars 2007, et de celle du personnel administratif et des répartiteurs, qui a expiré en juin 2006. L'Administration prévoit renouveler ces conventions avec des augmentations salariales basées sur l'augmentation du coût de la vie.

(ii) Utilisation efficace de l'actif de l'Administration

L'Administration a décidé, en 2003, de regrouper ses deux centres de répartition à Cornwall, en Ontario. Cette fusion a eu lieu au début de la saison de navigation de 2004 et a permis à l'Administration de réaliser des économies de plus de 200 000 \$ par année. À compter de 2004, l'Administration a éliminé deux postes d'exploitation/de gestion à temps plein.

En 1997, l'Administration a investi 160 000 \$ dans le développement et la mise en service d'un système informatisé de gestion des horaires pour ses pilotes. Le système permet d'effectuer des affectations et de préparer des rapports d'exploitation de façon rapide, tout en améliorant la précision avec laquelle les pilotes et les navires peuvent être localisés. Ce système permet aussi d'accroître la capacité de répartition, de sorte que dans le cas où le volume de trafic augmenterait considérablement, tous les pilotes pourraient être affectés simultanément sans qu'il soit nécessaire d'augmenter le nombre de répartiteurs.

En 1998, l'Administration a investi 75 000 \$ additionnels dans la conception d'un système de facturation et de production de rapports qui est intégré au système de répartition. Ce système assure une précision accrue et une réduction du temps de production des factures de droits de pilotage.

L'Administration a investi 60 000 \$ en 2001, 50 000 \$ en 2002, 25 000 \$ en 2006 et 8 000 \$ en 2007 pour moderniser le système de répartition et le rendre accessible aux usagers d'Internet.

(iii) Maintien de l'autonomie financière dans ses activités

Suite à la vérification interne de la gestion de ses ressources humaines en 2006, l'Administration a procédé à une restructuration de son personnel administratif afin de mieux répondre aux besoins de l'industrie et des différents organismes gouvernementaux. Elle a ainsi ajouté 1,5 année-personne aux services de la comptabilité et des opérations.

L'Administration maintient sa politique traditionnelle de sous-traitance en ce qui concerne les services de bateaux-pilotes dans le canal Welland. Il coûte à l'Administration environ 515 000 \$ par année pour deux bateaux-pilotes en service dans le canal. Une solution de rechange consisterait à investir 2 000 000 \$ dans chaque bateau-pilote, à accroître les effectifs en recrutant

REVUE DU RENDEMENT 2007

16 conducteurs, et à assumer des frais élevés de réparation et d'entretien. La pratique de sous-traitance s'est avérée avantageuse sur le plan financier et un changement de pratique n'est pas envisagé.

En 1999, l'Administration a entamé la saison de navigation avec un surplus d'exploitation de près de 7 millions de dollars accumulé pendant la période de 1994 à 1998 (5 ans) alors que les recettes excédaient les dépenses. Le conseil d'administration avait alors établi des politiques ayant pour effet de geler tous les tarifs et de réduire les tarifs dans les secteurs canadiens, en 1999 et 2000, dans le but de réduire l'excédent. De 1999 à 2005, les pertes d'exploitation ont eu pour effet d'éliminer cet excédent.

Afin d'assurer son autonomie financière, l'Administration a haussé ses tarifs de 7,5 % en 2003, 15 % en 2004, 5,5 % en 2005, 4,5 % en 2006, 2,5% en 2007 et les augmentera de 4 % en 2008. L'industrie collabore avec l'Administration pour lui permettre d'atteindre cet objectif.

(iv) Bassin de candidats-pilotes qualifiés

Dans son rapport sur le pilotage qu'il a soumis au ministre des Transports en 1999, l'Office des transports du Canada a recommandé que l'Administration inclue dans son rapport annuel un compte rendu sur le bassin de candidats-pilotes qualifiés. Ayant examiné ses besoins en termes de main-d'œuvre pour les cinq prochaines années, l'Administration a déterminé que la diminution du nombre de pilotes en raison de retraites s'établira comme suit :

2008 – aucune retraite
2009 - 1 pilote, circonscription de Cornwall et 1 pilote, circonscription n° 3
2010 - aucune retraite
2011 - 1 pilote, circonscription n° 1, 1 pilote, lac Ontario et 3 pilotes, circonscription n° 2

L'Administration a des listes de disponibilité pour ses quatre circonscriptions de pilotage, ce qui lui permettra de répondre facilement à ses besoins en dotation découlant des retraites prévues.

Cette analyse est fondée sur un volume de trafic qui serait maintenu au niveau actuel. Ce volume correspond aux prévisions fournies à l'Administration par la Direction des statistiques et prévisions maritimes et de surface de Transports Canada.

(v) Programme d'apprentis-pilotes

L'Administration, en collaboration avec les pilotes et l'Institut maritime du Québec, a conçu et mis en place un programme de formation complet pour tous les éventuels apprentis-pilotes. Ce programme dresse la liste des compétences que doit posséder un pilote pour assumer ses fonctions, de même qu'un système d'évaluation objective qui confirmera à l'Administration et à ses utilisateurs que le pilote a satisfait aux critères établis.

(vi) Mise à jour des mesures prises par l'Administration pour satisfaire aux recommandations de l'O.T.C. de 1999

Les recommandations suivantes ont été présentées dans la lettre du ministre des Transports adressée au président de l'Administration le 15 novembre 1999, et correspondent spécifiquement aux recommandations de l'O.T.C. telles que présentées dans son rapport au Parlement intitulé « Examen ministériel de questions de pilotage demeurées en suspens ».

REVUE DU RENDEMENT 2007

Recommandation

L'Administration est tenue d'élaborer et d'adopter une méthode fondée sur l'évaluation des risques pour désigner ou réévaluer les zones de pilotage obligatoire. Elle est tenue de procéder à la révision des conditions et des facteurs relatifs à la désignation de zone de pilotage obligatoire à tous les cinq ans et, en consultation avec les usagers, d'utiliser une méthode fondée sur l'évaluation des risques pour évaluer de nouveau la désignation des zones de pilotage obligatoire où il y a eu des changements.

L'Administration est tenue d'élaborer et de mettre en œuvre un système équitable et raisonnable en vue d'évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services. Ces évaluations devront être effectuées à des intervalles réguliers, au moins tous les cinq ans.

Le *Règlement de pilotage des Grands Lacs* doit être modifié afin de resserrer les conditions permettant d'exempter des navires du pilotage obligatoire dans la région des Grands Lacs.

Le Ministre recommande que l'Administration, en partenariat avec les pilotes et toutes les parties concernées, examine à des intervalles réguliers tous les aspects de ses opérations, et qu'elle rende compte au ministre des Transports, dans son rapport annuel, des mesures précises qu'elle a prises pour augmenter l'efficacité des services et réduire les coûts. Bien qu'une somme de travail considérable ait été abattue à cet égard, cet examen devrait constituer un objectif permanent.

Le Ministre exige que l'Administration procède à des consultations périodiques auprès des parties concernées au sujet des questions financières, opérationnelles et de planification et qu'elle explique, dans son rapport annuel au Parlement, son plan de consultation et la mise en œuvre de ce plan.

Le Ministre demande que l'Administration de pilotage des Grands Lacs élabore une méthode structurée de traitement des plaintes et rende compte de sa mise en œuvre dans son rapport annuel de 2000.

Le Ministre exige que l'APGL et l'industrie du transport maritime élaborent un système permettant la diffusion rapide de renseignements pratiques sur les incidents mineurs.

État

Transports Canada a élaboré une méthode fondée sur l'évaluation des risques que doivent suivre les quatre administrations canadiennes pour faire la révision des zones de pilotage obligatoire. L'APGL a effectué une première révision des zones de pilotage obligatoire et est en cours de discussions avec le ministre des Transports pour publier des recommandations.

Le processus d'élaboration d'un système pour évaluer les compétences des pilotes et la qualité de leurs services a été mené à bonne fin et tous les pilotes ont été évalués. Ce processus a été accompli avec l'entière collaboration des pilotes.

L'Administration suit la méthode fondée sur l'évaluation des risques pour répondre à cette exigence et a terminé son examen.

Cet exercice a été effectué et sera poursuivi sur une base continue.

Depuis 2000, l'Administration convoque les parties concernées à une réunion annuelle.

Une méthode structurée de traitement des plaintes a été mise en place en 2000. L'Administration a reçu quelques plaintes d'usagers, mais chacune a été traitée de façon satisfaisante.

L'Administration rapportera les incidents maritimes conformément aux règles établies par le *Bureau de la sécurité des transports du Canada*.

REVUE DU RENDEMENT 2007

L'Administration doit, pour des raisons de transparence, fournir les raisons qui justifient tout rejet d'une demande de dispense.

L'Administration s'est conformée à cette exigence.

L'Administration doit dorénavant indiquer dans son rapport annuel l'état du bassin de candidats-pilotes qualifiés.

Depuis 1999, l'Administration a rendu compte dans son rapport annuel, de l'état du bassin de candidats-pilotes qualifiés.

(vii) Examen spécial

Conformément à la Partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* (LGFP), le Vérificateur général du Canada a effectué un examen spécial des systèmes de contrôle et d'information financiers et de gestion ainsi que des pratiques de gestion de l'Administration de pilotage des Grands Lacs. L'Administration doit, conformément aux alinéas 131(1)b) et 131(2)a) et c) de la LGFP, maintenir ces systèmes et pratiques de manière à fournir un degré raisonnable d'assurance que :

- les actifs de l'Administration sont protégés et contrôlés;
- les ressources financières, humaines et matérielles de l'Administration sont gérées de manière économique et efficiente;
- les opérations de l'Administration sont effectuées avec efficacité.

En février 2003, le Vérificateur général du Canada a informé le conseil d'administration qu'il avait terminé son examen et « qu'il existe une assurance raisonnable que les systèmes et pratiques examinés ne comportent aucune lacune importante ». Des recommandations d'ordre mineur ont été soulignées et l'Administration prendra des mesures appropriées à leur égard. En 2007, le Vérificateur général du Canada a de nouveau effectué un examen spécial de l'Administration et son rapport sera présenté au comité de vérification lors de la réunion de février 2008.

