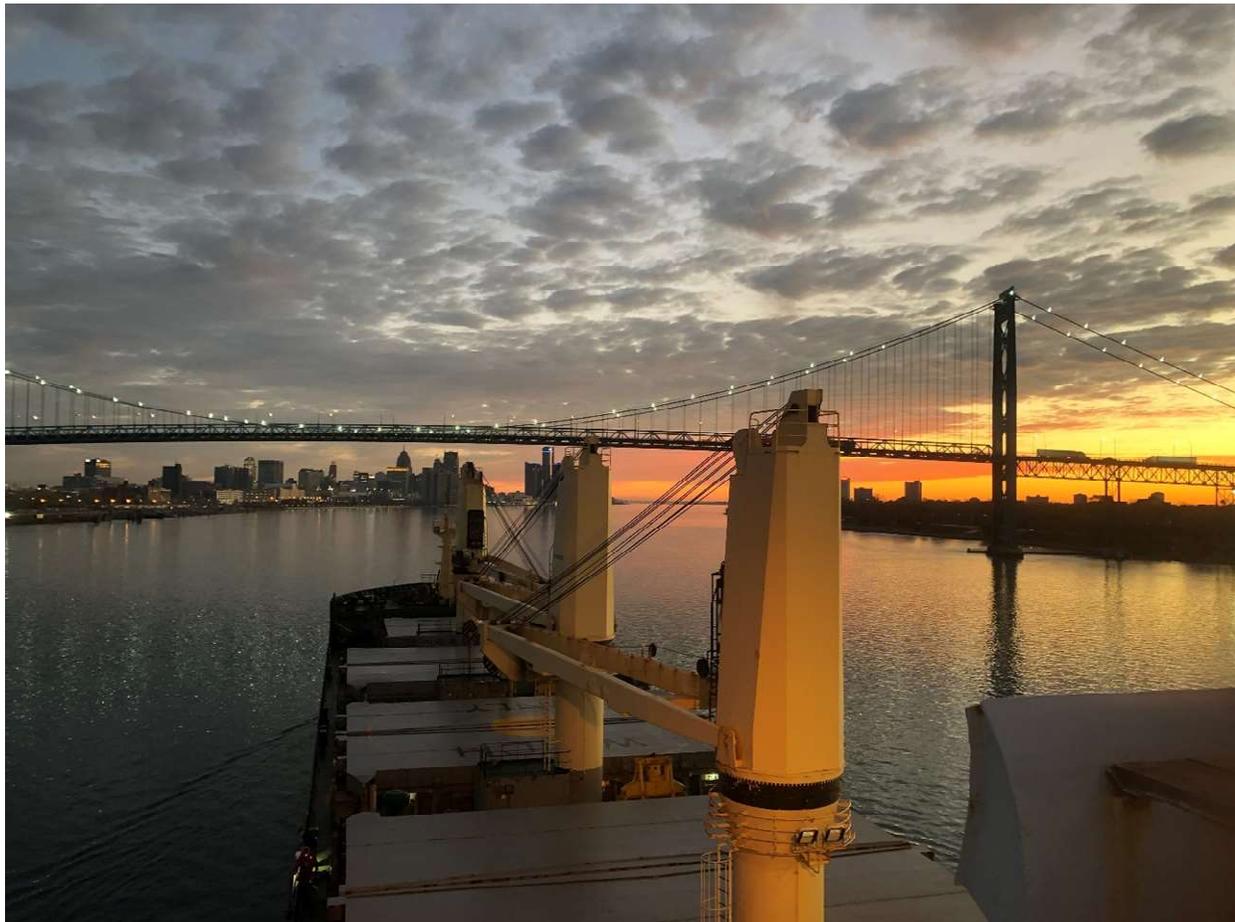




Guide des redevances de pilotage à l'intention des clients

En vigueur le 22 mars 2023



Administration de pilotage des Grands Lacs

Guide des redevances de pilotage à l'intention des clients

Table des matières

Page Couverture.....	1
Table des matières.....	2
A. Avant-propos	3
1. Contexte.....	3
2. Paramètres.....	3
B. Tableaux des redevances.....	4
1. Introduction	4
2. Définitions et interprétation.....	5
3. Sommaire des redevances pilotages par circonscription (toutes les redevances supplémentaires sont en surcroît).....	7
a) Circonscription de Cornwall – St Lambert à Snell	7
b) Circonscription internationale no 1 – Snell à Cape Vincent.....	8
c) Circonscription du lac Ontario	9
d) Circonscription internationale no 2 – le Canal Welland et du Port Colborne à Port Huron.....	10
e) Circonscription internationale no 3 – Lacs Huron, Michigan et Supérieur et rivière St. Mary.....	12
f) Port de Churchill (Manitoba)	13
g) Autres redevances de pilotage	13
C. Information relatif à la facturation	16
D. Modalités et conditions.....	17
E. Processus de règlement d'une contestation de facture	20
F. Service à la clientèle et renseignements sur les comptes.....	20

A. Avant-propos

1. Contexte

L'Administration de pilotage des Grands Lacs ("Administration") est une société d'État non-mandataire établie en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour objectif d'établir, d'exploiter, de maintenir et d'administrer, à des fins de sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans la région sous sa compétence. Elle est chargée d'atteindre cet objectif tout en se conformant aux principes suivants:

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

Le système de gouvernance en place à l'Administration vise à rendre la société autonome. L'Administration est gouvernée par un conseil d'administration (le Conseil) composé de sept membres. Le gouverneur en conseil nomme le président du Conseil pour un mandat ne dépassant pas cinq ans et le ministre des Transports nomme les autres membres pour des mandats ne dépassant pas quatre ans.

Les principes fondamentaux qui régissent le mandat conféré à l'Administration par la *Loi sur le pilotage* incluent le droit exclusif de fournir des services de pilotage aux navires qui naviguent dans une zone de pilotage obligatoire, la capacité exclusive de fixer et de percevoir des redevances pour les services de pilotage fournis ou mis à disposition par l'Administration ou un entrepreneur agissant pour le compte de l'Administration, et l'obligation pour l'Administration de fournir ces services.

Le but de ce Guide est de fournir des informations sur le calcul des redevances applicables à tous les circonscriptions et classes de navires tout en expliquant les procédures administratives relatives aux redevances. Ces redevances s'appliquent aux services de pilotage dans les zones de pilotage obligatoire. Ce Guide est disponible sur le site web de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, <https://www.glp-apgl.com/fr/>.

Ce Guide entre en vigueur le 22 mars 2023.

