

Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996

Statutory Authority

Pilotage Act

Sponsoring Agency

Atlantic Pilotage Authority

Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage de l'Atlantique

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

Description

The Atlantic Pilotage Authority is responsible for administering, in the interests of safety, an efficient pilotage service within the Canadian waters in and around the Atlantic Provinces. In addition, the Authority prescribes tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable and consistent with providing revenues sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

The Authority is proposing tariff amendments for some compulsory pilotage and non-compulsory pilotage areas, scheduled to become effective January 1, 1998.

For compulsory pilotage areas, the amendments constitute an adjustment, or realignment of rates, and the tariff charges reflect increases in areas that are losing money and decreases in those areas that exceed the established rate of return. For some areas there is no rate adjustment.

The amendment for non-compulsory pilotage areas specifically pertains to the rates contained in section 11 and Schedules I and VI of the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*, and the proposed increase is 2.5 percent. The last tariff increase for these areas was on January 21, 1995. This initiative will assist the Authority in maintaining financial self-sufficiency.

In addition, the Authority is proposing amendments relating to the charges for the use of a pilot boat and also various miscellaneous charges such as trial trips, compass adjustments, safety watches and cancellations. The new charges prescribed in these amendments will more closely reflect the actual cost of providing pilotage services; this is particularly evident in the case of the miscellaneous charges.

Alternatives

The Authority is required to provide a safe and efficient pilotage service to ensure safe navigation and protection of the marine environment. Costs have been kept to the minimum consistent with providing a safe and effective service, and further reductions in operating costs are not an alternative. Retention of the existing tariff rates was also a possible option. The Authority rejected this status quo alternative since a readjustment of tariff rates is necessary to reflect the actual costs for the various pilotage services performed and to ensure that the Authority will maintain its fiscal independence.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

Description

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) a la responsabilité d'administrer un service de pilotage efficace dans l'intérêt de la sécurité dans les eaux canadiennes des provinces de l'Atlantique et de leurs environs. L'APA prescrit également des tarifs de pilotage justes et raisonnables dont les revenus lui permettront d'accéder à l'autosuffisance financière de ses opérations.

L'APA propose d'apporter, à son tarif, des modifications visant certaines zones de pilotage obligatoire et certaines zones de pilotage non obligatoire. Ces modifications entreraient en vigueur le 1^{er} janvier 1998.

Les modifications visant les zones de pilotage obligatoire sont des rajustements de taux. La réorganisation des coûts permettra une augmentation des tarifs là où les régions perdent de l'argent et une diminution là où celles-ci dépassent le taux de rendement établi. D'autres régions bénéficieront du statu quo.

Les modifications visant les zones de pilotage non obligatoire concernent expressément les taux énoncés à l'article 11 et dans les annexes I et VI du *Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*. Une hausse de 2,5 p. 100 est proposée. La dernière hausse tarifaire effectuée dans ces zones remonte au 21 janvier 1995. L'APA conservera ainsi son autosuffisance financière.

L'APA propose également des modifications aux frais de bateau-pilote ainsi qu'à certains frais divers, notamment les voyages d'essais, la régulation des compas, les quarts de sécurité et les annulations. Grâce à ces autres modifications, les droits rendraient mieux compte du coût de la prestation des services de pilotage, particulièrement dans le cas des frais divers.

Solutions envisagées

L'APA a l'obligation d'assurer un service de pilotage et une circulation maritime sûrs et efficaces respectueux de l'environnement marin. Les coûts ont été maintenus au niveau le plus bas possible dans la mesure où le service demeure efficace et assure une circulation maritime sûre. De plus amples réductions des coûts d'exploitation ne sont pas une solution envisagée. Le maintien du tarif actuel a également été étudié. Cependant, l'Administration a rejeté la solution du statu quo car elle a besoin de ce rajustement pour compenser les coûts réels associés à la prestation des divers services de pilotage et conserver son autonomie financière.