(viii) Examen de vérification interne

L'Administration a retenu les services de la firme d'experts-conseils KGMP d'Ottawa pour effectuer une vérification interne de la formation et du perfectionnement des pilotes, du personnel cadre et du personnel de soutien de l'Administration. Un rapport sur la formation et le perfectionnement du personnel de l'Administration a été présenté au comité de vérification lors de la réunion de novembre 2007.

(ix) Rapport d'incidents maritimes alors qu'un pilote de l'APGL était à bord du navire

STATISTIQUES SUR LES INCIDENTS MARITIMES

<u>INCIDENT</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Collision	-	-	1	-	-
Naufrage	-	-	-	-	-
Incendie/Explosion	-	-	-	-	-
Échouement	1	3	2	1	1
Heurt violent	1	1	1	1	1
Contact avec le mur d'une écluse	7	5	6	5	4
Heurt de la berge/du fond	1	1	-	3	1
Avaries causées par la glace	-	-	-	-	-
Câble d'arrêt	<u>2</u>	<u>-</u>	<u>3</u>	<u>3</u>	<u>-</u>
TOTAL	<u>12</u>	<u>10</u>	<u>13</u>	<u>13</u>	<u>7</u>
Pourcentage d'affectations sans incident	99,8%	99,9 %	99,8 %	99,8 %	99,9%

REVUE DU RENDEMENT 2007

Synopsis 2007

Tel qu'indiqué dans le tableau statistique ci-dessus, la majorité des incidents qui surviennent dans la région sont habituellement le fait de navires qui heurtent les murs d'amarrage ou d'écluse.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR



Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2007 et les états des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2007 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis, à l'exception des changements de conventions comptables apportés dans l'exercice en cours tels qu'expliqués à la note 2 afférente aux états financiers, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Micheline Ethier Massicotte, CA
directrice principale

Montréal, Canada
Le 1er février 2008

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Bilan au 31 décembre

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	232 797 \$	— \$
Placements (note 4)	3 729 606	3 854 025
Débiteurs	<u>2 486 135</u>	<u>1 756 262</u>
	6 448 538	5 610 287
À long terme		
Immobilisations corporelles (note 6)	<u>138 340</u>	<u>143 856</u>
	<u>6 586 878 \$</u>	<u>5 754 143 \$</u>
PASSIF		
À court terme		
Dette bancaire et découvert bancaire	- \$	189 280 \$
Salaires et avantages sociaux à payer	5 785 737	5 263 889
Autres créditeurs et charges à payer	438 637	436 385
Avantages sociaux futurs (note 7)	<u>212 617</u>	<u>101 384</u>
	6 436 991	5 990 938
À long terme		
Avantages sociaux futurs (note 7)	<u>3 475 499</u>	<u>3 350 951</u>
	<u>9 912 490</u>	<u>9 341 889</u>
AVOIR		
DÉFICIT DU CANADA		
Capital d'apport	82 074	82 074
Déficit accumulé	<u>(3 407 686)</u>	<u>(3 669 820)</u>
	<u>(3 325 612)</u>	<u>(3 587 746)</u>
	<u>6 586 878 \$</u>	<u>5 754 143 \$</u>

Engagements (note 8)
Éventualités (note 12)

Les notes font partie intégrante des états financiers

Approuvé par le conseil d'administration :



Directeur général



Administrateur

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé
pour l'exercice terminé le 31 décembre

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Revenus		
Droits de pilotage	18 845 885 \$	18 165 418 \$
Gain sur disposition d'immobilisations corporelles	-	154 950
Revenus de répartition et de bateaux-pilotes	71 454	94 820
Intérêts et autres revenus	<u>51 534</u>	<u>31 701</u>
	<u>18 968 873</u>	<u>18 446 889</u>
Dépenses		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	13 513 989	13 071 227
Transport et déplacements	1 777 398	1 785 271
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	1 017 272	937 677
Salaires et avantages sociaux – personnel administratif	731 655	760 728
Services de bateaux-pilotes (note 9)	679 417	670 566
Services professionnels et spéciaux	243 031	171 134
Ordinateur portable des pilotes et logiciel de navigation	188 601	182 809
Services publics, fournitures et approvisionnements	133 428	136 520
Frais de formation des pilotes	98 469	65 214
Location	75 719	74 759
Communications	64 028	63 675
Achat de services de répartition	61 539	54 631
Amortissement	55 630	72 976
Réparations et entretien	36 597	53 247
Intérêts et frais bancaires	<u>29 966</u>	<u>25 002</u>
	<u>18 706 739</u>	<u>18 125 436</u>
Bénéfice net et résultat étendu pour l'exercice	262 134	321 453
Déficit accumulé au début de l'exercice	<u>(3 669 820)</u>	<u>(3 991 273)</u>
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	<u>(3 407 686) \$</u>	<u>(3 669 820) \$</u>

Les notes font partie intégrante des états financiers

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

État des flux de trésorerie pour l'exercice terminé le 31 décembre

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
<u>Activités d'exploitation</u>		
Bénéfice net pour l'exercice	262 134 \$	321 453 \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Avantages sociaux futurs	235 781	115 391
Amortissement	55 630	72 976
Gains non réalisés sur les placements	(23 321)	-
Amortissement de l'escompte sur les placements	-	(3 720)
Gain sur disposition d'immobilisations corporelles	-	(154 950)
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
Diminution (augmentation) des débiteurs	(729 873)	1 336 230
Augmentation des salaires et avantages sociaux à payer	521 848	656 074
Augmentation des autres créditeurs et charges à payer	<u>2 252</u>	<u>54 872</u>
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	<u>324 451</u>	<u>2 398 326</u>
<u>Activités d'investissement</u>		
Achat de titres de placement	(4 906 284)	(3 850 305)
Disposition des placements	5 054 024	799 998
Produit de disposition d'immobilisations corporelles	-	154 950
Acquisitions d'immobilisations corporelles	<u>(50 114)</u>	<u>(112 768)</u>
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	<u>97 626</u>	<u>(3 008 125)</u>
Augmentation (diminution) de l'encaisse	422 077	(609 799)
Encaisse (dette bancaire et découvert bancaire) au début de l'exercice	<u>(189 280)</u>	<u>420 519</u>
Encaisse (dette bancaire et découvert bancaire) à la fin de l'exercice	<u>232 797 \$</u>	<u>(189 280) \$</u>
<u>Information supplémentaire</u>		
Frais d'intérêt versés	<u>22 729 \$</u>	<u>19 241 \$</u>

Les notes font partie intégrante des états financiers

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

Notes aux états financiers
du 31 décembre 2007

1. Pouvoirs et objectifs

L'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée a été créée en février 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a été constituée en tant que société à responsabilité limitée en mai 1972 et a poursuivi ses activités aux termes de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. Avant le 1^{er} octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée et était une filiale de l'Administration de la voie Maritime du Saint-Laurent. En vertu de la *Loi sur la marine*, qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998, le nom de l'Administration a été modifié pour l'Administration de pilotage des Grands Lacs et elle est maintenant réputée avoir été créée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration est une société d'État énumérée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

L'Administration a pour objectifs d'établir, d'exploiter, d'entretenir et d'administrer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur précis des eaux canadiennes.

L'Administration est dispensée de tout impôt sur les bénéfices.

Réglementation des tarifs des droits de pilotage

L'Administration doit, avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixer par règlement les tarifs des droits de pilotage qui doivent lui être payés. Le processus d'approbation des tarifs est prévu dans la *Loi sur le pilotage*. Ainsi, l'Administration doit, dans un premier temps, publier un projet de règlement sur les tarifs dans la Gazette du Canada. Tout intéressé qui a des raisons de croire qu'un droit figurant dans ce projet nuit à l'intérêt public, peut déposer auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) un avis d'opposition motivé dans les trente jours qui suivent sa publication dans la Gazette du Canada. Dans ce cas, l'Office doit faire l'enquête qu'elle estime nécessaire dans l'intérêt public, notamment par la tenue d'audiences publiques. À l'issue de son enquête, l'Office doit faire une recommandation dans les 120 jours suivant réception des avis d'opposition et l'Administration est obligée d'en tenir compte. L'OTC est une entité apparentée à l'Administration en tant qu'organisme du gouvernement fédéral.

Les tarifs peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Toutefois, si l'OTC recommande un droit de pilotage inférieur à celui que l'Administration a fixé, l'Administration est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé le droit fixé, la différence entre ce droit et celui qu'a recommandé l'Office, plus intérêts. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'OTC.

Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des opérations de l'Administration. Ainsi, les tarifs exigés visent le recouvrement des coûts de l'Administration.

2. Changements de conventions comptables

Le 1^{er} janvier 2007, l'Administration a adopté prospectivement les nouvelles normes contenues dans les chapitres 1506 « Modifications comptables », 1530 « Résultat étendu », 3251 « Capitaux propres », 3855 « Instruments financiers – comptabilisation et évaluations » et 3861 « Instruments financiers – informations à fournir et présentation » du *Manuel de l'ICCA*.

Le chapitre 3855 requiert que l'Administration classe tous ses actifs financiers dans l'une ou l'autre des quatre catégories suivantes : détenu à des fins de transaction, détenu jusqu'à échéance, disponible à la vente ou comme prêts et créances. Les actifs financiers détenus à des fins

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

de transactions ou disponibles à la vente doivent être évalués à la juste valeur alors que ceux détenus jusqu'à échéance et les prêts et créances doivent être évalués à leur coût après amortissement, selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Ces nouvelles normes requièrent aussi que l'Administration classe tous ses passifs financiers dans l'une ou l'autre des deux catégories suivantes : détenu à des fins de transaction ou autre élément de passif financier. Tous les passifs financiers doivent être évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux effectif, sauf ceux classés comme détenus à des fins de transaction qui doivent être évalués à la juste valeur. L'Administration a classé tous ses passifs financiers comme autres éléments de passif financier. Ces nouvelles normes exigent aussi que tous les dérivés soient présentés au bilan à la juste valeur, incluant les dérivés qui peuvent être incorporés dans des clauses contractuelles, sauf lorsque ceux-ci rencontrent les critères d'exemption mentionnés au *Manuel de l'ICCA*. L'Administration ne détenait aucun instrument financier dérivé au 31 décembre 2007. Le seul poste de bilan qui a subi une modification conséquemment à ces nouvelles normes concerne les placements. L'administration a décidé de classer ses placements comme détenus à des fins de transaction et de les évaluer ainsi à la juste valeur. Étant donné que tous les placements détenus par l'Administration sont dans des titres cotés sur des marchés actifs, leur juste valeur peut être déterminée en utilisant les cotes publiées. Avant ce changement, les placements étaient évalués au coût après amortissement des primes ou escomptes sur achat. L'impact financier de ce changement de convention comptable en 2007 n'est pas important.