2. Paramètres

Lorsqu'elle établit une nouvelle redevance de pilotage ou révisé une redevance existante, l'Administration doit respecter les paramètres énoncés au paragraphe 33.2(1) de la *Loi sur le pilotage*. Ces paramètres stipulent, entre autres, que « le taux des redevances de pilotage ne peut être tel que les recettes anticipées, d'après des prévisions raisonnables et prudentes, dépassent les obligations financières courantes et futures de l'Administration associées à la prestation de services de pilotage obligatoires ». Conformément aux paramètres, le Conseil approuve le montant et le moment des changements apportés aux redevances de service à la clientèle. Le Conseil approuve également le budget annuel de l'Administration dans lequel les

montants à recouvrer par le biais des redevances de service à la clientèle sont déterminés pour l'exercice suivant.

Tel qu'indiqué, l'Administration planifie ses opérations de façon à être dans une situation financière annuelle où les recettes n'excèdent pas les obligations financières actuelles et futures liées à la prestation de services de pilotage obligatoire. Les obligations financières comprennent :

- a. les coûts de fonctionnement et d'entretien;
- b. les coûts de gestion et d'administration;
- c. le service de la dette et les exigences financières découlant des ententes contractuelles liées à l'emprunt d'argent;
- d. les coûts en capital et les coûts liés à l'amortissement des immobilisations;
- e. les exigences financières nécessaires pour permettre à l'Administration de maintenir une cote de crédit appropriée;
- f. les obligations fiscales;
- g. les paiements versés au Ministre dans le but de défrayer les coûts d'exécution de la *Loi sur le pilotage*, notamment l'élaboration de règlements et l'application de cette loi;
- h. les réserves raisonnables pour les dépenses futures et les éventualités;
- i. les autres coûts déterminés conformément aux principes comptables recommandés par les Comptables professionnels agréés Canada ou son successeur ou son cessionnaire.

Les états financiers et le rapport de gestion, qui sont publiés sur une base trimestrielle et annuelle, fournissent l'information sur les recettes et les dépenses de l'Administration.

Ces documents sont disponibles à www.glp-aagl.com.

B. Tableaux des redevances

1. Introduction

L'Administration tire ses revenus des redevances perçues auprès des exploitants de navires pour la prestation de services de pilotage.

Le système de redevances est basé sur :

- la zone dans laquelle les services sont fournis;
- la classe du navire à piloter; et
- les services ou coûts supplémentaires encourus pour le transit.

Les redevances applicables à chaque circonscription et les redevances accessoires qui peuvent s'appliquer sont décrits dans les sections suivantes.

2. Définitions et interprétation

Les redevances de pilotage sont appliquées à une affectation de pilotage selon le type de déplacement, le statut des exigences de pilotage pour la zone, et les définitions suivantes :

Administration s'entend de l'Administration de pilotage des Grands Lacs;

Circonscription de Cornwall a le même sens qu'à la section 3 du *Règlement général sur le pilotage* ;

Circonscription internationale no 1 a le même sens qu'à la section 3 du *Règlement général sur le pilotage*;

Circonscription internationale no 2 a le même sens qu'à la section 3 du *Règlement général sur le pilotage*;

Circonscription internationale no 3 a le même sens qu'à la section 3 du *Règlement général sur le pilotage*;

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

Creux a le même sens que dans le *Règlement général sur le pilotage*;

Déplacement a le même sens que dans le *Règlement général sur le pilotage*;

Eaux désignées eaux des circonscriptions internationales nos 1, 2 et 3 tel que défini par la section 3 du *Règlement général sur le pilotage*;

Eaux non désignées désigne les eaux canadiennes du lac Ontario, du lac Érié, du lac Huron et du lac Supérieur qui ne sont pas des eaux désignées;

Largeur a le même sens qu'à la section 3 du *Règlement général sur le pilotage*;

Longueur a le même sens que dans le *Règlement général sur le pilotage*;

Manœuvre annulée Il y a manœuvre annulée si, après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, l'appareillage du navire est retardé d'au moins trois heures;

Port de Churchill Toutes les eaux navigables et, le cas échéant, l'estran, commençant à l'extrémité nord d'Eskimo Point et suivant la direction nord (vrai) jusqu'à un point éloigné de cinq milles marins de l'extrémité la plus au nord d'Eskimo Point; de là, suivant la circonférence d'un cercle dont l'extrémité la plus au nord est le centre, vers l'est et vers le sud jusqu'à la rive de la baie d'Hudson à la ligne des hautes eaux; de là, suivant la ligne des hautes eaux vers l'ouest jusqu'au cap Merry; de là, en suivant la ligne des hautes eaux sur la rive est de la rivière Churchill et en amont jusqu'à la limite de la marée; de là, traversant la rivière Churchill jusqu'à la rive ouest; de là, continuant vers le nord et suivant la ligne des hautes eaux, en aval, jusqu'au point situé au Old Fort Prince of Wales, et rejoignant Eskimo Point et le point de départ.

Unité de pilotage est un nombre obtenu en multipliant la longueur du navire par la largeur du navire par le creux du navire et en divisant le produit obtenu par 283,17.

Zone de pilotage obligatoire s'entend d'une zone de pilotage obligatoire établie en vertu de la section 3 du *Règlement général sur le pilotage*.

Coefficient de pondération aux fins des redevances de pilotage

Les redevances de pilotage suivantes sont fondées sur le taux fixe indiqué :

- Redevances pour relève du pilote;
- Financement des bateaux-pilotes;
- Accostages, appareillages et arrêts;
- Court préavis;
- Recouvrement des dépenses de bateaux-pilotes et de déplacement des pilotes;
- Redevances pour le port de Churchill.

Les redevances de pilotage suivantes sont assujetties à un coefficient de pondération basé sur l'unité de pilotage :

- Redevances de base, y compris les éclusages, distances, périodes, déplacements, minimums et maximums;
- Retards et retenues;
- Annulations;
- Voyages hors limites.

La colonne 1 du tableau ci-dessous indique les emplacements prévus pour un navire, tandis que la colonne 2 indique l'unité de pilotage correspondante. Le coefficient de pondération du navire est quant à lui indiqué dans la colonne 3:

Classe	Colonne 1 Emplacement	Colonne 2 Unité de pilotage	Colonne 3 Coefficient de pondération
1	Tout endroit autre que le port de Churchill	Au plus 49	1,00
2	Tout endroit autre que le port de Churchill	Plus de 49 mais moins de 159	1,15
3	Tout endroit autre que le port de Churchill	Plus de 159 mais d'au plus 189	1,30
4	Tout endroit autre que le port de Churchill	Plus de 189 mais d'au plus 219	1,45

Unité de pilotage

L'unité de pilotage d'un navire se calcule au moyen de la formule suivante :

$$\frac{\text{Longueur du navire} \times \text{largeur du navire} \times \text{creux du navire}}{283,17}$$

283,17

3. Sommaire des redevances pilotages par circonscription (toutes les redevances supplémentaires sont en surcroît)

a) Circonscription de Cornwall – St Lambert à Snell

Distance de St. Lambert (SLB) à Snell (SNL) - 80 miles nautiques (M)

