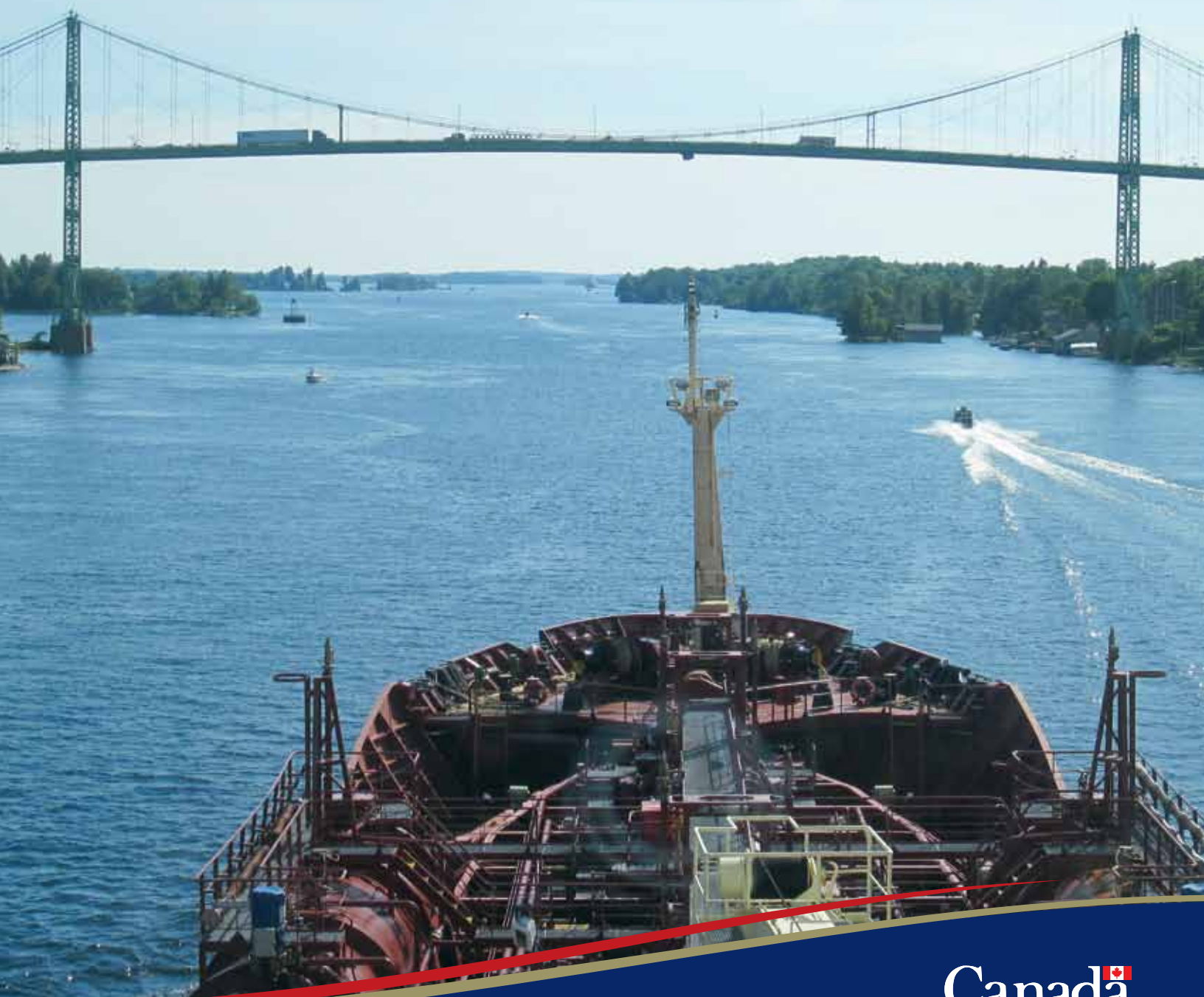




Administration de pilotage  
des Grands Lacs

# Rapport annuel 2010



Canada 

**Siège social**

2<sup>e</sup> ÉTAGE  
202, RUE PITT  
CORNWALL (ONTARIO)

**Région de l'Ouest**

L'ÉCLUSE N<sup>o</sup> 7, CANAL WELLAND  
THOROLD (ONTARIO)

**Région de l'Est**

2<sup>e</sup> ÉTAGE  
202, RUE PITT  
CORNWALL (ONTARIO)

**ADRESSE POSTALE**

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

[www.glpa-apgl.com](http://www.glpa-apgl.com)



*Toutes les photos dans ce rapport ont été prises dans les eaux canadiennes des Grands Lacs par des pilotes de l'Administration.*

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

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





Membres de l'Administration, à l'avant de gauche à droite :  
Richard Bélisle, J. Douglas Smith (président), Terry Geddes,  
à l'arrière : Andrew Digby, Capitaine Michel Desrochers, Capitaine Michael Pratt, Tim Dool.