Le chapitre 1530 requiert la présentation d'un nouvel état appelé « résultat étendu » qui doit indiquer le résultat net de la période et les autres éléments du résultat étendu. Le résultat étendu est défini comme étant toute variation de l'avoir propre d'une entreprise au cours d'une période, découlant d'opérations et d'autres événements et circonstances sans rapport avec les propriétaires. Les autres éléments du résultat étendu sont des produits, des charges, des gains et pertes qui, conformément aux sources premières de PCGR, sont comptabilisés dans le résultat étendu, mais exclus du résultat net. Après avoir déterminé qu'il n'y avait aucun autre élément du résultat étendu à présenter dans ses états financiers, l'Administration a décidé de rencontrer les exigences du chapitre 1530 en modifiant le titre de son « état des résultats et du déficit accumulé » qui est devenu « état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé » et en modifiant le nom du poste « bénéfice net pour l'exercice » qui est devenu « bénéfice net et résultat étendu pour l'exercice ». Le chapitre 3251 comporte des changements en corrélation avec le chapitre 1530. L'adoption du chapitre 1530 et des changements corrélatifs du chapitre 3251 a eu un effet sur la présentation, mais n'a eu aucun impact sur les montants.

Le chapitre 3861 remplace l'ancien chapitre 3860 et exige plus d'informations à fournir sur la nature des instruments financiers qu'une entité utilise et la mesure dans laquelle elle les utilise, les objectifs visés par leur utilisation, les risques associés aux instruments financiers et les politiques mises en œuvre par la direction pour contrôler ces risques. Il comporte aussi de nouvelles exigences de présentation des conventions comptables sur les instruments financiers et sur leurs justes valeurs. L'adoption du chapitre 3861 a un effet sur la présentation, mais n'a eu aucun impact sur les montants.

Le chapitre 1506 requiert que lorsqu'une entité n'a pas appliqué une nouvelle source première de PCGR publiée dans le *Manuel de l'ICCA* mais non encore entrée en vigueur, l'entité doit le mentionner dans ses états financiers et fournir des informations connues ou pouvant être raisonnablement estimées concernant l'évaluation de l'impact possible de l'application de la nouvelle source de PCGR sur les états financiers de l'entité au cours de la première période d'application. À cet effet, l'Administration doit mentionner les changements comptables futurs suivants.

Changements comptables imminents

Le nouveau chapitre 1535 « Informations à fournir concernant le capital » établit des normes pour la fourniture d'informations sur le capital de l'entité et la façon dont il est géré. Les nouveaux chapitres 3862 et 3863 remplacent le chapitre 3861 du *Manuel de l'ICCA* et modifient et augmentent les exigences en matière d'informations à fournir sur les instruments financiers, mais reprennent telles qu'elles les exigences en matière de présentation des instruments financiers. Ces deux nouveaux chapitres accordent une importance accrue aux informations à fournir à l'égard de la

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

nature et de l'ampleur des risques découlant des instruments financiers et à la façon dont l'entité gère ces risques. Ces nouvelles exigences prennent effet pour les exercices financiers commençant le 1^{er} octobre 2007 ou après : donc au 1^{er} janvier 2008 dans le cas de l'Administration. L'Administration est en train d'étudier ces nouvelles exigences et, à ce stade, ne prévoit pas qu'elles auront un impact important sur ses états financiers.

3. Conventions comptables importantes

Les présents états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont les suivantes :

Constatation des produits

Les produits tirés des droits de pilotage, de répartition et de bateaux-pilotes sont comptabilisés au moment de la prestation de services. Les intérêts et autres revenus sont comptabilisés lorsqu'ils sont gagnés.

Placements

L'Administration est autorisée à placer toute somme d'argent disponible qui n'est pas requise pour les besoins immédiats. Ces placements peuvent être faits en obligations garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou par toute municipalité du Canada. Les achats de placements sont comptabilisés et leurs ventes sont dé-comptabilisées en appliquant le principe de la date de règlement. Les placements sont classés comme détenus à des fins de transaction et évalués à la juste valeur. Toute variation de juste valeur durant l'exercice est comptabilisée aux intérêts et autres revenus.

Immobilisations corporelles

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire et il est fondé sur la durée de vie utile estimative des immobilisations, comme suit :

Bâtiments	20 ans
Mobilier et matériel	10 ans
Matériel informatique et logiciels	5 ans

Prestation de retraite

Les salariés participent au Régime de retraite de la fonction publique administré par le gouvernement du Canada. Ce régime de retraite à prestations déterminées offre des prestations basées sur le nombre d'années de service et sur le salaire admissible moyen en fin de carrière. Les prestations sont entièrement indexées en fonction de l'augmentation de l'indice des prix à la consommation. Les cotisations au Régime versées par l'Administration représentent le coût total des cotisations de l'employeur. Le montant est basé actuellement sur un multiple des cotisations exigées des salariés, et il pourrait être modifié si les résultats du Régime varient. Les cotisations représentent la totalité des obligations de l'Administration découlant du Régime de retraite et elles sont imputées aux résultats de l'exercice au cours duquel les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue actuellement de verser des cotisations pour combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

Autres avantages sociaux futurs

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût de ces indemnités est imputé aux résultats de l'exercice au cours duquel elles sont gagnées par les employés. La direction utilise des hypothèses et ses meilleures estimations pour calculer la valeur de l'obligation au titre des indemnités de départ. Puisque le taux de roulement des employés est habituellement peu élevé, la direction prend comme

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

hypothèse que les employés travailleront pour l'Administration jusqu'à leur date d'admissibilité à la retraite. Ces indemnités constituent pour l'Administration la seule obligation de cette nature dont le règlement entraînera des paiements au cours des prochains exercices.

Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus au Canada exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les actifs et les passifs présentés ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimation sont les salaires et avantages sociaux à payer, les avantages sociaux futurs ainsi que les dépenses de salaires et d'avantages sociaux qui y sont liés. Les résultats réels pourraient différer significativement de ces estimations.

4. Placements

De par leur nature, les investissements de l'Administration ne sont pas considérés comme posant un risque de crédit important.

	<u>2007</u>		<u>2006</u>	
	<u>Juste valeur</u>	<u>Intérêts (%)</u>	<u>Montant</u>	<u>Intérêts (%)</u>
Arrivant à échéance d'ici trois mois :				
Bons du Trésor du Canada	1 510 496 \$	3,73 – 3,80	1 504 030 \$	4,05 – 4,08
Obligations provinciales	1 313 289	3,95 – 4,12	2 349 995	3,95 – 4,07
Fiducie du Canada pour l'habitation	<u>905 821</u>	4,00 – 4,16	<u>–</u>	<u>–</u>
	<u>3 729 606 \$</u>		<u>3 854 025 \$</u>	

Tous ces placements sont à taux fixe et négociables dans un marché actif. Leur juste valeur au 31 décembre 2007 a été déterminée directement et en totalité en utilisant des prix cotés publiés.

5. Instruments financiers

Les comptes débiteurs, les comptes créditeurs et la dette bancaire font partie du cours normal des activités. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond à sa juste valeur en raison du terme à courir qui est court. Il n'y a pas de concentration de comptes débiteurs chez un client en particulier.

6. Immobilisations corporelles

	<u>2007</u>		
	<u>Coût</u>	<u>Amortissement cumulé</u>	<u>Valeur nette</u>
Bâtiments	38 494 \$	38 494 \$	– \$
Mobilier et matériel	103 652	52 449	51 203
Matériel informatique et logiciels	<u>451 160</u>	<u>364 023</u>	<u>87 137</u>
	<u>593 306 \$</u>	<u>454 966 \$</u>	<u>138 340 \$</u>

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

	2006		
	<u>Coût</u>	<u>Amortissement cumulé</u>	<u>Valeur nette</u>
Bâtiments	71 846 \$	71 846 \$	- \$
Mobilier et matériel	306 403	243 904	62 499
Matériel informatique et logiciels	<u>790 062</u>	<u>708 705</u>	<u>81 357</u>
	<u>1 168 311 \$</u>	<u>1 024 455 \$</u>	<u>143 856 \$</u>

Au cours de 2007, l'Administration a procédé à un inventaire complet et a décidé de radier plusieurs éléments désuets qui étaient déjà pleinement amortis.

7. Avantages sociaux futurs

Régime de retraite

Le Régime de retraite de la fonction publique a exigé que l'Administration verse des cotisations au Régime. L'Administration verse 2,14 \$ (2,14 \$ en 2006) pour chaque dollar versé par l'employé. Si le salaire annuel d'un employé est supérieur à 126 500 \$ (120 300 \$ en 2006), la partie du salaire de l'employé au-delà de ce montant est assujettie au versement par l'employeur de 7,00 \$ (7,20 \$ en 2006) pour chaque dollar versé par l'employé. Les cotisations de l'exercice étaient les suivantes :

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Administration	1 156 419 \$	1 117 424 \$
Employés	536 841	488 835

Autres avantages sociaux futurs

L'Administration verse des indemnités de départ à ses employés. Ce régime n'est pas capitalisé et ne possède donc pas d'actifs, ce qui se traduit par un déficit équivalant à l'obligation au titre des prestations constituées. À la date du bilan, les renseignements établis par estimation au sujet de ce plan sont les suivants :

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Obligation au titre des indemnités constituées au début de l'année	3 452 335 \$	3 336 944 \$
Coût pour l'année	332 477	282 328
Indemnités versées durant l'année	<u>(96 696)</u>	<u>(166 937)</u>
Obligation au titre des indemnités constituées à la fin de l'année	<u>3 688 116 \$</u>	<u>3 452 335 \$</u>
Part à court terme	212 617 \$	101 384 \$
Part à long terme	<u>3 475 499</u>	<u>3 350 951</u>
	<u>3 688 116 \$</u>	<u>3 452 335 \$</u>

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

8. Engagements

L'Administration a un bail avec l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour la location de bureaux, lesquels sont gérés par la Corporation de gestion de la voie maritime. Elle loue aussi du matériel de bureau et a des engagements contractuels relativement au service de bateau-pilote. Les montants minimums de loyer et de contrat de service à verser sont les suivants :

2008	589 785
2009	564 525
2010	<u>575 366</u>
	<u>1 729 676</u> \$

9. Services de répartition et de bateau-pilote aux pilotes américains de la circonscription n° 1

En vertu d'une lettre d'entente, l'Administration fournit sans frais aux pilotes américains de la circonscription n° 1 tous les services de répartition et de transport par bateau-pilote à Port Weller. En contrepartie, l'association des pilotes américains fournit sans frais les services de transport par bateau-pilote à Cap Vincent, dans l'état de New York.