Les écluses sont situées à Côte St. Catherine (CSC), Beauharnois 3 (BO3) et Beauharnois 4 (BOH) (+ SLB pour les transits en descendants seulement)

	Redevances de pilotage de base	0% Classe 1	15% Classe 2	30% Classe 3	45% Classe 4
SLB à SNL	6 883,00 \$	6 883,00 \$	7 915,45 \$	8 947,90 \$	9 980,35 \$
Relève du pilote aux écluses de SLB et BOH (seulement facturé pour les navires sans passerelle)	142,00 \$	142,00 \$	142,00 \$	142,00 \$	142,00 \$
Minimum (accostage, relève du pilote et frais de taxi sont en sus) SLB à Poste d'amarrage de Côte Ste Catherine (CSW) CSW à SLB (+ 1 écluse en descendant) Cornwall (COW) à SNL ou vice-versa Mouillage de l'île Pilon à COW BOH au mur nord de BOH (BON) Mur de SNL à SNL Valleyfield (VAL) à BOH ou vice-versa	1 771,00 \$	1 771,00 \$	2 036,65 \$	2 302,30 \$	2 567,95 \$
Écluses	880,00 \$	880,00 \$	1 012,00 \$	1 144,00 \$	1 276,00 \$
Frais par M.	52,60 \$	52,60 \$	60,49 \$	68,38 \$	76,27 \$
Déplacement (dans les limites des ports de CSW, VAL ou COW) + 1 accostage, 1 appareillage et 2 taxis	2 652,00 \$	2 652,00 \$	3 049,80 \$	3 447,60 \$	3 845,40 \$
Accostage, appareillage et arrêt (CSC (quais), BON, VAL, COW)	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$
Retard et retenue (redevance horaire)	207,00 \$	207,00 \$	238,05 \$	269,10 \$	300,15 \$
Retard et retenue (redevance maximale par période de 24 heures)	4 968,00 \$	4 968,00 \$	5 713,20 \$	6 458,40 \$	7 203,60 \$
Commande/manœuvre annulée (+ retard/retenu de l'heure + taxi)	2 360,00 \$	2 360,00 \$	2 714,00 \$	3 068,00 \$	3 422,00 \$
Autres transits (relève du pilote sont en sus)					
SLB à COW ou vice-versa	80 M. + appareillage/accostage + 3 écluses + 1 taxi (+ 1 écluse suppl. en descendant)				
CSW à SNL ou vice-versa	71 M. + appareillage/accostage + 3 écluses + 1 taxi				
SLB à VAL ou vice-versa	40 M. + accostage/appareillage + 3 écluses + 1 taxi (+ 1 écluse suppl. en descendant)				
VAL à SNL ou vice-versa	40 M. + appareillage/accostage + 1 écluse + 1 taxi				
VAL à COW ou vice versa	40 M. + appareillage + accostage + 2 taxis				
CSW à VAL ou vice versa	31 M. + appareillage + accostage + 2 écluses + 2 taxis				
CSW au mouillage de Pointe Fortier (PFT) ou vice versa	36 M. + accostage/appareillage + 2 taxis + bateau-pilote privé (recouvrement)				
CSW au Lac St-Louis à SLB	2 minimums + appareillage + 1 écluse + 1 taxi				
CSW à BOH ou vice-versa	20 M. + appareillage/accostage + 2 écluses + 1 taxi				
SLB à Saint-Zotique (SZQ)	44 M. + 3 écluses + 1 taxi + bateau-pilote privé (recouvrement) (+ 1 écluse suppl. en descendant)				
SZQ à SNL ou vice-versa	36 M. + 1 écluse + 1 taxi + bateau-pilote privé (recouvrement)				
SNL à BOH ou vice-versa	51 M. + 1 écluse				
SLB à BOH ou vice-versa	29 M. + 3 écluses + 1 taxi (+ 1 écluse supplémentaire en descendant)				
PTF à BOH ou vice-versa	1 minimum + 2 écluses + 1 taxi + bateau-pilote privé (recouvrement)				
Frais de taxi par emplacement					
Beauharnois	185,00 \$	St. Zotique	236,00 \$		
Cornwall	250,00 \$	Snell	324,00 \$		
Côte Ste Catherine	81,00 \$	Valleyfield	179,00 \$		
Pointe Fortier	185,00 \$				

note - Si un transit prend plus que 14 heures durant la période du 1 décembre au 8 avril, les frais de retenue seront chargés par heures au-delà de 14 heures.

b) Circonscription internationale no 1 – Snell à Cape Vincent

Distance de Snell (SNL) à Cape Vincent (CVC) - 102.15 miles nautiques (M)

Les écluses sont situées à SNL, Eisenhower (IKE) et Iroquois (IRO)

	Redevances de pilotage de base	0% Classe 1	15% Classe 2	30% Classe 3	45% Classe 4
SNL à CVC	5 776,00 \$	5 776,00 \$	6 642,40 \$	7 508,80 \$	8 375,20 \$
Minimum	1 315,00 \$	1 315,00 \$	1 512,25 \$	1 709,50 \$	1 906,75 \$
Écluses	601,00 \$	601,00 \$	691,15 \$	781,30 \$	871,45 \$
Frais par M	45,05 \$	45,05 \$	51,81 \$	58,57 \$	65,32 \$
Déplacement	1 984,00 \$	1 984,00 \$	2 281,60 \$	2 579,20 \$	2 876,80 \$
Accostage, appareillage et arrêt	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$
Retard et retenue (redevance horaire)	207,00 \$	207,00 \$	238,05 \$	269,10 \$	300,15 \$
Retard et retenue (redevance maximale par période de 24 heures)	4 968,00 \$	4 968,00 \$	5 713,20 \$	6 458,40 \$	7 203,60 \$
Commande/manœuvre annulée (+ retard/retenue de l'heure + taxi)	2 360,00 \$	2 360,00 \$	2 714,00 \$	3 068,00 \$	3 422,00 \$
Redevance pour le financement du bateau-pilote à Cape Vincent (par pilote)	325,00 \$	325,00 \$	325,00 \$	325,00 \$	325,00 \$
Voyages hors limites	641,00 \$	641,00 \$	737,15 \$	833,30 \$	929,45 \$