Direction de l'Administration, à l'avant de gauche à droite :  
Nathalie Archambault, Nancy McAteer, Christine Doherty,  
à l'arrière : Réjean Ménard, Raymond Lalonde, Daniel Trottier, Robert Lemire.

## RAPPORT DU PRÉSIDENT ET DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le 3 mars 2011

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

Monsieur,

Au nom du conseil d'administration et de la direction de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, nous avons le plaisir de vous présenter notre rapport annuel de 2010. Ce rapport est présenté en vertu de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

La récession économique mondiale que nous avons connue en 2008 et 2009 a causé une réduction de 42 % du trafic maritime sur les Grands Lacs. L'Administration a entrepris l'année 2010 avec un personnel réduit de 15 % à la suite de compressions majeures des dépenses mises en œuvre à la fin de 2009. Avec la reprise économique, le trafic maritime a repris graduellement en 2010 et l'année s'est terminée avec une hausse de 36 % du trafic par rapport à l'année précédente. Grâce à cette hausse, l'Administration a enregistré au cours de l'année des revenus de 20 088 724 \$, soit une augmentation de 46 % par rapport à 2009. Pour ce qui est des dépenses, elles ont totalisé 18 043 417 \$, une augmentation de 15 % par rapport à l'année précédente. En maintenant sa politique de réduction des coûts et en maximisant les revenus, l'Administration a affiché un excédent d'exploitation de 2 045 307 \$ en 2010 et prévoit éliminer son déficit au cours des quatre prochaines années.

L'Administration de pilotage des Grands Lacs adhère aux mesures de limitation des coûts et des salaires annoncées par le gouvernement du Canada en 2010 et entend maintenir l'application de ces mesures en 2011.

L'Administration a atteint ses principaux objectifs établis en vertu de la loi, soit de dispenser des services de pilotage de façon économique et sécuritaire dans un contexte commercial, tout en maintenant son autonomie financière.

Nous désirons profiter de cette occasion pour souligner le rôle qu'ont joué le conseil d'administration et la direction, de même que la compétence et le professionnalisme dont a fait preuve notre équipe de pilotes. Nous reconnaissons que c'est grâce à eux si l'Administration a réussi à remplir son mandat de dispenser des services de pilotage de façon sécuritaire et économique dans la région des Grands Lacs.

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 du 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 assure 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 partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements et les règlements administratifs de l'Administration.

Le conseil d'administration est composé d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. 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 revoir les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont révisés et approuvés par le conseil d'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.R. Ménard

Cornwall (Ontario)  
Le 3 mars 2011



## 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<sup>er</sup> octobre 1998, l'Administration fonctionnait sous le nom de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, Limitée. En vertu de la *Loi maritime*, 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<sup>er</sup> 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 délivrés;
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;
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