10. Opérations entre apparentés

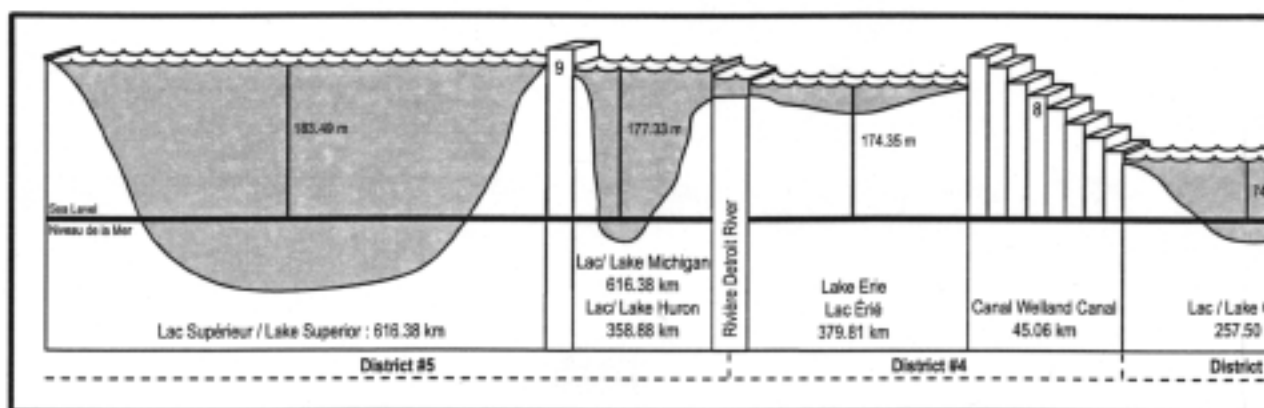
L'Administration est apparentée sur le plan de la propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement fédéral. L'Administration s'engage dans des transactions avec ces entités dans le cours normal de ses activités, aux mêmes conditions que celles conclues avec des parties non apparentées.

11. Facilités de crédit

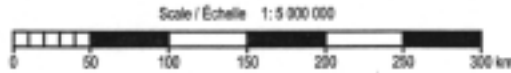
L'administration dispose d'une marge de crédit commerciale de 3 000 000 \$ (3 000 000 \$ en 2006) dont le taux d'intérêt est le taux préférentiel annuel de sa banque. Au 31 décembre 2007, aucun montant de cette marge de crédit n'était utilisé (75 446 \$ en 2006). Lorsqu'un montant est utilisé à la date du bilan, il est inscrit à la rubrique dette bancaire et découvert bancaire. Cette facilité de crédit est disponible selon les besoins de l'Administration et est renouvelable à chaque année.

12. Éventualités

Dans le cours normal des affaires, diverses réclamations et poursuites ont été intentées contre l'Administration. La direction estime que ces réclamations ou poursuites n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. Aucune provision n'a été prise en compte à cet égard.



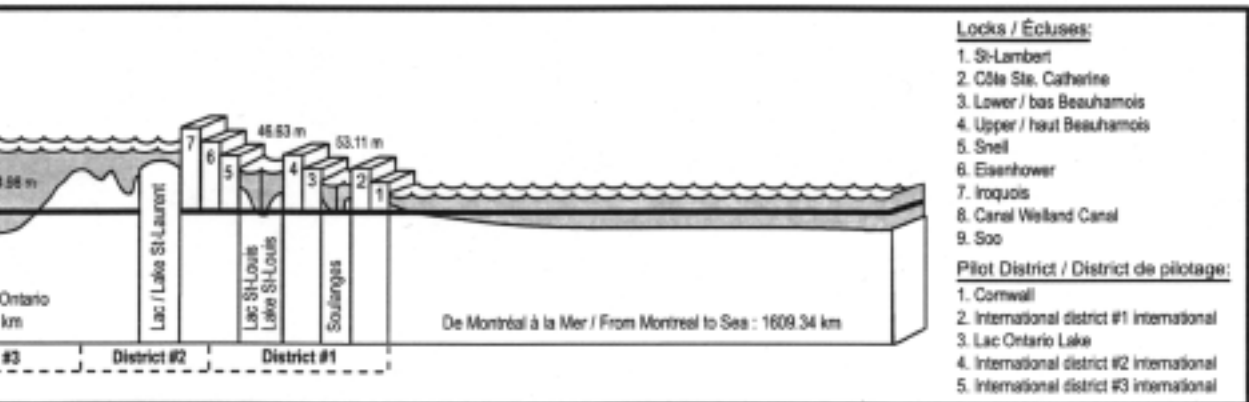
GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY
ADMINISTRATION DE PILOTAGE
DES GRANDS LACS



— Locks / Écluses



Produced by / créé par: Marine Press of Canada, 2002



- Locks / Écluses:**
1. St-Lambert
 2. Côte Ste. Catherine
 3. Lower / bas Beauharnois
 4. Upper / haut Beauharnois
 5. Snell
 6. Eisenhower
 7. Ingois
 8. Canal Welland Canal
 9. Soo
- Pilot District / District de pilotage:**
1. Cornwall
 2. International district #1 International
 3. Lac Ontario Lake
 4. International district #2 International
 5. International district #3 International



**Great Lakes Pilotage
Authority**

**2007
ANNUAL
REPORT**

Canada 



GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Head Office

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

Western Region

LOCK 7, WELLAND CANAL
THOROLD, ONTARIO

Eastern Region

SECOND FLOOR
202 PITT STREET
CORNWALL, ONTARIO

MAILING ADDRESS

P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9

www.glpa-apgl.com

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

BOARD OF DIRECTORS

Chair	① MR. J.D. SMITH Public Interest Representative
Vice-Chair	Mr. R. BÉLISLE Public Interest Representative
Member	CAPTAIN J. DE VILLERS Pilot Representative
Member	CAPTAIN M. PRATT Pilot Representative
Member	MR. A. DIGBY Shipping Industry Representative
Member	① MR. R. J. PATERSON Shipping Industry Representative
Member	① MR. T. GEDDES Public Interest Representative

EXECUTIVE OFFICERS

Chief Executive Officer	MR. R. F. LEMIRE
Secretary/Treasurer	MR. R. R. MÉNARD
Director of Operations	MR. D.R. TROTTIER

① Member of the Audit Committee

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY



Members of the Authority, from left to right,
seated, Mr. Richard Bélisle, Mr. J. Douglas Smith (Chair), Mr. Robert Paterson,
standing, Captain Michael Pratt, Mr. Andrew Digby,
Captain Jacques de Villers and Mr. Terry Geddes.



Management of the Authority, from left to right,
seated, Robert Lemire, Christine Doherty, Nathalie Archambault, Réjean Ménard,
standing, Raymond Lalonde, Nancy McAteer, Daniel Trottier.

CHAIR AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER'S REPORT

February 1, 2008

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.,
Minister of Transport, Infrastructure and Communities

Dear Minister:

As required by paragraph 150 of the *Financial Administration Act*, the Great Lakes Pilotage Authority is pleased to present its 2007 Annual Report for the year ended December 31, 2007.

The Authority has been able to meet its legislative objectives set out in the *Pilotage Act* which are to establish, operate, maintain and administer in the interest of safety an efficient pilotage service in the Canadian Great Lakes region. It has done so by:

- providing economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related service.
- promoting the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the effective application of these services in such activities as may be appropriate in the interest of safe navigation.
- providing pilotage service within a commercially oriented framework directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency at the least cost to the user.
- being responsible to the Government's environmental, social and economic policies.

The Authority's 2007 traffic in the Great Lakes remained similar to the 2006 season and represents a 19% increase since 2003. Specialty cargoes, chemical cargoes and wheat exports accounted for most of this increase. The Authority is also pleased to report that shipping incidents involving Canadian pilots in the Great Lakes matched the 5 year average to yield an incident free result of 99.8% for all assignments. The Authority's investment in pilot training and state of the art navigation computers and electronic charts has gone a long way in keeping the incident rates very low.

The Authority started 1999 with an accumulated surplus of \$6.5 million earned from previous year's operations. The Board agreed with the users in 1999 that this surplus was to be returned to the shipowners in the form of tariff freezes and tariff reductions. This agreement resulted in tariff freezes from 1993 to 2000 with tariff reductions in 1999 and 2000 generating a total of \$8 million in savings to the industry. Tariff increases in 2007 totaled 2.5% with additional tariff increases planned for 2008 to enable the Authority to return to a financially self-sustaining position. Tariff increases since 1993 are keeping pace with total inflation for the same period.

Revenue to the Authority for the twelve month period amounted to \$18,968,873 an increase of 2.8% from 2006 and 62.8% higher than 2003 due to cost of living increases and to the traffic and tariff increases. Expenses amount to \$18,706,739 an increase of 3.2% from the previous year due to cost of living increases and to the higher overtime costs associated to increase traffic levels during peak periods and the users' main objective of reducing costly shipping delays which average close to \$2,000 for each hour of delay. The Authority has realized an operating surplus of \$262,134 which will be used to reduce the Authority's reliance on external financing to operate. The users continue to agree with the Authority that tariff adjustments are required for 2008 in order to reduce the Authority's reliance on external borrowing.

The Authority will continue to implement the November 1999 recommendation of the Canadian Transport Agency and address all stakeholders' concerns of reducing costs and increasing efficiency.