Autres transits

SNL à IKE ou vice-versa	1 minimum + 1 taxi + 1 dépense de pilote (+ 1 écluse suppl. en descendant)
SNL à Massena (MAS) ou vice-versa	1 minimum + accostage + 1 taxi + 1 dépense de pilote (+ 1 écluse suppl. en descendant)
SNL au mouillage de Wilson Hill (WSH) ou vice-versa	16.00 M. + 1 écluse + 1 taxi + 1 dépense de pilote + bateau-pilote privé (recouvrement) (+ 1 écluse suppl. en descendant)
SNL à Morrisburg (MOR) ou vice-versa	21.00 M. + accostage + 1 écluse + 1 taxi + 1 dépense de pilote (+ 1 écluse suppl. en descendant)
SNL à IRO ou vice-versa	30.00 M. + 2 écluses + 1 taxi + 1 dépense de pilote (+ 1 écluse suppl. en descendant)
SNL à Cardinal (CAR) ou vice-versa	33.85 M. + accostage + 2 écluses + 2 taxis + 1 dépense de pilote (+ 1 écluse suppl. en descendant)
SNL à Prescott (PRS) ou vice-versa	39.65 M. + accostage + 2 écluses + 2 taxis + 1 dépense de pilote (+ 1 écluse suppl. en descendant)
SNL à Ogdensburg (OGD) ou vice-versa	41.65 M. + accostage + 2 écluses + 2 taxis + 1 dépense de pilote (+ 1 écluse suppl. en descendant)
SNL à Brockville (BROC) ou vice-versa	53.00 M. + accostage + 2 écluses + 2 taxis + 1 dépense de pilote (+ 1 écluse suppl. en descendant)
SNL à Alexandria Bay (ALX) ou vice-versa	79.15 M. + accostage + 2 écluses + 2 taxis + 1 dépense de pilote (+ 1 écluse suppl. en descendant)
SNL à Clayton (CLY) ou vice-versa	85.95 M. + accostage + 2 écluses + 2 taxis + 1 dépense de pilote (+ 1 écluse suppl. en descendant)
SNL au mouillage de l'île de Carleton (CRL) ou vice-versa	96.65 M. + 2 écluses + 2 taxis + 1 dépense de pilote + bateau-pilote privé (recouvrement) (+ 1 écluse suppl. en descendant)
SNL à Kingston (KGN) ou vice-versa	106.00 M. + accostage + 2 écluses + 2 taxis + 1 dépense de pilote (+ 1 écluse suppl. en descendant)
MAS à OGD ou vice-versa	35.00 M. + appareillage + accostage + 1 écluse + 3 taxis + 2 dépenses de pilotes
MAS à CVC ou vice-versa	95.50 M. + appareillage + 1 écluse + 2 taxis + 1 dépense de pilote + bateau-pilote privé (recouvrement)
IKE à CVC ou vice-versa	98.65 M. + 1 écluse + 2 taxis + 1 dépense de pilote (+ 1 écluse suppl. en descendant)
WSH à CVC ou vice-versa	86.15 M. + 1 écluse + 1 taxi + 1 dépense de pilote
MOR à CVC ou vice-versa	81.20 M. + appareillage + 1 écluse + 2 taxis + 1 dépense de pilote
IRO à CVC ou vice-versa	72.15 M. + 1 taxi + 1 dépense de pilote (+ 1 écluse suppl. en descendant)
CAR à OGD ou vice-versa	1 minimum + appareillage + accostage + 2 taxis + 1 dépense de pilote
CAR à CVC ou vice-versa	68.30 M. + appareillage + 1 taxi + 1 dépense de pilote
PRS à CVC ou vice-versa	62.50 M. + appareillage + 1 taxi + 1 dépense de pilote
OGD à CLY ou vice-versa	44.30 M. + accostage + appareillage + 2 taxis + 1 dépense de pilote
OGD à CVC ou vice-versa	60.50 M. + appareillage + 1 taxi + 1 dépense de pilote
BROC à CVC ou vice-versa	50.00 M. + appareillage + 1 taxi + 1 dépense de pilote
ALX à CVC ou vice-versa	1 minimum + appareillage + 1 taxi + 1 dépense de pilote
CLY à CVC ou vice-versa	1 minimum + appareillage + 1 taxi + 1 dépense de pilote
CRL à CVC ou vice-versa	1 minimum + 1 taxi + 1 dépense de pilote + bateau-pilote privé (recouvrement)

Frais de taxi par emplacement

Alexandria Bay	348,00 \$	Cardinal	145,00 \$	Kingston	355,00 \$	Prescott	140,00 \$
Brockville	156,00 \$	Carruthers Point	332,00 \$	Massena	156,00 \$	Snell	74,00 \$
Cape Vincent	332,00 \$	Eisenhower Lock	160,00 \$	Morrisburg	118,00 \$		
Clayton	282,00 \$	Iroquois	118,00 \$	Ogdensburg	179,00 \$		

Dépense de pilote 221.86 \$

c) Circonscription du lac Ontario

	Redevances de base de pilotage	0% Classe 1	15% Classe 2	30% Classe 3	45% Classe 4
1 Période - jusqu'à 6 heures	1 556,00 \$	1 556,00 \$	1 789,40 \$	2 022,80 \$	2 256,20 \$
2 Périodes - de 6 à 12 heures	3 112,00 \$	3 112,00 \$	3 578,80 \$	4 045,60 \$	4 512,40 \$
3 Périodes - de 12 à 18 heures	4 668,00 \$	4 668,00 \$	5 368,20 \$	6 068,40 \$	6 768,60 \$
4 Périodes - de 18 à 24 heures	6 224,00 \$	6 224,00 \$	7 157,60 \$	8 091,20 \$	9 024,80 \$
Accostage/appareillage/arrêt	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$
Retard et retenue (redevance horaire)	207,00 \$	207,00 \$	238,05 \$	269,10 \$	300,15 \$
Retard et retenue (redevance maximale par période de 24 heures)	4 968,00 \$	4 968,00 \$	5 713,20 \$	6 458,40 \$	7 203,60 \$
Commande/manœuvre annulée (+ retard/retenues de l'heure + taxi)	2 360,00 \$	2 360,00 \$	2 714,00 \$	3 068,00 \$	3 422,00 \$
Redevance pour le financement du bateau-pilote à Cape Vincent (par pilote)	325,00 \$	325,00 \$	325,00 \$	325,00 \$	325,00 \$
Voyages hors limites	641,00 \$	641,00 \$	737,15 \$	833,30 \$	929,45 \$

Redevance de bateau-pilote privé (recouvrement)

Frais de taxi par emplacement

Bath	408,00 \$	Hamilton	155,00 \$	Oswego	365,00 \$
Bowmanville	313,00 \$	Milhaven	179,00 \$	Picton	360,00 \$
Bronte	161,00 \$	Oakville	161,00 \$	Rochester	340,00 \$
Clarkson	161,00 \$	Oshawa	404,00 \$	Toronto	244,00 \$

d) Circonscription internationale no 2 – le Canal Welland et du Port Colborne à Port Huron