Benefits and Costs

The charges prescribed in these amendments will ensure the continued efficiency of the pilotage services and will result in the Authority achieving the Corporate Plan objective of a 10 percent rate of return by the year 2000, thereby bringing closer to reality the elimination of cross-subsidization between areas. The adjustments will have a positive impact in that they distribute the pilotage costs to users in a more equitable manner and are expected to be revenue-neutral for the Authority. Some areas will experience higher costs, while others will have lower costs, and some areas, in fact, will have no change in rates. Foreign shipping, represented by the Shipping Federation of Canada, constitutes the majority of users, while domestic shipping represents approximately 25 percent.

Consultation

Consultation took place in various forms with representatives from interested parties, and the proposed charges have met with general acceptance. These parties included the Shipping Federation of Canada, the Canadian Shipowners Association and the provincial governments of Newfoundland and Labrador, New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island. Local port agents and port authorities were also made aware of the proposed amendments.

Provision for this amendment is made in the *1997 Federal Regulatory Plan*, under Proposal No. TC/97-5-L.

Compliance and Enforcement

Section 45 of the *Pilotage Act* ensures compliance with these Regulations, as it provides for the detention of a vessel until the necessary fees have been paid.

Contact

Captain R. Anthony McGuinness, Chairman, Atlantic Pilotage Authority, Purdy's Wharf, Tower 1, Suite 1402, 1959 Upper Water Street, Halifax, Nova Scotia B3J 3N2, (902) 426-2550 (Telephone), (902) 426-4004 (Facsimile).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to section 34^a of the *Pilotage Act*, that the Atlantic Pilotage Authority proposes, pursuant to section 33 of that Act, to make the annexed *Regulations Amending the Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*.

Interested persons who have reason to believe that any charge in the proposed Regulations is prejudicial to the public interest, including, without limiting the generality thereof, the public interest that is consistent with the national transportation policy set out in section 5 of the *Canada Transportation Act*^b, may file a notice of objection setting out the grounds therefor with the Canadian Transportation Agency within 30 days after the date of publication of this notice. The notice of objection should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9.

R. ANTHONY MCGUINNESS

*Chairman
Atlantic Pilotage Authority*

Avantages et coûts

Les modifications apportées au tarif faciliteront la poursuite de services de pilotage efficaces et la réalisation de l'objectif du Plan d'entreprise qui consiste à atteindre un taux de rendement de 10 p. 100 d'ici l'an 2000 et à favoriser l'élimination de l'inter-financement des secteurs. Les rajustements auront un effet positif en ce sens qu'ils répartiront les coûts du pilotage plus équitablement entre les usagers sans changer le niveau global des recettes de l'APA. Les coûts seront plus élevés dans des secteurs moins élevés dans d'autres, tandis que les taux ne changeront pas dans certains secteurs. Notons que la majeure partie des usagers étrangers est représentée par la Fédération maritime du Canada et que 25 p. 100 du transport maritime est intérieur.

Consultations

Des consultations ont été tenues de plus d'une manière avec les parties concernées par les modifications proposées et toutes ont donné leur accord, notamment la Fédération maritime du Canada, l'Association des armateurs canadiens ainsi que les gouvernements provinciaux de Terre-Neuve et du Labrador, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. Les agents portuaires locaux et les administrations portuaires locales connaissent la nature des modifications proposées.

La présente modification est annoncée dans les *Projets de réglementation fédérale de 1997*, proposition n° TC/97-5-L.

Respect et exécution

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* décrit le mécanisme de conformité : un bâtiment peut être retenu jusqu'à ce que les droits exigés soient payés.

Personne-ressource

Capitaine R. Anthony McGuinness, Président, Administration de pilotage de l'Atlantique, Purdy's Wharf, Tour 1, Bureau 1402, 1959, rue Upper Water, Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3N2, (902) 426-2550 (téléphone), (902) 426-4004 (télécopieur).

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 34^a de la *Loi sur le pilotage*, que l'Administration de pilotage de l'Atlantique, en vertu de l'article 33 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996*, ci-après.

Les intéressés qui ont des raisons de croire qu'un droit figurant dans le projet de règlement nuit à l'intérêt public, notamment l'intérêt public qui est compatible avec la politique nationale des transports énoncée à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*^b, peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada* ainsi que la date de publication du présent avis et d'envoyer le tout à l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9.