CHAIR AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER'S REPORT

The continued success of the Authority is directly related to the efforts, dedication and cooperation demonstrated by all of its employees and the Board of Directors recognizes this and wishes to commend all of its employees for the good work.

On behalf of the members of the Authority



J. Douglas Smith
Chair



Robert F. Lemire
Chief Executive Officer

MANAGEMENT REPORT

The management of the Authority is responsible for the preparation and fair presentation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and for all other information presented in the annual report. This responsibility includes the selection of appropriate accounting principles and the exercise of careful judgement in establishing reasonable estimates. Financial information shown elsewhere in this annual report is consistent with that contained in the financial statements.

Management maintains books of account, financial and management control, and information systems, together with management practices designed to provide reasonable assurance that reliable and relevant information is available on a timely basis. These systems and practices provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, that resources are managed economically and efficiently in the attainment of corporate objectives, and that operations are carried out effectively. These systems and practices are also designed to provide reasonable assurance that the transactions are in accordance with the *Pilotage Act* and its regulations, the *Financial Administration Act* and its regulations, and the by-laws and policies of the Authority.

The Board of Directors is comprised of Directors who are not employees of the Authority except for the two pilot Board members. The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Audit Committee oversees the entity's systems of internal accounting and administration control. The Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Authority on the recommendation of the Audit Committee.

The external auditor, the Auditor General of Canada, is appointed under the *Pilotage Act* and has audited the financial statements in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Her report outlines the nature of the audit and expresses her opinion on the financial statements of the entity.



R.F. Lemire
Chief Executive Officer



R. Ménard
Secretary / Treasurer

Cornwall, Ontario
February 1, 2008

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

MANDATE

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act*, incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act*. Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. Pursuant to the *Marine Act*, which received Royal Assent on June 11 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority is deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act*. The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act*. On October 1st, 1998, the Authority ceased to be a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority and has surrendered its charter under the *Canada Business Corporations Act*.

OBJECTIVES

The Authority's corporate objectives are summarized as follows:

- To provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related services in its region of responsibility.
- To promote the effective utilization of the Authority's facilities, equipment and expertise through the productive application of these resources in such activities and geographic areas as may be appropriate in the interest of safe navigation.
- To provide the above services within a commercially-oriented framework directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency at the least cost to the user.
- To be responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

POWERS

To carry out its responsibilities the Authority has made regulations, approved by Order-in-Council, pursuant to the *Pilotage Act* for:

1. The establishment of compulsory pilotage areas.
2. The prescription of the ships or classes of ships subject to compulsory pilotage.
3. The prescription of the classes of pilot licenses and classes of pilotage certificates that may be issued.
4. The prescription of the tariffs of pilotage charges to be paid to the Authority for pilotage services.

In addition, the Authority is empowered by the *Pilotage Act* to:

1. Employ such officers and employees, including licensed pilots, as required.
2. Contract with a body corporate for the services of licensed pilots.
3. Make by-laws respecting the management of its internal affairs.

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

4. Purchase, lease or otherwise acquire land, buildings, pilot boats and such other equipment and assets as may be required and to dispose of any such assets acquired.
5. Borrow money for the purpose of defraying the expenses of the Authority.
6. With the approval of the Minister of Finance invest any money not immediately required for the purposes of the Authority in bonds or other obligations guaranteed by Her Majesty in right of Canada.

DESCRIPTION OF THE OPERATIONS

The Authority operates in the interest of safety, a marine pilotage service in all Canadian waters in the Provinces of Ontario, Manitoba and in Quebec south of the northern entrance to the St. Lambert Lock.

Services are provided through the performance of pilotage assignments on those vessels entering the region which are subject to compulsory pilotage by pilots employed by the Authority, using pilot boats contracted by the Authority and dispatch services, both controlled through Pilotage Headquarters at Cornwall and/or the district office at Lock 7 of the Welland Canal, Thorold, Ontario.

The Authority must co-ordinate its efforts and operations with a number of other organizations such as The St. Lawrence Seaway Management Corporation and the United States Seaway Development Corporation, who operate the lock facilities, and maintain traffic control systems within the Region; the Canadian Coast Guard, who provide aids to navigation and the United States Coast Guard, who are responsible for the United States pilotage matters in international waters.

The Great Lakes Pilotage region is divided as follows:

- Cornwall District
- International District No. 1
- Lake Ontario
- International District No. 2 (including the Welland Canal)
- International District No. 3 (including Lakes Huron, Michigan and Superior)
- The Port of Churchill, Manitoba

CORPORATE GOVERNANCE

The Great Lakes Pilotage Authority's approach to Corporate Governance is fully consistent with the philosophy and objectives of the Department of Finance and the Treasury Board's Guidelines for Crown Corporations.

Role of the Chair

On the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, the Chair is appointed by the Governor in Council. The Chair presides at all meetings of the Board of Directors, provides leadership and guidance to the CEO of the Authority and on behalf of the Board, advises the Minister of Transport, Infrastructure and Communities on all issues involving the Authority and Pilotage in the Great Lakes.

Role of the Board of Directors

Corporate Governance at Great Lakes Pilotage Authority is the responsibility of the Board of Directors. The Board's role is to guide and supervise the affairs of the entity on behalf of the Government of Canada, by whom the Directors are appointed.

The Board is composed of the Chair and up to six other members chosen to ensure that an appropriate mix of expertise, experience and marine perspective is reflected in its decision-making. The Authority is now operating with a full compliment of Directors. The specific function of the Board includes reviewing and recommending to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Great Lakes Pilotage Authority's policies, corporate plan, capital and operating budgets. The Board has input in and approves the Authority's Strategic and Corporate Plans. The Board prepares annually an Accountability Accord with the CEO detailing all objectives and goals expected to be met during the operating year. At year end the Board undertakes an exhaustive performance evaluation of the CEO to determine the status of all objectives so as to assess the performance of the CEO and the Authority. It also reviews and approves all major contracts, operational plans, financial statements, the auditors' report and the annual report. The Board ensures that the Authority maintains the highest standards in operating a safe, efficient and cost effective pilotage service.

Role of the Chief Executive Officer

A Chief Executive Officer is appointed by the members of the Board of Directors pursuant to section 13. (1.1) of the *Pilotage Act*. The remuneration of the CEO is fixed by an Order of the Governor General in Council. The CEO has the responsibility to plan, organize, direct and control the business of the Authority and reports to the Chair and the Board of Directors.

Role of the Audit Committee

The Audit Committee is a core committee of the Authority's Board and represents the engine of the Authority as it will improve the quality of the financial reporting, ensure the key risks are identified and managed, enable the directors to contribute their independent judgement, create a climate of discipline and control that will reduce the opportunity for fraud and increase stakeholder confidence in the credibility and objectivity of corporate performance.

The committee has the authority to investigate any activity of the Authority. The committee ensures the financial oversight and the oversight of the corporate books, records, general and management control and information system and management practices.

CORPORATE GOVERNANCE

Governance Initiatives

The Board of Directors held a two day retreat in August 2006 and a one day seminar in May 2007 to deal with the issue of Governance and requirements for Governance as well as the new Government of *Canada Accountability Act*. Accountability to the appointing entity (Government of Canada) is crucial, as the Authority must always act in the best interest of the public. The Board has indicated that it will be reviewing governance matters on a cyclical basis because of the commitment to this area.

The Auditor General of Canada in its February 2003 Special Examination Report indicates that in their opinion “there is reasonable assurance that the Authority uses good governance and accountability practices”. In 2007, the Auditor General of Canada performed another Special Examination of the Authority and their report will be presented to the Audit Committee at the February 2008 meeting.

The Board has also agreed that all Authority members and senior officers are to attend a Governance seminar approved and designed by the office of the Privy Council of Canada. All members and senior staff have successfully attended the seminar.

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

OPERATING SUMMARY

(000's)

	Budget	ACTUAL				
	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Revenue	\$17,949	\$18,969	\$18,447	\$15,570	\$13,820	\$11,650
Operating costs	<u>17,587</u>	<u>18,707</u>	<u>18,126</u>	<u>16,403</u>	<u>15,902</u>	<u>14,289</u>
Surplus (deficit)	<u>\$ 362</u>	<u>\$ 262</u>	<u>\$ 321</u>	<u>\$ (833)</u>	<u>\$ (2,082)</u>	<u>\$ (2,639)</u>
Budget	<u>\$ 362</u>	<u>\$ 519</u>	<u>\$ 545</u>	<u>\$ 309</u>	<u>\$ 53</u>	<u>\$ 8</u>

AVERAGE HUMAN RESOURCES

	Budget	ACTUAL				
	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Administrative	10	10	9.5	8.5	8.5	10.5
Pilots	62.5	62	61.5	59.5	62	63
Dispatchers	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>8.5</u>	<u>9</u>	<u>8.5</u>	<u>9</u>
	81.5	81	79.5	77.0	79.0	82.5

PILOT ASSIGNMENTS

	Budget	ACTUAL				
	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Number	6,400	6,838	6,931	6,443	6,398	5,737
Planned	6,400	6,440	6,600	6,550	6,800	6,800

ACCIDENT FREE ASSIGNMENTS

	Budget	ACTUAL				
	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Number	6,400	6,826	6,921	6,430	6,385	5,730
Percentage	100%	99.8%	99.9%	99.8%	99.8%	99.9%

AVERAGE COST OF PERFORMING AN ASSIGNMENT

	Budget	ACTUAL				
	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Amount	\$ 2,748	\$ 2,735	\$ 2,615	\$ 2,546	\$ 2,485	\$ 2,491

2007 PERFORMANCE REVIEW

Actual Compared to Budget

	2008 <u>Budget</u>	2007 <u>Actual</u>	2007 <u>Budget</u>	2006 <u>Actual</u>
Total Assignments	6,400	6,838	6,440	6,931
Total Incident Free Assignments-%	100%	99.8%	100%	99.9%
Net Income	<u>\$ 362,000</u>	<u>\$ 262,134</u>	<u>\$ 519,000</u>	<u>\$ 321,453</u>
Cash provided by (used in) operations	<u>\$ 522,000</u>	<u>\$ 324,451</u>	<u>\$(400,000)</u>	<u>\$ 2,398,326</u>
Capital Expenditures	<u>\$ 95,000</u>	<u>\$ 50,114</u>	<u>\$ 70,000</u>	<u>\$ 112,768</u>
Cash Position at Year End	<u>\$ 115,000</u>	<u>\$ 232,797</u>	<u>\$184,000</u>	<u>\$ (189,280)</u>
Average Assignments per Pilot	<u>102</u>	<u>110</u>	<u>105</u>	<u>113</u>
Tariff increases	<u>4%</u>	<u>2.5%</u>	<u>2.5%</u>	<u>4.5%</u>

Corporate Objectives

- Provide economic, safe, reliable and comprehensive marine pilotage and related service.
- Promote effective utilisation of Authority's assets including equipment and human resources.
- Promote pilotage within a commercially oriented framework to achieve self-sufficiency at least cost to users.
- To be responsive to the Government of Canada's environmental, social and economic policies.