	Redevances de pilotage de base	0% Classe 1	15% Classe 2	30% Classe 3	45% Classe 4
Canal Welland - 29 miles nautiques (M) + 8 écluses	6 310,00 \$	6 310,00 \$	7 256,50 \$	8 203,00 \$	9 149,50 \$
Relève du pilote à l'écluse 7 (facturé pour les navires sans passerelle)	165,00 \$	165,00 \$	165,00 \$	165,00 \$	165,00 \$
Frais par M	137,57 \$	137,57 \$	158,21 \$	178,84 \$	199,48 \$
Minimum	1 710,00 \$	1 710,00 \$	1 966,50 \$	2 223,00 \$	2 479,50 \$
Écluses	511,00 \$	511,00 \$	587,65 \$	664,30 \$	740,95 \$
Accostage, appareillage et arrêt	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$
Retard et retenue (redevance horaire)	207,00 \$	207,00 \$	238,05 \$	269,10 \$	300,15 \$
Retard et retenue (redevance maximale par période de 24 heures)	4 968,00 \$	4 968,00 \$	5 713,20 \$	6 458,40 \$	7 203,60 \$
Commande/manœuvre annulée (+ retard/retenues de l'heure + taxi)	2 360,00 \$	2 360,00 \$	2 714,00 \$	3 068,00 \$	3 422,00 \$
Voyages hors limites	641,00 \$	641,00 \$	737,15 \$	833,30 \$	929,45 \$
Haut-fond Southeast (SES) au bateau-pilot de Détroit (DPB)	2 442,00 \$	2 442,00 \$	2 808,30 \$	3 174,60 \$	3 540,90 \$
Redevances du DPB (par pilote)	325,00 \$	325,00 \$	325,00 \$	325,00 \$	325,00 \$
DPB au point d'embarquement de Port Huron (POHPB)	3 427,00 \$	3 427,00 \$	3 941,05 \$	4 455,10 \$	4 969,15 \$
Entre DPB et tout point sur la rivière Sainte-Claire (+ accostage/appareillage) *	4 415,00 \$	4 415,00 \$	5 077,25 \$	5 739,50 \$	6 401,75 \$
SES à tout point ouest ou points sur la rivière Détroit (+ accostage/appareillage) *	3 373,00 \$	3 373,00 \$	3 878,95 \$	4 384,90 \$	4 890,85 \$
Entre SES et Toledo (TOL) à tout point ouest de SES sur le lac Érié (+ accostage/appareillage) *	3 373,00 \$	3 373,00 \$	3 878,95 \$	4 384,90 \$	4 890,85 \$
TOL/points ouest SES sur le lac Érié à DPB (+ accostage/appareillage) *	3 373,00 \$	3 373,00 \$	3 878,95 \$	4 384,90 \$	4 890,85 \$
TOL/points ouest de SES sur le lac Érié à Détroit,Windsor ou tout point sur la rivière Détroit (+ accostage/appareillage) *	4 380,00 \$	4 380,00 \$	5 037,00 \$	5 694,00 \$	6 351,00 \$
Entre des points sur le lac Érié à l'ouest de SES (+ accostage/appareillage) *	1 992,00 \$	1 992,00 \$	2 290,80 \$	2 589,60 \$	2 888,40 \$
Entre des points sur la rivière Détroit (+ accostage/appareillage) *	1 992,00 \$	1 992,00 \$	2 290,80 \$	2 589,60 \$	2 888,40 \$
Entre des points sur la rivière Sainte-Claire (+ accostage/appareillage) *	1 992,00 \$	1 992,00 \$	2 290,80 \$	2 589,60 \$	2 888,40 \$
Entre des points sur la rivière Détroit et tout point sur la rivière Sainte-Claire (+ accostage/appareillage) *	4 415,00 \$	4 415,00 \$	5 077,25 \$	5 739,50 \$	6 401,75 \$
POHPB à tout point sur la rivière Saint-Claire (+ accostage/appareillage) *	2 442,00 \$	2 442,00 \$	2 808,30 \$	3 174,60 \$	3 540,90 \$
Éclusage et un déplacement entre Buffalo et tout point sur la rivière Niagara en aval de l'écluse Black Rock (+accostage/appareillage) *	2 551,00 \$	2 551,00 \$	2 933,65 \$	3 316,30 \$	3 698,95 \$
lac Érié - de Port Colborne (PCO) à SES					
1 Période - jusqu'à 6 heures	1 298,00 \$	1 298,00 \$	1 492,70 \$	1 687,40 \$	1 882,10 \$
2 Périodes - de 6 à 12 Heures	2 596,00 \$	2 596,00 \$	2 985,40 \$	3 374,80 \$	3 764,20 \$
3 Périodes - de 12 à 18 Heures	3 894,00 \$	3 894,00 \$	4 478,10 \$	5 062,20 \$	5 646,30 \$
Accostage, appareillage et arrêt	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$

Frais de taxi par emplacement

Ashtabula	357,00 \$	Erie	743,00 \$	Port Dover	273,00 \$
Buffalo	111,00 \$	Huron	420,00 \$	Port Stanley	391,00 \$
Cleveland	946,00 \$	Monroe	305,00 \$	Sandusky	710,00 \$
Colchester	298,00 \$	Nanticoke	201,00 \$	Toledo	325,00 \$

* Toutes les dépenses de voyages des pilotes sont recouvrable du 1er janvier au 21 mars.

**Redevances de pilotage pour les destinations dans le Canal Welland
Port Weller (PWL) à Port Colborne (PCO) ou Vice-Versa**

PWL au Quai pour bateaux de plaisance/Quai 1 Quai pour bateaux de plaisance/Quai 1 à PCO	1 minimum + accostage 28.00 M. + appareillage + 8 écluses
PWL au Quai 2 (hydrocarbures/provisions) Quai 2 (hydrocarbures/provisions) à PCO	1 minimum + accostage 27.00 M. + appareillage + 8 écluses
PWL au Cale Sèche/Quai 52 Cale Sèche/Quai 52 à PCO	1 minimum + accostage + 1 écluse 25.69 M. + appareillage + 7 écluses
PWL au Quai de St. Catharines Quai de St. Catharines à PCO	1 minimum + accostage + 2 écluses 23.00 M. + appareillage + 6 écluses
PWL au Porte de garde/Hangar de tôle/Quai 8 Porte de garde/Hangar de tôle/Quai 8 à PCO	9.38 M. + 1 minimum + accostage + 7 écluses 19.50 M. + appareillage + 1 écluse
PWL au Quai Thorold Industrial/Quai 6 Quai Thorold Industrial/Quai 6 à PCO	10.50 M. + accostage + 7 écluses 18.50 M. + appareillage + 1 écluse
PWL à Port Robinson Port Robinson à PCO	19.50 M. + accostage + 7 écluses 9.50 M.+ appareillage + 1 écluse
PWL au Quai Welland/Quai 10 Quai Welland/Quai 10 à PCO	20.38 M. + accostage + 7 écluses 8.62 M. + appareillage + 1 écluse
PWL au Quai Port Colborne/Quai 12 Quai Port Colborne/Quai 12 à PCO	24.00 M + accostage + 7 écluses 1 minimum + appareillage + 1 écluse
PWL au Quais Shell/Valley Camp/Quais 15 à 20 Quais de Shell/Valley Camp/Quais 15 à 20 à PCO	27.00 M. + accostage + 8 écluses 1 minimum + appareillage
PWL au Quai 16 et 18 Quai 16 et 18 à PCO	27.00 M. + accostage + 8 écluses 1 minimum + appareillage

e) Circonscription internationale no 3 – Lacs Huron, Michigan et Supérieur et rivière St. Mary