*Le président
Administration de pilotage de l'Atlantique*
R. ANTHONY MCGUINNESS

^a S.C., 1996, c. 10, s. 251

^b S.C., 1996, c. 10

^a L.C. (1996), ch. 10, art. 251

^b L.C. (1996), ch. 10

**REGULATIONS AMENDING THE ATLANTIC
PILOTAGE TARIFF REGULATIONS, 1996**

AMENDMENTS

1. Subsection 11(1) of the *Atlantic Pilotage Tariff Regulations, 1996*¹ is replaced by the following:

11. (1) A charge of \$453 for each 24-hour period, or part of a 24-hour period, is payable if the services of a pilot are used to pilot a ship, other than a dead ship or an oil rig, in a coastal area.

2. Sections 14 to 17 of the Regulations are replaced by the following:

14. (1) The charge for the use of a pilot boat to embark or disembark a pilot for pilotage service on an oil rig in a compulsory pilotage area set out in column 1 of an item of Schedule 2 is the basic charge set out in column 4 of that item.

(2) The charge for the use of a pilot boat if a request for the service of a pilot boat is cancelled after the pilot has embarked on the pilot boat in a compulsory pilotage area set out in column 1 of an item of Schedule 2 is the basic charge set out in column 4 of that item.

(3) The charge for the use of a pilot boat to embark or disembark a pilot for pilotage service on a safety watch in a compulsory pilotage area set out in column 1 of an item of Schedule 2 is the basic charge set out in column 4 of that item.

(4) The charge for the use of a pilot boat to embark or disembark a pilot for pilotage service in a non-compulsory pilotage area is

(a) the basic charge set out in column 4 of that item, if the pilot boat is dispatched from a compulsory pilotage area set out in column 1 of an item of Schedule 2; and

(b) the actual cost of hiring the pilot boat, if the pilot boat is dispatched from a non-compulsory pilotage area.

LOCKS

15. A charge of \$158 is payable in respect of the passage of a ship through Canso Lock or St. Peter's Lock.

TRIAL TRIPS

16. The charge for a trial trip is

(a) for the first three hours or less, \$171; and

(b) for each hour or part of an hour after the first three hours, \$68.

COMPASS ADJUSTMENTS

17. The charge for ship movements required for adjusting a ship's compasses or calibrating a ship's direction finders is

(a) for the first three hours or less, \$171; and

(b) for each hour or part of an hour after the first three hours, \$68.

3. Section 19 of the Regulations is replaced by the following:

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LE
TARIF DE L'ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE
L'ATLANTIQUE, 1996**

MODIFICATIONS

1. Le paragraphe 11(1) du Règlement sur le tarif de l'Administration de pilotage de l'Atlantique, 1996¹ est remplacé par ce qui suit :

11. (1) Lorsque les services d'un pilote sont utilisés pour piloter un navire, autre qu'un navire mort ou une plate-forme de forage pétrolier, dans une zone côtière, un droit de 453 \$ est payable pour chaque période de 24 heures ou moins.

2. Les articles 14 à 17 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

14. (1) Le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote affecté au pilotage d'une plate-forme de forage pétrolier dans une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 2 est le droit forfaitaire prévu à la colonne 4.

(2) Le droit forfaitaire prévu à la colonne 4 de l'annexe 2 pour l'utilisation d'un bateau-pilote lors de l'annulation d'une demande de service de bateau-pilote dans une zone de pilotage obligatoire après que le pilote ait embarqué sur le bateau-pilote, mentionnée à la colonne 1 est exigible.

(3) Le droit forfaitaire prévu à la colonne 4 de l'annexe 2 pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote affecté au pilotage durant un quart de sécurité dans une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 est exigible.

(4) Le droit pour l'utilisation d'un bateau-pilote pour l'embarquement ou le débarquement d'un pilote affecté au pilotage dans une zone de pilotage non obligatoire est :

a) lorsque le bateau-pilote est dépêché à partir d'une zone de pilotage obligatoire mentionnée à la colonne 1 de l'annexe 2, le droit forfaitaire prévu à la colonne 4;

b) lorsque le bateau-pilote est dépêché à partir d'une zone de pilotage non obligatoire, le coût réel de l'engagement du bateau-pilote.