Activities Followed to Achieve Objectives

(i) Safe, Economic and Reliable Pilotage Service

The Authority invested \$493,000 in training pilots in the last seven years to use state of the art electronic navigation system (ECDIS) to facilitate their duties and reduce the risks of collisions and grounding of ocean vessels transiting the St. Lawrence Seaway.

The Authority introduced pilots to special courses explaining issues surrounding sleep deprivation related problems found in this type of work.

The Authority has introduced in all pilotage sectors working rules that allow all pilots the chance of regaining proper rest after consecutive night time assignments. This measure will assure the Authority that difficult pilotage assignments will be performed by well rested pilots therefore reducing the risk of fatigue.

The Authority negotiated and put into place in the Pilots' Collective agreements a no strike no lockout provision that will settle disputes therefore eliminating any chance of work stoppage. This agreement has been extended to 2011.

The Authority instituted in 2002 and implemented it in 2003 with the cooperation of the pilots a system for assessing pilots' competence and quality of service. The main components of this system involves,

- i) assessing the pilots training needs and developing training solutions to meet the need
- ii) reviewing past assignments and incidents
- iii) introducing simulator training and assessment of skills with using a full bridge simulator provided by the Lower St. Lawrence Pilots in Quebec City.

2007 PERFORMANCE REVIEW

- iv) introducing a comprehensive system for dealing with customer comments and complaints regarding pilotage services and performance. Customer surveys are also done on an annual basis to assess quality of service.

The cost of introducing this assessment system is approximately \$100,000 per year.

The assessment of pilots' competence and quality of service is ongoing with each pilot assessment completed at least once every five years. All GLPA pilots have successfully completed the above assessment.

The Authority has been able to freeze tariffs from 1994 to 2001 (8 years) and rebated 5% of Canadian tariffs in 1999 and 2000 (\$800,000 rebate). In 2002, tariffs were increased for the first time in nine (9) years. In the period from 1994 to 2007 where inflation has totalled 27.2%, the Authority increased tariffs by 33%.

The Authority has commenced negotiating the four pilots' collective agreements which expired in March 2007 and the dispatchers and clerical staff's collective agreement which expired in June 2006. The Authority plans to settle these agreements with salary increased based on the cost of living.

(ii) Effective Utilization of Authority's Assets

The Authority has made the decision in 2003 to consolidate both of the dispatching centres at one location in Cornwall, Ontario. This consolidation took place at the beginning of the 2004 navigation season and generated over \$200,000 a year savings to the Authority. The Authority has eliminated two (2) full time operation/management positions starting in 2004.

The Authority invested in 1997 \$160,000 in developing and implementing a computerized scheduling system for its pilots. This initiative will allow more timely dispatches and operation reports as well as increase the accuracy in tracking pilots and vessels. This system will also increase the Authority's capacity in dispatching allowing it to be able to dispatch all pilots without increasing the number of dispatchers in the event traffic increases significantly.

The Authority invested in 1998 a further \$75,000 in designing and integrating its billing and reporting systems into the computer dispatch system which will allow increased accuracy and shorter billing cycles in its pilotage fee receivable system.

The Authority invested \$60,000 in 2001, \$50,000 in 2002, \$25,000 in 2006 and \$8,000 in 2007 to upgrade the dispatching system and make it compatible to internet users.

(iii) Maintain Self-Sufficiency in its Operations

As a result of the internal audit in 2006 of the Human Resources Management function, the Authority restructured its administrative staff functions to better meet the needs of industry and government agencies by adding 1.5 staff to its accounting and operations departments.

The Authority continues to follow past practices of contracting out pilot boat services for the Welland Canal. These contracts cost the Authority approximately \$515,000 a year for the two pilot boats stationed at the Welland Canal. The alternative would be to invest over \$2,000,000 for each pilot boat and increase staffing levels by 16 pilot boat operators as well as incurring high repair and maintenance costs. The contracting out practice has proved to be cost beneficial for the Authority and a change in practice is not anticipated.

2007 PERFORMANCE REVIEW

In 1999 the Authority started the navigation season with close to \$7 million in accumulated operation surplus generated in the period of 1994-1998 (5 years) when revenues exceeded expenses. The Board instituted policies to freeze all tariffs and reduce tariffs in the Canadian Sectors (1999, 2000) until the above surplus would be reduced. Operating losses in the period of 1999 to 2005 have now eliminated this surplus.

The Authority increased tariffs by 7.5% in 2003, 15% in 2004, 5.5% in 2005, 4.5% in 2006 with a further increase of 2.5% in 2007 and will increase tariffs in 2008 by 4% so that financial self sufficiency is assured. The industry is cooperating with the Authority in dealing with this issue so that the Authority remains financially self sufficient.

(iv) Pool of Qualified Pilot Candidates

In the 1999 Canadian Transportation Agency report to the Minister of Transport on pilotage issues a recommendation was made that the Authority report on the pool of qualified pilot candidates in the Annual Report. The Authority has examined its manpower requirements for the next five years and has determined that pilot number reductions due to retirements of pilots will be as follows:

2008 - No retirements
2009 - 1 pilot Cornwall district and 1 pilot District No. 3
2010 - No retirements
2011 - 1 pilot District No. 1, 1 Pilot Lake Ontario District and 3 pilots
District No. 2.

The Authority has Eligibility Lists of qualified candidates for its four pilotage districts which will easily meet the Authority's need in staffing scheduled retirements.

This analysis is based on traffic levels being maintained at their current levels. These levels correspond to traffic forecasts received by the Authority from the Marine and Surface Statistics and Forecast Branch of Transport Canada.

(v) Apprentice Pilot Program

The Authority, in cooperation with the pilots and l'Institut Maritime du Québec, designed and implemented a comprehensive training program for all future apprentice pilots. The program lists all the skill sets required by a pilot for discharging his duties as well as an objective evaluation system to assure the Authority and its users that the pilot has acquired the skill sets necessary.

(vi) Update of Authority's Actions Undertaken to Satisfy 1999's CTA Recommendation

The following recommendations were made in the Minister of Transport's letter to the Chair of the Authority on November 15, 1999 and make specific reference to the CTA's recommendation found in the report to parliament "Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues."

<u>Recommendation</u>	<u>Status</u>
The Authority is to develop and adopt a risk based methodology to be used for the designation or re-assessment of compulsory pilotage area. The Authority will conduct regular reviews every 5 years of each compulsory pilotage area and in consultation with the users those	Transport Canada has designed a risk based methodology for the four Canadian Pilotage Authorities to follow in the review of compulsory pilotage areas. GLPA has now completed its first review and is in discussions with the Minister of Transport

2007 PERFORMANCE REVIEW

compulsory areas where there has been a change in factors and circumstances which justify a re-examination of the designation, a risk based methodology is to be used in the reassessment.

The Authority is to develop and implement a fair and reasonable system for assessing pilots' competence and quality of service. This assessment process will have to take place regularly and not less than every five years.

The Great Lakes Pilotage Regulations must be amended to enhance requirements for exempting vessels from compulsory pilotage in the Great Lakes Pilotage region.

The Minister recommends that the Authority, in partnership with pilots and all legitimate interested parties, regularly examine all aspects of its operations on a continuing basis and report to the Minister the specific steps that have been taken to achieve the goal of improved efficiencies and further cost reductions. Although most of the work has been done in this regard, it would be a constant objective.

The Minister requests that a formal system of consultation with interested parties on financial, operational and planning issues be initiated and that the Authority report on its plan for consultation and the implementation of the plan in the Annual Report to Parliament.

The Minister asks that the Great Lakes Pilotage Authority establish a structural methodology for handling complaints and report on its implementation in the 2000 Annual Report

The Minister request that GLPA and industry establish a system for the early release of practical information with respect to safety incident.

The Authority should provide reasons when a request for a waiver is denied as to add greater transparency to the waiver process.

The Authority must begin to report in the

to publish recommendations to address the findings.

The process to design a system for assessing pilots' competence and quality of service has been finalized and has seen all pilots complete the assessment. This process was undertaken with the full cooperation of the pilots.

The Authority is following the risk based methodology to address the request and has completed the study.

This exercise has been done in and will be continued.

The Authority has initiated in 2000 a yearly meeting with all interested parties.

A structural methodology for handling complaints has been established in 2000. The Authority received a few inquiries from users but all complaints were properly addressed.

The Authority will report domestic vessel incidents as per Transportation Safety Board records.

This recommendation has been so acted upon by the Authority.

The Authority has reported on the

2007 PERFORMANCE REVIEW

Annual Report on the pool of qualified pilot candidates.

pool of qualified pilot candidates since 1999.

(vii) Special Examination

As required by Part X of the *Financial Administration Act* (FAA), the Auditor General of Canada carried out a special examination of the financial and management control and information systems and management practices maintained by the Great Lakes Pilotage Authority. The Authority is required by paragraphs 131(1)(b) and 131(2)(a) and (c) of the FAA to maintain these systems and practices in a manner that will provide reasonable assurance that the following requirements are met:

- the assets of the Authority are safeguarded and controlled;
- the financial, human, and physical resources of the Authority are managed economically and efficiently; and
- the operations of the Authority are carried out effectively.

The Auditor General of Canada reported to the Board of Directors in February 2003 that they had completed their review and that “there is reasonable assurance that there are no significant deficiencies in the system and practices examined”. Minor recommendations were highlighted and will be dealt with by the GLPA in the future. In 2007, the Auditor General of Canada performed another Special Examination of the Authority and their report will be presented to the Audit Committee at the February 2008 meeting.