Tous les montants sont facturés en USD

Pour plus de renseignements sur la facturation des redevances de pilotage de la circonscription internationale no. 3, veuillez consulter la sous-section 1. *Paiement sous D. Modalités et conditions.*

	Redevances de pilotage de base	0% Classe 1	15% Classe 2	30% Classe 3	45% Classe 4
<u>Lacs Huron, Michigan et Supérieur</u>					
1 Période - jusqu'à 6 heures	936,00 \$	936,00 \$	1 076,40 \$	1 216,80 \$	1 357,20 \$
2 Périodes - de 6 à 12 heures	1 872,00 \$	1 872,00 \$	2 152,80 \$	2 433,60 \$	2 714,40 \$
3 Périodes - de 12 à 18 heures	2 808,00 \$	2 808,00 \$	3 229,20 \$	3 650,40 \$	4 071,60 \$
4 Périodes - de 18 à 24 heures	3 744,00 \$	3 744,00 \$	4 305,60 \$	4 867,20 \$	5 428,80 \$
Accostage, appareillage et arrêt	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$	1 267,00 \$
Retard et retenues (redevance horaire)	207,00 \$	207,00 \$	238,05 \$	269,10 \$	300,15 \$
Retard et retenue (redevance maximale par période de 24 heures)	4 968,00 \$	4 968,00 \$	5 713,20 \$	6 458,40 \$	7 203,60 \$
Commande/manœuvre annulée (+ retard/retenues de l'heure + taxi)	2 360,00 \$	2 360,00 \$	2 714,00 \$	3 068,00 \$	3 422,00 \$
Voyages hors limites	641,00 \$	641,00 \$	737,15 \$	833,30 \$	929,45 \$
<u>Rivière Sainte-Marie</u>					
Mclean/ Commerciale, Bouée 33 lac Supérieur / Detour Rivière Sainte-Marie, ou Detour Rivière Sainte-Marie/ Algoma (+ accostage/appareillage)	4 657,00 \$	4 657,00 \$	5 355,55 \$	6 054,10 \$	6 752,65 \$
Detour Rivière Sainte-Marie / Écluses du Sault ou quai du gouvernement de l'Ontario - Sault (+ accostage/appareillage)	3 900,00 \$	3 900,00 \$	4 485,00 \$	5 070,00 \$	5 655,00 \$
Bouée 33 lac Supérieur / Algoma, Bouée 33 lac Supérieur / Écluses du Sault ou quai du gouvernement de l'Ontario (+ accostage/appareillage)	1 754,00 \$	1 754,00 \$	2 017,10 \$	2 280,20 \$	2 543,30 \$
Déplacement dans la Rivière (+ accostage/appareillage)	1 754,00 \$	1 754,00 \$	2 017,10 \$	2 280,20 \$	2 543,30 \$
Redevance pour le bateau-pilote dans la rivière Sainte-Marie	100,00 \$	100,00 \$	100,00 \$	100,00 \$	100,00 \$
Redevances d'un bateau-pilote aux mouillages (recouvrement)					

f) Port de Churchill (Manitoba)

1. Les redevances de base pour tout service de pilotage fourni sont les suivantes:

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

2. Redevances d'annulation pour le port de Churchill (Manitoba)

Une redevance d'annulation de 1,538 \$ est à payer pour chaque commande annulée ou manœuvre annulée.

En cas de commande annulée, les redevances de base visées aux alinéas 1a) et b) ci-dessus ainsi que, pour couvrir les frais d'administration et d'affectations, une redevance supplémentaire de 15 % sur l'ensemble des sommes visées à ces alinéas sont à payer.

g) Autres redevances de pilotage

1. Retards

Si le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné, une redevance de base supplémentaire de 207 \$ est à payer pour chaque heure ou fraction d'heure de retard, y compris la première heure.

La redevance maximale à payer pour un retard, par période de 24 heures, est de 4 968 \$.

2. Retenues

Si, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans toute circonscription, une redevance supplémentaire de base de 207 \$ est à payer pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, pendant laquelle le pilote est retenu. Aucune redevance de base pour la retenue du pilote n'est à payer en application du présent article durant une interruption de la traversée du navire qui est causée par l'état des glaces, le mauvais temps ou le trafic, sauf durant la période commençant le 1er décembre et se terminant le 8 avril suivant; ou qui se termine pendant une période dans des eaux non désignées.

La redevance maximale à payer pour une retenue, par période de 24 heures, est de 4,968 \$.

3. Annulations (pour toutes les circonscriptions à l'exception du port de Churchill)

Pour chaque commande annulée, dans toute circonscription, une redevance de 2,360 \$ à payer. Une redevance de base de 207 \$ est à payer pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné et le moment où la commande est annulée.

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

Pour chaque manœuvre annulée, dans toute circonscription, une redevance de 2,360 \$ est à payer.

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

Une nouvelle demande pour le même service de pilotage est réputée présentée et acceptée au moment où la manœuvre est annulée si le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire communique à l'Administration, avant l'annulation de la manœuvre, son intention de garder le pilote, et les redevances de base supplémentaires à payer eu égard à cette nouvelle demande sont déterminées conformément, dans le cas où la nouvelle demande entraîne une commande ou manœuvre annulée.

Pour calculer les redevances de base supplémentaires horaires visant une commande annulée, la mention «entre l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné et le moment où la commande est annulée» vaut mention de «entre le moment où la nouvelle demande est présentée et acceptée et le moment où la commande est annulée».

Pour l'application dans le cas où une manœuvre est annulée à la suite d'une nouvelle demande, la mention « après l'arrivée du pilote à son poste au point d'embarquement désigné » vaut mention de «après le moment où la nouvelle demande est présentée et acceptée».

4. Voyages hors limites (pour toutes les circonscriptions à l'exception du port de Churchill)

Si un pilote ne peut monter à bord d'un navire à son point d'embarquement désigné et qu'il doit voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés pour pouvoir monter à bord, la redevance de base de 641\$ est à payer pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement désigné.

Si un pilote est transporté par un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, la redevance de base de 641\$ est à payer pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède son retour à son point de débarquement désigné.