ÉCLUSES

15. Un droit de 158 \$ est exigible pour le passage d'un navire dans les écluses de Canso ou de St. Peter's.

VOYAGES D'ESSAI

16. Les droits suivants sont exigibles pour un voyage d'essai :

a) pour la période initiale de trois heures ou moins, 171 \$;

b) pour chaque heure ou fraction d'heure excédant trois heures, 68 \$.

RÉGULATION DES COMPAS

17. Les droits suivants sont exigibles pour les mouvements d'un navire effectués pour la régulation des compas ou des radiogoniomètres du navire :

a) pour la période initiale de trois heures ou moins, 171 \$;

b) pour chaque heure ou fraction d'heure excédant trois heures, 68 \$.

3. L'article 19 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

¹ SOR/95-586

¹ DORS/95-586

19. (1) Subject to subsection (2), if a pilot is detained on board ship for any reason other than adverse weather conditions, the charge is

- (a) for the first half-hour or less of detention, no charge;
- (b) for the second half-hour of detention or part of it, \$68; and
- (c) for each hour of detention, or part of the hour, after the second half-hour, \$68.

(2) The maximum charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$506.

4. Subsection 20(1) of the Regulations is replaced by the following:

20. (1) If pilotage services are requested and the pilot reports for duty at the pilot station and is detained there, the charge for the period of detention is \$68 for each hour or less of detention, up to a maximum of \$506 for any 24-hour period.

5. Subsection 24(1) of the Regulations is replaced by the following:

24. (1) If the owner, master or agent of a ship other than an oil rig, or the Authority, requires a pilot to be on duty on board the ship for reasons relating to safety, the charge payable is \$510 for each 15-hour period, or part of a 15-hour period, that the pilot is required to be on duty.

6. Section 25 of the Regulations is replaced by the following:

25. If pilot services are requested for a ship and the request is cancelled after a pilot reports for pilotage duty, the following charges are payable:

- (a) \$300; and
- (b) if the request is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty, a charge of \$40 for each hour, or part of an hour, after the first hour.

7. Section 29 of the Regulations and the heading before it are repealed.

8. The heading "SCHEDULE P" in Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

SCHEDULE I

9. Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

SCHEDULE 2
(Sections 5 and 14)

COMPULSORY PILOTAGE AREAS—
ONE-WAY TRIPS

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Minimum Charge (\$)	Column 3 Unit Charge (\$)	Column 4 Basic Charge (\$)
1.	Miramichi, N.B.	n/a	6.06	543.00
2.	Restigouche (Zone A, Dalhousie and Zone B, Campbellton), N.B.	n/a	4.28	516.00

19. (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque le pilote est retenu à bord d'un navire pour toute raison autre que des conditions atmosphériques défavorables, les droits suivants sont exigibles :

- a) pour la première demi-heure de retenue ou fraction de celle-ci, aucun droit;
- b) pour la deuxième demi-heure de retenue ou fraction de celle-ci, 68 \$;
- c) pour chaque heure ou fraction d'heure subséquente de retenue, 68 \$.

(2) Les droits visés au paragraphe (1) ne peuvent dépasser 506 \$ par période de 24 heures.

4. Le paragraphe 20(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

20. (1) Lorsque le pilote dont les services ont été demandés se présente à la station de pilotage et y est retenu, un droit de 68 \$ est exigible pour chaque heure de retenue ou fraction d'heure, jusqu'à concurrence de 506 \$ par période de 24 heures.

5. Le paragraphe 24(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

24. (1) Lorsque le pilote est tenu, à la demande du propriétaire, du capitaine ou de l'agent d'un navire autre qu'une plate-forme de forage pétrolier ou à la demande de l'Administration, d'être de service à bord du navire pour des raisons liées à la sécurité, un droit de 510 \$ est exigible pour chaque période de 15 heures ou moins durant laquelle le pilote est tenu d'être de service.

6. L'article 25 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

25. Lorsque le pilote dont les services ont été demandés se présente à son affectation et que la demande est par la suite annulée, les droits suivants sont payables :

- a) 300 \$;
- b) lorsque la demande de service est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son affectation, un droit de 40 \$ pour chaque heure ou moins, à l'exclusion de la première heure.