(viii) Internal Audit Examination

The Authority contracted the consulting firm of KPMG of Ottawa to perform an internal audit of the training and development of the Authority’s pilots, management and support staff. A report on the training and development of Authority employees was presented to the Audit Committee at the November 2007 meeting.

(ix) Incident Report with GLPA Pilots Aboard

MARINE INCIDENT STATISTICS

<u>INCIDENT</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>	<u>2005</u>	<u>2004</u>	<u>2003</u>
Collision	-	-	1	-	-
Foundering	-	-	-	-	-
Fire/Explosion	-	-	-	-	-
Grounding	1	3	2	1	1
Striking	1	1	1	1	1
Contact with Lock Wall	7	5	6	5	4
Touching Bank/Bottom	1	1	-	3	1
Ice Damage	-	-	-	-	-
Ship Arrestor	<u>2</u>	<u>-</u>	<u>3</u>	<u>3</u>	<u>-</u>
TOTAL	<u>12</u>	<u>10</u>	<u>13</u>	<u>13</u>	<u>7</u>
Percentage of Incident Free Assignments	99.8%	99.9%	99.8%	99.8%	99.9%

2007 Synopsis

As depicted in the above statistical table, the majority of incidents within the region continue to involve ships contacting or striking tie-up and lock walls.

AUDITOR'S REPORT



Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

I have audited the balance sheet of Great Lakes Pilotage Authority as at December 31, 2007 and the statements of operations, comprehensive income and accumulated deficit and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2007 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied, except for the changes in accounting policies adopted in the current year as explained in Note 2 to the financial statements, on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

A handwritten signature in cursive script that reads "Micheline Ethier Massicotte".

Micheline Ethier Massicotte, CA
Principal
for the Auditor General of Canada

Montreal, Canada
February 1, 2008

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet as at December 31

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
ASSETS		
Current		
Cash	\$ 232,797	\$ -
Investments (Note 4)	3,729,606	3,854,025
Accounts receivable	<u>2,486,135</u>	<u>1,756,262</u>
	6,448,538	5,610,287
Long-term		
Property and equipment (Note 6)	<u>138,340</u>	<u>143,856</u>
	<u>\$6,586,878</u>	<u>\$5,754,143</u>
LIABILITIES		
Current		
Bank indebtedness and bank overdraft	\$ -	\$ 189,280
Accrued salaries and benefits	5,785,737	5,263,889
Other accounts payable and accrued charges	438,637	436,385
Employee future benefits (Note 7)	<u>212,617</u>	<u>101,384</u>
	6,436,991	5,990,938
Long-term		
Employee future benefits (Note 7)	<u>3,475,499</u>	<u>3,350,951</u>
	<u>9,912,490</u>	<u>9,341,889</u>
EQUITY		
DEFICIT OF CANADA		
Contributed capital	82,074	82,074
Accumulated deficit	<u>(3,407,686)</u>	<u>(3,669,820)</u>
	<u>(3,325,612)</u>	<u>(3,587,746)</u>
	<u>\$6,586,878</u>	<u>\$5,754,143</u>
Commitments (Note 8)		
Contingencies (Note 12)		

The notes are an integral part of the financial statements

Approved by the Board:



Chief Executive Officer



Director

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations, Comprehensive Income and Accumulated Deficit for the year ended December 31

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Revenues		
Pilotage charges	\$18,845,885	\$ 18,165,418
Gain on disposal of property and equipment	-	154,950
Dispatching and pilot boat income	71,454	94,820
Interest and other income	51,534	31,701
	<u>\$18,968,873</u>	<u>18,446,889</u>
Expenses		
Pilots' salaries and benefits	13,513,989	13,071,227
Transportation and travel	1,777,398	1,785,271
Operation staff salaries and benefits	1,017,272	937,677
Administration staff salaries and benefits	731,655	760,728
Pilot boat services (Note 9)	679,417	670,566
Professional and special services	243,031	171,134
Pilot laptop and navigation software	188,601	182,809
Utilities, materials and supplies	133,428	136,520
Pilot training costs	98,469	65,214
Rentals	75,719	74,759
Communications	64,028	63,675
Purchased dispatching services	61,539	54,631
Amortization	55,630	72,976
Repairs and maintenance	36,597	53,247
Interest and bank charges	29,966	25,002
	<u>18,706,739</u>	<u>18,125,436</u>
Net income and comprehensive income for the year	262,134	321,453
Accumulated deficit at beginning of the year	<u>(3,669,820)</u>	<u>(3,991,273)</u>
Accumulated deficit at end of the year	<u>\$ (3,407,686)</u>	<u>\$ (3,669,820)</u>

The notes are an integral part of the financial statements

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Cash Flows for the year ended December 31

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
<u>Operating activities</u>		
Net income for the year	\$ 262,134	\$ 321,453
Items not affecting cash		
Employee future benefits	235,781	115,391
Amortization	55,630	72,976
Unrealized gains on investments	(23,321)	-
Amortization of discount on investments	-	(3,720)
Gain on disposal of property and equipment	-	(154,950)
Changes in non-cash working capital:		
Decrease (Increase) in accounts receivables	(729,873)	1,336,230
Increase in accrued salaries and benefits	521,848	656,074
Increase in other accounts payable and accrued charges	<u>2,252</u>	<u>54,872</u>
Cash provided by (used in) operating activities	<u>324,451</u>	<u>2,398,326</u>
<u>Investing activities</u>		
Purchase of investments	(4,906,284)	(3,850,305)
Disposal of investments	5,054,024	799,998
Proceeds from disposal of property and equipment	-	154,950
Acquisition of property and equipment	<u>(50,114)</u>	<u>(112,768)</u>
Cash provided by (used in) investing activities	<u>97,626</u>	<u>(3,008,125)</u>
Increase (decrease) in cash	422,077	(609,799)
Cash, beginning of year	<u>(189,280)</u>	<u>420,519</u>
Cash (Bank indebtedness and bank overdraft), end of year	<u>\$ 232,797</u>	<u>\$ (189,280)</u>
<u>Supplemental information</u>		
Interest paid	<u>\$ 22,729</u>	<u>\$ 19,241</u>

The notes are an integral part of the financial statements

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements
December 31, 2007

1. Authority and objectives

The Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. was established in February 1972 pursuant to the *Pilotage Act*, incorporated as a limited company in May 1972, and was continued under the *Canada Business Corporations Act*. Until October 1st, 1998, it operated under the name of Great Lakes Pilotage Authority, Ltd. and was a subsidiary of the St. Lawrence Seaway Authority. Pursuant to the *Marine Act*, which received Royal Assent on June 11, 1998, the name of the Authority was changed to Great Lakes Pilotage Authority and the Authority was deemed to have been established under subsection 3(1) of the *Pilotage Act*. The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act*.

The objectives of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters.

The Authority is exempt from any income taxes.

Regulation of tariff of pilotage charges

The Authority shall, with the approval of the Governor in Council, make regulations prescribing tariffs of pilotage charges to be paid to that Authority. The tariff approval process is set out in the *Pilotage Act*. Consequently, the Authority must first publish the proposed tariff regulation in the *Canada Gazette*. Any person who has reason to believe that a regulation in this proposal is not in the public interest may file a notice of objection, setting out the grounds therefore, with the Canadian Transportation Agency (CTA) within thirty days following publication of the proposed regulation in the *Canada Gazette*. In such a case, the Agency must investigate the proposed regulation as necessary or desirable in the public interest, including the holding of public hearings. Once its investigation is complete, the Agency must make a recommendation within 120 days following the receipt of notices of objection, and the Authority is required to govern itself accordingly. The CTA is an entity related to the Authority as an organization of the federal government.

The tariffs may come into force 30 days after their publication in the *Canada Gazette*. However, where the Agency recommends a pilotage charge that is lower than that fixed by the Authority, the Authority is required to reimburse the difference between this charge and the charge recommended by the Agency, plus interest, to any person who has paid the fixed charge. The *Pilotage Act* stipulates that the Governor in Council may amend or cancel a recommendation of the Canadian Transportation Agency.

The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable, and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Thus, the tariffs fixed are intended to allow the Authority to recover costs.

2. Changes in accounting policies

On January 1st, 2007 the Authority adopted prospectively the new standards of the *Canadian Institute of Chartered Accountant (CICA) Handbook* sections 1506 "Accounting changes", 1530 "Comprehensive income", 3251 "Equity", 3855 "Financial instruments – Recognition and measurement" and 3861 "Financial instruments – Disclosure and presentation".

Section 3855 requires that the Authority classifies all its financial assets into one of these four categories: held for trading, held to maturity, available for sale or loans and receivables. Financial assets held for trading or available for sales are to be measured at fair value. Financial assets held to maturity and loans and receivables are to be measured at amortized cost, using the effective interest

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

method. It also requires that the Authority classifies its financial liabilities into one of these two categories: held for trading or other financial liabilities. All financial liabilities are to be measured at amortized cost using the effective interest method, except for financial liabilities that are classified for trading which are to be measured at fair value. The Authority has classified all its financial liabilities as other financial liabilities. Section 3855 also requires that all derivatives, including embedded derivatives, be recorded in the balance sheet at fair value unless they qualify for the exemption criteria specified in the *CICA Handbook*. The Authority does not hold any derivative as at December 31st, 2007. The only balance sheet item that was affected by these changes in accounting policies relates to investments. The Authority has decided to classify its investments as held for trading and to measure them at fair value. Since all the investments held by the Authority are in titles quoted in active markets, their fair value can be determined by using published quotes. Prior to that change, the investments were measured at cost less amortization of premiums or discounts on purchase. The financial impact of this change in accounting policies in 2007 is not important.

Section 1530 requires the presentation of Comprehensive income, which consists of net income and other comprehensive income. Comprehensive income is defined as the change in equity from transaction and other events from non-owner sources. Other comprehensive income comprises revenues, expenses, gains and losses that, in accordance with primary sources of GAAP, are recognized in comprehensive income, but excluded from net income. After having determined that it had no other comprehensive income item to report in its financial statements, the Authority has decided to comply with the new requirement in modifying the title of its Statement of Operation and Accumulated Deficit, which is now the Statement of Operations, Comprehensive Income and Accumulated Deficit and in modifying the line Net income for the year that became Net income and comprehensive income for the year. Section 3251 includes changes that are correlative to section 1530. The adoption of section 1530 and of the correlative changes in section 3251 had an impact on the financial presentation but no impact on the amounts.