Outre les redevances de base visant les voyages hors limites, est à payer une redevance égale à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote qui sont directement liés à son obligation de se rendre à un autre endroit que le point d'embarquement ou de débarquement désigné ou d'en revenir.

5. Redevances pour relève du pilote

Une redevance de base est à payer pour chaque relève du pilote aux écluses aux écluses suivantes :

- Circonscription de Cornwall (écluse St. Lambert) 142 \$
- Circonscription de Cornwall (écluse de Beauharnois) 142 \$
- Circonscription internationale no 2 (écluse 7) 165 \$

6. Redevances pour le financement des bateaux-pilotes

Une redevance supplémentaire est à payer pour chaque embarquement ou débarquement d'un pilote breveté aux bateaux-pilotes suivants :

- Circonscription internationale no 1 (Cape Vincent) 325 \$
- Circonscription du lac Ontario (Cape Vincent) 325 \$
- Circonscription internationale no 2 (Détroit) 325 \$
- Circonscription internationale no 3 (Sault) 100 \$

7. Redevances d'accostage, appareillages et arrêts

Une redevance de base de 1,267 \$ est à payer pour chaque accostage, appareillage ou arrêt en vue du chargement ou du déchargement de marchandises, de provisions ou de combustible de soute ou de l'exécution de réparations dans une zone de pilotage obligatoire.

8. Demande de services de pilotage – court préavis

Une redevance supplémentaire de 4,034 \$ est à payer si les services de pilotage sont demandés avec un préavis de moins de 12 heures et qu'ils sont fournis.

9. Déplacement des pilotes

Lorsqu'un pilote doit, afin de fournir des services de pilotage, se déplacer pour embarquer à bord d'un navire à un endroit autre que l'un des points d'embarquement désignés situés aux extrémités d'une zone de pilotage obligatoire, est à payer :

- a) au courant de la période commençant le 1er janvier et se terminant le 21 mars d'une année, une redevance de base égale à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa résidence à cet endroit; ou
- b) aux autres moments de l'année, une redevance de base égale à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de sa base d'attache à cet endroit.

Lorsqu'un pilote doit, après avoir fourni des services de pilotage, débarquer d'un navire à un endroit autre que l'un des points de débarquement désignés situés aux extrémités d'une zone de pilotage obligatoire, est à payer :

- a) au courant de la période commençant le 1er janvier et se terminant le 21 mars d'une année, une redevance de base égale à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de cet endroit à sa résidence; ou
- b) aux autres moments de l'année, une redevance de base égale à la somme des frais de déplacement et des autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de cet endroit à sa base d'attache.

10. Affectation de plusieurs pilotes

Si plus d'un pilote est affecté à un navire, les redevances de base prévues ci-dessus sont multipliées par le nombre de pilotes affectés.

11. Redevance supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes

Une redevance supplémentaire pour la formation des apprentis-pilotes de 5 % est à payer sur chaque redevance de pilotage à payer pour un service de pilotage fourni au plus tard le 31 décembre 2023, à l'exception des redevances pour relève du pilote et la redevance supplémentaire pour l'exécution de la *Loi sur le pilotage*.

12. Redevance supplémentaire pour l'exécution de la *Loi sur le pilotage*

Une redevance supplémentaire de 32 \$ est à payer relativement à l'exécution de la *Loi sur le pilotage*, pour chaque affectation d'un pilote, et ce, dans toutes les conscriptions.

C. Information relatif à la facturation

1. Redevances de pilotage

Le traitement des factures est effectué uniquement une fois que les pilotes ont rempli et soumis toutes les fiches de pilotage.

2. Facturation

La facturation est faite à partir des renseignements contenus dans les fiches de pilotage remplies par les pilotes de l'Administration et validées par le capitaine du navire. Les factures et les fiches de pilotage sont envoyées automatiquement par courriel le matin suivant l'enregistrement des factures.

3. Relevé de compte (rapport du classement chronologique)

Des relevés de compte sont envoyés périodiquement. Ces relevés indiquent le nom du navire ainsi que les factures en souffrance, incluant le numéro, la date, et le montant de chaque facture de même que leur classement chronologique.

4. Accès aux informations sur la facturation de l'Administration

Tous les clients ont accès au système de facturation de l'Administration permettant de visionner toutes les factures et fiches de pilotage ainsi que la liste détaillée de toutes les factures en souffrance. Les questions concernant l'accès au système de facturation peuvent être adressées facturation@glpa-apgl.com.

D. Modalités et conditions

Ce qui suit est un extrait de la directive FI-004 *Créances et recouvrements*. Veuillez-vous référer à <https://www.glpa-apgl.com/fr/about/policies/> pour la version complète de la directive.

1. Paiement

Tous les montants facturés directement par l'Administration sont en dollars canadiens et les paiements devraient être faits en dollars canadiens. La *Western Great Lakes Pilot Association* facture tous les services de pilotage de l'Administration effectués dans la circonscription internationale no 3. Ces montants sont facturés en dollars américains et sont payable à la *Western Great Lakes Pilotage Association*. Par la suite, cette dernière transfère les fonds à l'Administration.

Les versements à l'Administration peuvent être faits par chèque, mandat bancaire, traite bancaire, virement bancaire, ou transfert électronique de fonds (TEF) (à partir de comptes bancaires canadiens seulement).

Les chèques, mandats et traites bancaires doivent être envoyés par la poste ou par courrier aux frais de l'agent.

Le paiement sera crédité au compte client à la date où il est reçu par l'Administration.

Afin de s'assurer que les paiements sont appliqués correctement, l'Administration demande aux clients de fournir un avis de remise clair en inscrivant le numéro de la facture et/ou le numéro de client. L'avis de remise doit être envoyé à comptesrecevables@glpa-apgl.com.

2. Frais d'intérêts et administratifs

Toutes les redevances doivent être réglées dans les 30 jours suivant la date de la facturation (« date d'échéance »). Les soldes payés après 30 jours sont considérés en souffrance et impayés, et donc assujettis à des frais d'intérêts comme le prévoit l'article 33.1 de la *Loi sur le pilotage*.

L'Administration facturera des frais d'intérêts sur le montant en souffrance, et ces intérêts seront calculés à partir du premier jour suivant la date d'échéance, et ce, jusqu'à ce que toutes les sommes en souffrance aient été entièrement réglées.

Les intérêts seront calculés au taux de 2,0% par mois (ou 24% par année).

Les chèques sans provision et les arrêts de paiement seront débités du compte client avec des frais administratifs de 45 \$ plus les frais d'intérêt applicables.

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

L'omission de payer toute facture couvrant les intérêts placera le compte en souffrance.

3. Personne responsable des redevances

Conformément à l'article 42 de la *Loi sur le pilotage*, le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des redevances de pilotage. Si l'agent d'un navire a des redevances impayées importantes et/ou datant d'il y a longtemps, l'Administration peut communiquer avec le capitaine et/ou le propriétaire du navire et l'aviser que le compte est en souffrance et de sa responsabilité solidaire, et par conséquent lui demander de régler les redevances.