7. L'article 29 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

8. Le titre « ANNEXE I » de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

ANNEXE I

9. L'annexe II du même règlement est remplacée par ce qui suit :

ANNEXE 2
(articles 5 et 14)

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE—
VOYAGES SIMPLES

Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit minimum (\$)	Colonne 3 Droit unitaire (\$)	Colonne 4 Droit forfaitaire (\$)
1.	Miramichi (N.-B.)	S/O	6,06	543,00
2.	Restigouche (N.-B.) (Zone A Dalhousie et Zone B Campbellton)	S/O	4,28	516,00

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Minimum Charge (\$)	Column 3 Unit Charge (\$)	Column 4 Basic Charge (\$)	Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit minimum (\$)	Colonne 3 Droit unitaire (\$)	Colonne 4 Droit forfaitaire (\$)
3.	Bay of Exploits (Botwood and Lewisporte), Nfld.	n/a	4.72	359.00	3.	Baie des Exploits (T.-N.) (Botwood et Lewisporte)	S/O	4,72	359,00
4.	Clarenville, Nfld.	n/a	3.96	414.00	4.	Clarenville (T.-N.)	S/O	3,96	414,00
5.	Holyrood, Nfld.	n/a	2.58	361.00	5.	Holyrood (T.-N.)	S/O	2,58	361,00
6.	Humber Arm, Nfld.	n/a	4.36	321.00	6.	Humber Arm (T.-N.)	S/O	4,36	321,00
7.	Placentia Bay (Zone A only), Nfld.	n/a	3.87	538.00	7.	Baie Placentia (T.-N.) (Zone A seulement)	S/O	3,87	538,00
8.	Placentia Bay (Zones A and B), Nfld.	n/a	4.37	648.00	8.	Baie Placentia (T.-N.) (Zones A et B)	S/O	4,37	648,00
9.	St. John's, Nfld.	n/a	3.50	357.00	9.	St. John's (T.-N.)	S/O	3,50	357,00
10.	Stephenville, Nfld.	n/a	3.18	420.00	10.	Stephenville (T.-N.)	S/O	3,18	420,00
11.	Cape Breton (Zone A, Sydney), N.S.	n/a	2.80	470.00	11.	Cap Breton (N.-É.) (Zone A, Sydney)	S/O	2,80	470,00
12.	Cape Breton (Zone B-1, Bras d'Or Lake), N.S.	n/a	2.18	367.00	12.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B-1, lac Bras d'Or)	S/O	2,18	367,00
13.	Cape Breton (Zone B-2, Bras d'Or Lake), N.S.	n/a	2.18	367.00	13.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B-2, lac Bras d'Or)	S/O	2,18	367,00
14.	Cape Breton (Zones C and D, Strait of Canso), N.S.	n/a	2.46	507.00	14.	Cap Breton (N.-É.) (Zones C et D, détroit de Canso)	S/O	2,46	507,00
15.	Halifax, N.S.	316.00	1.48	304.00	15.	Halifax (N.-É.)	316,00	1,48	304,00
16.	Pugwash, N.S.	n/a	4.79	406.00	16.	Pugwash (N.-É.)	S/O	4,79	406,00
17.	Charlottetown, P.E.I.	n/a	3.49	355.00	17.	Charlottetown (Î.-P.-É.)	S/O	3,49	355,00

10. The portion of Schedule III to the Regulations before item 1 is replaced by the following:

10. Le passage de l'annexe III du même règlement précédant l'article 1 est remplacé par ce qui suit :

SCHEDULE 3
(Section 6)

ANNEXE 3
(article 6)

COMPULSORY PILOTAGE AREA—
TRIPS THROUGH

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — VOYAGES VIA
UNE ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Flat Charge (\$)	Column 3 Unit Charge (\$)	Column 4 Basic Charge (\$)
------	--------------------------------------	------------------------------	------------------------------	-------------------------------

Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit fixe (\$)	Colonne 3 Droit unitaire (\$)	Colonne 4 Droit forfaitaire (\$)
---------	---	------------------------------	----------------------------------	-------------------------------------

11. The portion of item 2 of Schedule 3 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

11. La colonne 2 de l'article 2 de l'annexe 3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Column 2	
Item	Flat Charge (\$)
2.	1,171.00

Colonne 2	
Article	Droit fixe (\$)
2.	1 171,00

12. Schedule IV to the Regulations is replaced by the following:

SCHEDULE 4
(Section 7)