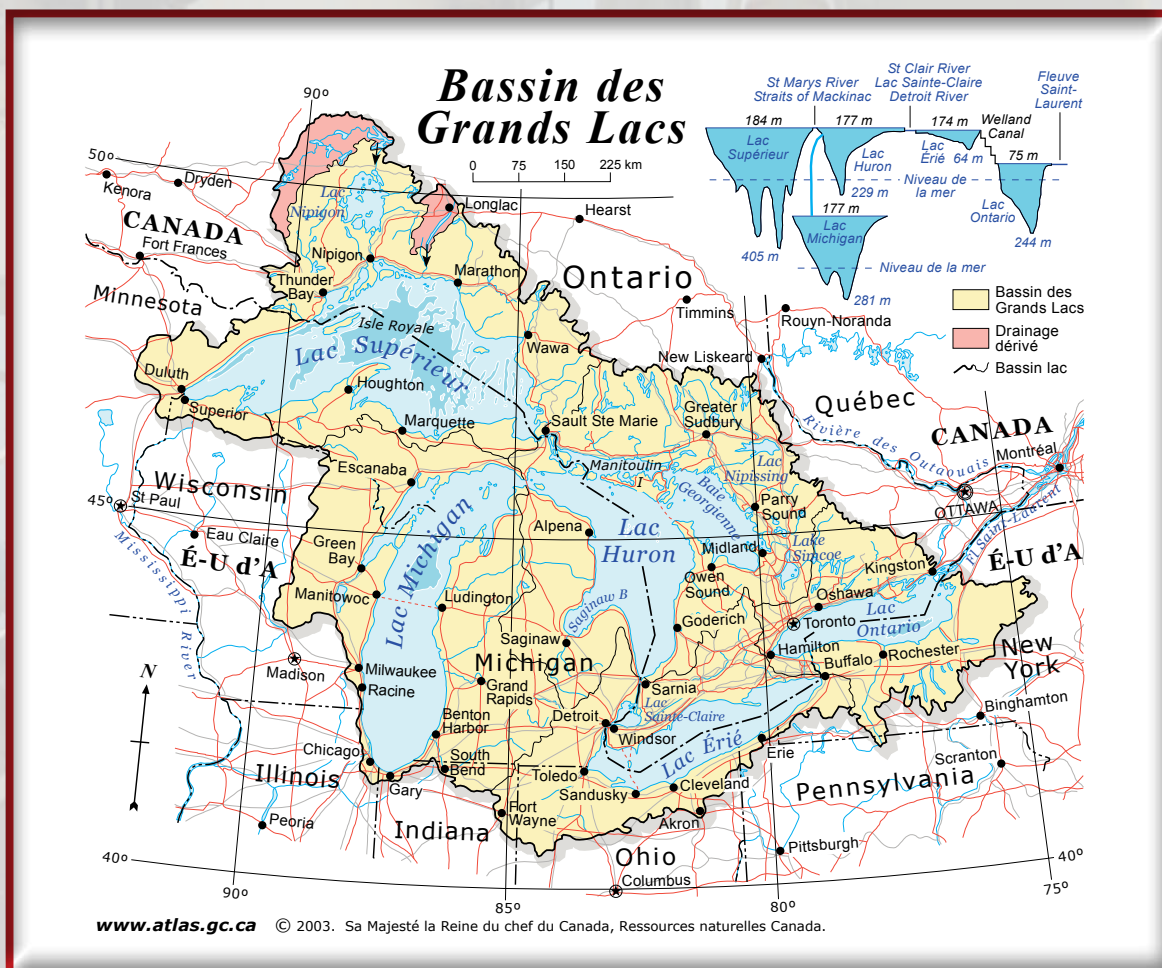
À des fins de sécurité, l'Administration exploite un service de pilotage maritime dans toutes les eaux canadiennes des provinces de l'Ontario, du Manitoba et de Québec, au sud de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert.

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 n° 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 sur 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'Administration 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.



## APERÇU DES ACTIVITÉS

### Trafic

L'Administration a connu en 2008 et 2009 une diminution du trafic de l'ordre de 42 %. Au cours de cette période, elle a réduit de 62,5 à 54,5, soit 15 %, le nombre de ses pilotes actifs.

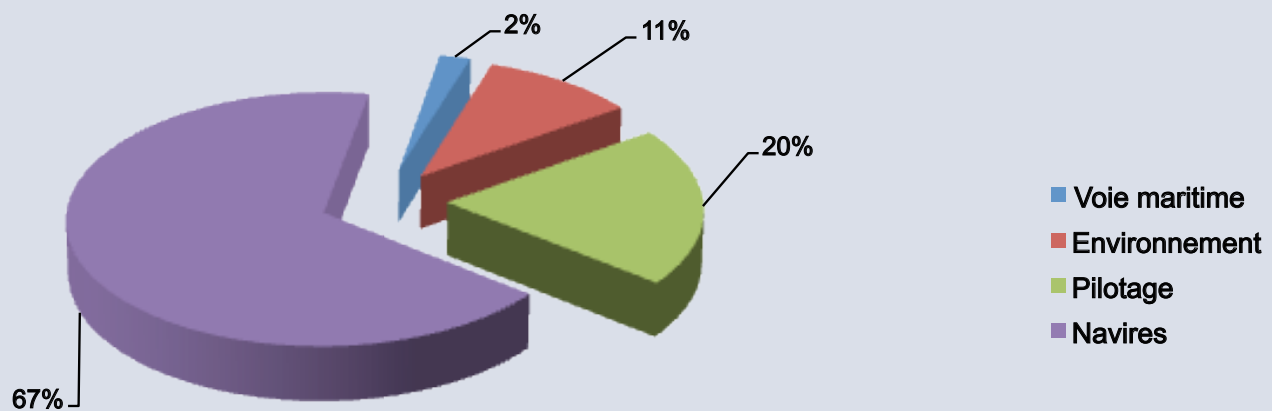
Le trafic a augmenté de façon significative en 2010, principalement grâce à la reprise économique en Amérique du Nord et en Europe. Le nombre d'affectations de pilotage a augmenté de 36 %, avec comme résultat un accroissement de la charge de travail des pilotes. Ceux-ci ont vu leur nombre d'affectations augmenter de 79 à 107 entre 2009 et 2010.