Les clients sont responsables de fournir le nom de l'agent de facturation au moment de passer une commande auprès du répartiteur de l'Administration. Le non-respect de cette consigne peut entraîner le refus de la commande. En cas de changement d'agent de facturation pour un navire, le client doit en informer l'Administration dans les douze (12) heures suivant l'affectation d'un pilote.

4. Estimations

Un client peut demander une estimation des redevances de pilotage pour un voyage donné en envoyant un courriel à facturation@glpa-apgl.com. La communication doit comprendre le nom du navire, la description du voyage envisagé, y compris les escales et la destination finale, de même que la longueur hors tout, la largeur et le creux du navire.

Les estimations fournies ne tiennent pas compte des possibilités de retards ou d'autres événements imprévus qui peuvent avoir une incidence sur les coûts associés au transit d'un navire.

Aux fins d'une estimation, on présume qu'un pilote canadien sera assigné au navire dans la circonscription internationale no 1, sur le lac Ontario, et dans la circonscription internationale no 2. Les clients sont invités à communiquer directement avec les associations de pilotes américaines pour obtenir une estimation des coûts pour leurs services de pilotage.

5. Évaluation de la demande de crédit d'un nouveau client

Les nouveaux clients sont soumis à des prépaiements pour les trois premiers voyages complets pour le navire qu'ils représentent. Les nouveaux clients doivent communiquer avec le superviseur de la comptabilité de l'administration à narchambault@glpa-apgl.com afin d'obtenir une estimation pour le voyage envisagé. Les paiements anticipés doivent être envoyés à l'attention du superviseur de la comptabilité. Une fois les paiements reçus, celui-ci informera le répartiteur qu'un pilote peut être assigné au navire concerné. Après trois paiements anticipés concluants, l'agent ou l'armateur sera considéré comme un client régulier et aura droit aux modalités usuelles de paiement de l'Administration.

6. Changement d'adresse

L'Administration devrait être avisée par écrit, au plus tard cinq jours avant la date de déménagement anticipée, de tout changement d'adresse. L'avis écrit devrait être envoyé par courriel à facturation@glpa-apgl.com.

7. Recouvrement

L'Administration examinera les comptes qui sont en souffrance depuis plus de 30 jours et transmettra aux clients concernés un rappel d'échéance/de recouvrement. Si une entente raisonnable de paiement peut être conclue et respectée par le client, aucune autre mesure ne sera envisagée.

Si un compte client demeure en souffrance, l'Administration prendra une des mesures correctives suivantes afin de minimiser son exposition au risque financier :

- exiger du client qu'il fasse un dépôt pour chaque voyage prévu par le navire.
- exiger du client qu'il paie à l'avance le coût total pour chaque voyage prévu par le navire.
- refuser de fournir les services de pilotage au navire jusqu'à ce que le compte soit entièrement payé.
- tenter une poursuite judiciaire visant à recouvrer le solde impayé.

Les comptes seront examinés individuellement de façon à élaborer le plan de paiement le plus approprié. Lorsqu'on exige d'un client qu'il effectue un dépôt en vue d'un voyage donné, le dépôt sera appliqué uniquement à ce voyage et non au règlement d'un compte en souffrance. L'Administration se réserve le droit, à sa seule et entière discrétion et sans préavis, d'annuler tout crédit disponible et de refuser de fournir les services à un navire lorsque le client ne règle pas ses factures de pilotage. Toute facture en souffrance, y compris les intérêts, relative à une saison de navigation donnée doit être réglée avant le début de la saison de navigation suivante. À défaut, le client ou le navire concerné s'expose à une interruption des services de pilotage. Voir à ce sujet les articles 42 et 45 de la *Loi sur le pilotage* concernant les redevances de pilotage impayées. Cette loi se trouve à l'adresse Web <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/P-14/>.

8. Limite de responsabilité

La clause de limite de responsabilité suivante est incluse dans les modalités et conditions afin de préciser que l'Administration n'est pas responsable des pertes et dommages commerciaux, économiques ou indirects subis par ses clients ou une tierce partie.

En aucun cas l'Administration ou un de ses administrateurs, dirigeants, employés ou affiliés ne seront tenus responsables envers ses clients ou un de ses administrateurs, dirigeants, employés ou affiliés ou encore une tierce partie en cas de perte de bénéfices ou recettes, de perte de données, de perte de revenus, d'incapacité à générer les économies prévues ou pour tout autres dommages indirects, consécutifs, spéciaux, accessoires, punitifs ou autres torts similaires, qu'ils se soient produits ou aient été subis par suite de la non-disponibilité des services, de la prestation tardive des services, de l'accomplissement, du non-accomplissement, de la suspension, de la cessation, de la négligence, d'une violation (fondamentale ou autre) ou d'une action ou de l'inaction de l'Administration ou pour tout autres motifs, principes de droit ou d'équité, même si le client a avisé l'Administration de la possibilité d'une telle perte ou d'un tel dommage ou si l'Administration était au courant de la possibilité d'une telle perte ou d'un tel dommage ou aurait raisonnablement pu les prévoir.

E. Processus de règlement d'une contestation de facture

Réclamations et notes de crédit

Si un client croit que sa facture contient des données ou des redevances qui sont inexacts, le client doit communiquer avec le commis à la facturation au numéro (613)933-2991 poste 203 ou par courriel à l'adresse indiquée au haut de la facture. Pour toutes ces demandes, le numéro de facture doit être indiqué. L'Administration enquêtera sur chaque réclamation dans le but de résoudre les différends et de régler les réclamations en temps opportun. Si une réclamation est rejetée, une confirmation sera fournie avec le motif du rejet. **Une réclamation doit être faite dans les 30 jours de la date de la facture.**

Si le paiement d'un montant contesté est retenu par le client, et que l'Administration juge après enquête que le montant en souffrance doit être payé, des intérêts courront à partir de la date d'échéance. L'Administration se réserve le droit de faire des ajustements à la facturation si des exemptions ou crédits ont été réclamés d'une façon inappropriée.

F. Service à la clientèle et renseignements sur les comptes

L'Administration a une personne dédiée pour la facturation et une personne dédiée aux comptes à recevoir pour répondre aux demandes des clients. Une demande du client, accompagnée d'une brève explication du problème, peut être adressée aux personnes suivantes:

Facturation et estimation

- Téléphone: 613-933-2991 poste 203
- Courriel: facturation@glpa-apgl.com

Comptes à recevoir

- Téléphone: 613-933-2991 poste 217
- Courriel: comptesrecevables@glpa-apgl.com

Les heures de travail normales sont du lundi au vendredi de 8 h 15 à 16 h 30 (HNE/HAE).