COMPULSORY PILOTAGE AREAS—MOVAGES

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Flat Charge (\$)	Column 3 Minimum Charge (\$)	Column 4 Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Column 5 Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Column 6 Unit Charge, Pilot Boat Used (\$)	Column 7 Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
1.	Miramichi, N.B.	598.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
2.	Restigouche (Zone A, Dalhousie and Zone B, Campbellton), N.B.	426.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
3.	Bay of Exploits (Botwood and Lewisporte), Nfld.	446.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
4.	Clarenville, Nfld.	451.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

Item	Column 1 Compulsory Pilotage Area	Column 2 Flat Charge (\$)	Column 3 Minimum Charge (\$)	Column 4 Unit Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Column 5 Basic Charge, No Pilot Boat Used (\$)	Column 6 Unit Charge, Pilot Boat Used (\$)	Column 7 Basic Charge, Pilot Boat Used (\$)
5.	Holyrood, Nfld.	435.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
6.	Humber Arm, Nfld.	440.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
7.	Placentia Bay (Zone A only), Nfld.	n/a	538.00	3.10	430.00	3.48	484.00
8.	Placentia Bay (Zones A and B), Nfld.	n/a	638.00	3.50	518.00	3.93	584.00
9.	St. John's, Nfld.	n/a	n/a	2.80	285.00	3.15	321.00
10.	Stephenville, Nfld.	444.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
11.	Cape Breton (Zone A, Sydney), N.S.	n/a	470.00	2.24	375.00	2.52	424.00
12.	Cape Breton (Zone B-1, Bras d'Or Lake), N.S.	n/a	396.00	1.64	275.00	1.86	312.00
13.	Cape Breton (Zone B-2, Bras d'Or Lake), N.S.	n/a	396.00	1.64	275.00	1.86	312.00
14.	Cape Breton (Zones C and D, Strait of Canso), N.S.	n/a	637.00	0.74	152.00	0.99	203.00
15.	Halifax, N.S.	n/a	297.00	1.18	243.00	1.33	274.00
16.	Pugwash, N.S.	437.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
17.	Charlottetown, P.E.I.	384.00	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a

12. L'annexe IV du même règlement est remplacée par ce qui suit :

ANNEXE 4
(*article 7*)

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE — DÉPLACEMENTS

Article	Colonne 1 Zone de pilotage obligatoire	Colonne 2 Droit fixe (\$)	Colonne 3 Droit minimum (\$)	Colonne 4 Droit unitaire (\$ sans bateau- pilote)	Colonne 5 Droit forfaitaire (\$ sans bateau- pilote)	Colonne 6 Droit unitaire (\$ avec bateau- pilote)	Colonne 7 Droit forfaitaire (\$ avec bateau- pilote)
1.	Miramichi (N.-B.)	598,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
2.	Restigouche (N.-B.) (Zone A, Dalhousie et Zone B, Campbellton)	426,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
3.	Baie des Exploits (T.-N.) (Botwood et Lewisporte)	446,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
4.	Clarendville (T.-N.)	451,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
5.	Holyrood (T.-N.)	435,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
6.	Humber Arm (T.-N.)	440,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
7.	Baie Placentia (T.-N.) (Zone A seulement)	S/O	538,00	3,10	430,00	3,48	484,00
8.	Baie Placentia (T.-N.) (Zones A et B)	S/O	638,00	3,50	518,00	3,93	584,00
9.	St. John's (T.-N.)	S/O	S/O	2,80	285,00	3,15	321,00
10.	Stephenville (T.-N.)	444,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
11.	Cap Breton (N.-É.) (Zone A, Sydney)	S/O	470,00	2,24	375,00	2,52	424,00
12.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B-1, lac Bras d'Or)	S/O	396,00	1,64	275,00	1,86	312,00
13.	Cap Breton (N.-É.) (Zone B-2, lac Bras d'Or)	S/O	396,00	1,64	275,00	1,86	312,00
14.	Cap Breton (N.-É.) (Zones C et D, détroit de Canso)	S/O	637,00	0,74	152,00	0,99	203,00
15.	Halifax (N.-É.)	S/O	297,00	1,18	243,00	1,33	274,00
16.	Pugwash (N.-É.)	437,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
17.	Charlottetown (Î.-P.-É.)	384,00	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