Section 3861 replaces former Section 3860 and requires that more information be disclosed about the nature and extent of an entity's use of financial instruments, the business purposes they serve, the risks associated with them and management's policies for controlling those risks. It also includes new requirements for disclosures about fair value and revised requirements for an entity to provide accounting disclosures. The adoption of Section 3861 had an impact on the financial presentation but no impact on the amounts.

Section 1506 requires that when an entity has not applied a new primary source of GAAP that has been issued in the *CICA Handbook* but is not yet effective, the entity shall disclose this fact and known or reasonably estimable information relevant to assessing the possible impact that application of the new primary source of GAAP will have on the entity's financial statements in the period of initial application. To this effect, the Authority has to mention the following future accounting changes.

Future accounting changes

New Section 1535 "Capital disclosures" establishes disclosure requirements about an entity's capital and how it is managed. New Sections 3862 "Financial instruments – Disclosures" and 3863 "Financial instruments – Presentation" replace Section 3861, revising and enhancing its disclosure requirements, and carrying forward unchanged its presentation requirements. These new sections place increased emphasis on disclosures about nature and extent of risks arising from financial instruments and how the entity manages those risks. These new sections come to effect for financial period commencing on October 1st, 2007 or after and the Authority plans to adopt them on January 1st, 2008. The Authority is in the process of studying these new requirements and, at this stage it does not anticipate that they will have a significant impact on its financial statements.

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

3. Significant accounting policies

These financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies are as follows:

Revenue recognition

Revenues earned from pilotage charges, dispatching and pilot boat income are recorded as services are rendered. Interest and other income are recorded as they are earned.

Investments

The Authority is authorized to invest any monies not immediately required in bonds or other obligations of or guaranteed by Her Majesty in right of Canada or any province or any municipality in Canada. Purchase of investments is recognized, and sale of investment is derecognized using settlement-date accounting. The investments are classified as held for trading and are measured at fair value. Any period change in their fair value is recorded in interest and other income.

Property and equipment

Amortization of property and equipment is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful lives of the assets as follows:

Buildings	20 years
Furniture and equipment	10 years
Software and computer equipment	5 years

Pension benefits

Employees participate in the Public Service Pension Plan administered by the Government of Canada. This defined benefit pension plan provides benefits based on years of service and average eligible earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the increase in the Consumer Price Index. The Authority's contribution to the Plan reflects the full cost of the employer contributions. This amount is currently based on a multiple of the employee's required contributions, and may change from time to time depending on the experience of the Plan. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are expensed during the year in which the services are rendered. The Authority is not currently required to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

Non-pension benefits

Employees are entitled to severance benefits, as provided for under labour contracts and conditions of employment. The cost of these benefits is accrued as the employees render the services necessary to earn them. Management determined the accrued benefit obligation using a method based upon assumptions and its best estimates. Since the employee turn over is usually low, management assumes that employees will work until their respective normal retirement age. These benefits represent the only obligation of the Authority that entails settlement by future payment.

Measurement uncertainty

The preparation of the financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principle requires management to make certain estimates and assumptions that affects the reported amounts of assets and liabilities at the date of the financial statements and reported amounts of revenues and expenses during the reporting year. This mainly affects accrued

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

salaries and benefits, employee future benefit liabilities and related salaries and benefit expenses. Actual results could differ significantly from those estimates.

4. Investments

The nature of the Authority's investments is not considered to have any significant exposure to credit risk.

	<u>2007</u>		<u>2006</u>	
	<u>Fair value</u>	<u>Yield (%)</u>	<u>Carrying value</u>	<u>Yield (%)</u>
Maturing within 3 months:				
Government of Canada Treasury Bills	\$ 1,510,496	3.73–3.80	\$ 1,504,030	4.05–4.08
Provincial bonds	1,313,289	3.95–4.12	2,349,995	3.95–4.07
Canada Housing Trust bonds	<u>905,821</u>	4.00–4.16	-	-
	<u>\$ 3,729,606</u>		<u>\$ 3,854,025</u>	

All of these investments are at fixed rates and tradable in an active market. Their fair values as at December 31, 2007 are determined directly, in full, by reference to published price quotations.

5. Financial instruments

Accounts receivable, accounts payables and bank indebtedness are incurred in the normal course of business. The carrying amounts of these financial instruments approximate fair values because of their short maturity. There are no concentrations of accounts receivable with any one customer.

6. Property and equipment

	<u>2007</u>		
	<u>Cost</u>	<u>Accumulated Amortization</u>	<u>Net</u>
Buildings	\$ 38,494	\$ 38,494	\$ -
Furniture and equipment	103,652	52,449	51,203
Software and computer equipment	<u>451,160</u>	<u>364,023</u>	<u>87,137</u>
	<u>\$ 593,306</u>	<u>\$ 454,966</u>	<u>\$ 138,340</u>
	<u>2006</u>		
	<u>Cost</u>	<u>Accumulated Amortization</u>	<u>Net</u>
Buildings	\$ 71,846	\$ 71,846	\$ -
Furniture and equipment	306,403	243,904	62,499
Software and computer equipment	<u>790,062</u>	<u>708,705</u>	<u>81,357</u>
	<u>\$1,168,311</u>	<u>\$1,024,455</u>	<u>\$ 143,856</u>

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

During 2007, the Authority made a comprehensive inventory count and decided to write off several obsolete items that were already fully depreciated.

7. Employee future benefits

Pension benefit

The Public Service Pension Plan required the Authority to contribute to the Plan. The Authority contributes \$2.14 (\$2.14 in 2006) for every dollar contributed by an employee. If an employee's annual salary is greater than \$126,500 (\$120,300 in 2006), the portion of the employee's salary above this amount is subject to an employer contribution of \$7.00 (\$7.20 in 2006) for every dollar contributed by the employee. Contributions during the year were as follows:

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Authority	\$1,156,419	\$ 1,117,424
Employees	536,841	488,835

Non-pension benefits

The Authority provides severance benefits to its employees. This benefit plan is not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation. Information about this plan, measured at the balance sheet date, is as follows:

	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Accrued benefit obligation, beginning of year	\$3,452,335	\$3,336,944
Cost for the year	332,477	282,328
Benefits paid during the year	<u>(96,696)</u>	<u>(166,937)</u>
Accrued benefit obligation, end of year	<u>\$3,688,116</u>	<u>\$3,452,335</u>
Short-term portion	\$ 212,617	\$ 101,384
Long-term portion	<u>3,475,499</u>	<u>3,350,951</u>
	<u>\$3,688,116</u>	<u>\$3,452,335</u>

8. Commitments

The Authority has a lease agreement with the St. Lawrence Seaway Authority for the rental of office space which is managed by the St. Lawrence Seaway Management Corporation, rental of office equipment and contract commitments for pilot boat services. Future minimum rental and contract payments are as follows:

2008	589,785
2009	564,525
2010	<u>575,366</u>
	<u>\$1,729,676</u>

9. Dispatching and pilot boat services to U.S. District No. 1 pilots

As per a letter of understanding, the Authority provides without charge all dispatching services and pilot boat services in Port Weller to the U.S. District No. 1 pilots. The St. Lawrence Seaway Pilots Association (U.S. Pilots Association) provides without charge pilot boat services for the Authority at Cape Vincent, New York.

GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY

10. Related party transactions

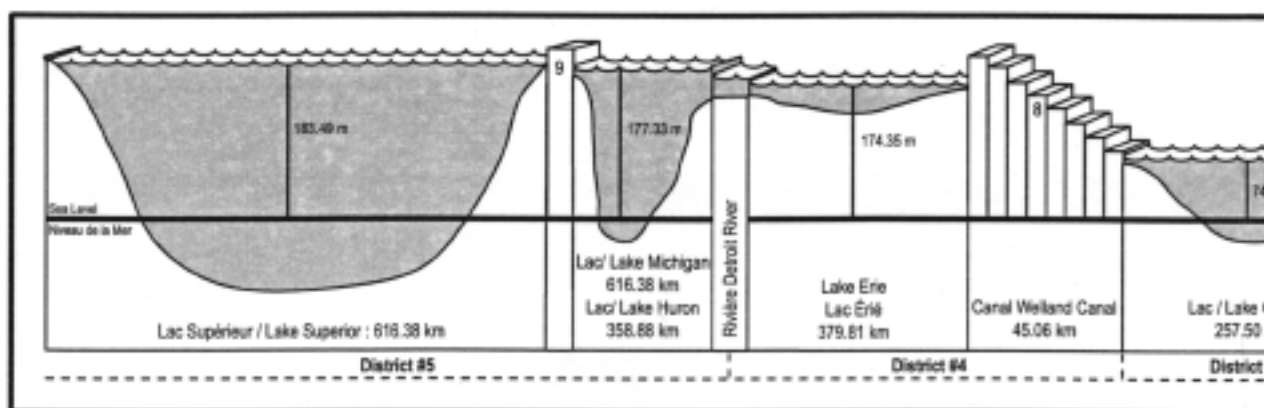
The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business, under the same terms and conditions that apply to unrelated parties.

11. Credit facilities

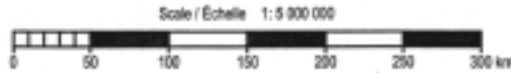
The Authority has a commercial line of credit of up to \$3,000,000 (2006: \$3,000,000) available at an interest rate equivalent to the bank's prime lending rate per annum. As at December 31, 2007, no amount was used on the line of credit (2006: \$75,446). When an amount is used at the balance sheet date, it is included under Bank indebtedness and bank overdraft. This credit facility is available to the Authority as required and is renewable annually.

12. Contingencies

In the normal course of business, various claims and lawsuits have been brought against the Authority. It is the opinion of Management that these claims or lawsuits will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been taken in this regard.



GREAT LAKES PILOTAGE AUTHORITY
ADMINISTRATION DE PILOTAGE
DES GRANDS LACS



— Locks / Écluses



Produced by / créé par: Marine Press of Canada, 2002