13. The portion of Schedule V to the Regulations before item 1 is replaced by the following:

SCHEDULE 5
(*Section 8*)

SAINT JOHN COMPULSORY PILOTAGE AREA—
TRIPS AND MOVAGES

Item	Column 1 Trip or Movement	Column 2 Flat charge (\$)	Column 3 Supple- mentary Charge (\$)	Column 4 Minimum Charge (\$)	Column 5 Unit Charge (\$)	Column 6 Basic Charge (\$)
------	---------------------------------	------------------------------------	--	---------------------------------------	------------------------------------	-------------------------------------

13. Le passage de l'annexe V du même règlement précédant l'article 1 est remplacé par ce qui suit :

ANNEXE 5
(*article 8*)

ZONE DE PILOTAGE OBLIGATOIRE DE SAINT-JOHN —
VOYAGES ET DÉPLACEMENTS

Article	Colonne 1 Voyage ou déplace- ment	Colonne 2 Droit fixe (\$)	Colonne 3 Droit supplé- mentaire (\$)	Colonne 4 Droit minimum (\$)	Colonne 5 Droit unitaire (\$)	Colonne 6 Droit forfaitaire (\$)
---------	--	------------------------------------	---	---------------------------------------	--	---

14. The portion of Schedule VI to the Regulations before item 1 is replaced by the following:

SCHEDULE 6
(Sections 9 and 10)

PORT AND HARBOUR AREAS—
ONE-WAY TRIPS AND MOVAGES

Item	Column 1 Port or Harbour Area	Column 2 Minimum Charge, One-way Trip (\$)	Column 3 Unit Charge, One-way Trip (\$)	Column 4 Movage Charge (\$)
------	-------------------------------------	--	--	-----------------------------------

15. The Regulations are amended by replacing the expressions “column I”, “column II”, “column III”, “column IV”, “column V”, “column VI” and “column VII” with the expressions “column 1”, “column 2”, “column 3”, “column 4”, “column 5”, “column 6” and “column 7”, respectively, in sections 5 to 10.

16. The Regulations are amended by replacing the expressions “Schedule I”, “Schedule II”, “Schedule III”, “Schedule IV”, “Schedule V”, “Schedule VI”, with the expressions “Schedule 1”, “Schedule 2”, “Schedule 3”, “Schedule 4”, “Schedule 5” and “Schedule 6”, respectively, in the following provisions:

- (a) the definition “non-compulsory pilotage area” in section 2;
- (b) sections 5 to 10; and
- (c) paragraphs 11(2)(a) and (b).

COMING INTO FORCE

17. These Regulations come into force on January 1, 1998.

[42-1-o]

14. Le passage de l'annexe VI du même règlement précédant l'article 1 est remplacé par ce qui suit :

ANNEXE 6
(articles 9 et 10)

ZONES D'UN PORT OU D'UN HAVRE —
VOYAGES SIMPLES ET DÉPLACEMENTS

Article	Colonne 1 Zone d'un port ou d'un havre	Colonne 2 Droit minimum, voyage simple (\$)	Colonne 3 Droit unitaire, voyage simple (\$)	Colonne 4 Droit pour un déplacement (\$)
---------	--	---	---	---

15. Dans les articles 5 à 10 du même règlement, les mentions « colonne I », « colonne II », « colonne III », « colonne IV », « colonne V », « colonne VI » et « colonne VII », sont respectivement remplacées par « colonne 1 », « colonne 2 », « colonne 3 », « colonne 4 », « colonne 5 », « colonne 6 » et « colonne 7 ».

16. Dans les passages suivants du même règlement, les mentions « annexe I », « annexe II », « annexe III », « annexe IV », « annexe V » et « annexe VI » sont respectivement remplacées par « annexe 1 », « annexe 2 », « annexe 3 », « annexe 4 », « annexe 5 » et « annexe 6 » :

- a) la définition de « zone de pilotage non obligatoire », à l'article 2;
- b) les articles 5 à 10;
- c) les alinéas 11(2)a) et b).

ENTRÉE EN VIGUEUR

17. Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier 1998.

[42-1-o]