### Niveaux de service

Les conventions collectives que l'Administration a conclues avec ses pilotes dictent les calendriers de travail et de rappel lorsque le trafic augmente durant les périodes de pointe. L'Administration pourvoit en personnel à un niveau qui lui permet de répondre aux pointes de trafic et de diminuer les retards le plus possible, mais prend garde de ne pas embaucher un trop grand nombre de pilotes, ce qui aurait comme résultat de faire augmenter les coûts fixes. Les retards aux navires coûtent très cher aux usagers et font l'objet d'une surveillance continue dans le cadre de la mesure du rendement.

En 2010, les retards occasionnés aux navires qui demandaient un pilote sur les Grands Lacs ont totalisé 6 525 heures, dont 20 %, soit 1 330 heures, étaient directement attribuables à un manque de pilotes. En 2009, ces retards totalisaient 6 438 heures, dont 2 %, soit 139 heures, étaient attribuables au manque de pilotes. L'augmentation des retards en 2010 est due principalement à une augmentation de 36 % du trafic, conjugué au fait que l'Administration avait à son emploi moins de pilotes par rapport à 2009.

### Retards aux navires - saison de navigation 2010



## INCIDENTS MARITIMES

L'Administration passe annuellement en revue tous les incidents maritimes survenus sur les Grands Lacs et qui impliquent les officiers de navigation et les pilotes canadiens. L'Administration n'a aucune autorité sur les officiers et les pilotes américains qui naviguent sur ces eaux et ne compile donc pas de statistiques à leur sujet. Un total de 7 incidents maritimes impliquant des pilotes canadiens sont survenus cette année, soit 3 de moins que la moyenne des 5 dernières années. La plupart des incidents en 2010 sont le fait de navires qui heurtent les murs d'écluse et sont de nature mineure. Ce chiffre est relativement bas si on tient compte de l'augmentation de 36 % du trafic. L'Administration, de concert avec son comité de formation des pilotes, étudie sur une base régulière les incidents qui sont survenus dans le passé et qui ont été reproduits sur simulateur, afin de permettre aux pilotes de pratiquer ces manœuvres et d'autres manœuvres d'urgence au cours de leur formation hivernale.

À la suite de sa revue des incidents de 2010, l'Administration est heureuse de signaler qu'il n'est survenu aucun incident majeur devant faire l'objet d'une présentation distincte.

### STATISTIQUE SUR LES INCIDENTS MARITIMES

INCIDENT	2010	2009	2008	2007	2006
Abordage	-	-	-	-	-
Naufrage	-	-	-	-	-
Incendie/Explosion	-	-	-	-	-
Échouement	1	1	-	1	3
Heurt violent	-	1	1	1	1
Contact avec le mur d'une écluse	6	6	9	7	5
Heurt de la berge/du fond	-	-	3	1	1
Avaries causées par la glace	-	-	-	-	-
Câble d'arrêt	-	-	1	2	-
<b>TOTAL</b>	<b><u>7</u></b>	<b><u>8</u></b>	<b><u>14</u></b>	<b><u>12</u></b>	<b><u>10</u></b>
Pourcentage d'affectations sans incident	99,9 %	99,8 %	99,8 %	99,8 %	99,9 %

### Synopsis 2010

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.

### 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. L'Administration a examiné ses besoins en termes de main-d'œuvre pour les quatre prochaines années; en se fondant sur les listes de disponibilité actuelles de candidats qualifiés pour ses quatre circonscriptions de pilotage, elle a déterminé qu'il lui pourra répondre à ses besoins de recrutement. Cette analyse est fondée sur un volume de trafic qui serait maintenu au niveau actuel.



## APERÇU DES ÉTATS FINANCIERS

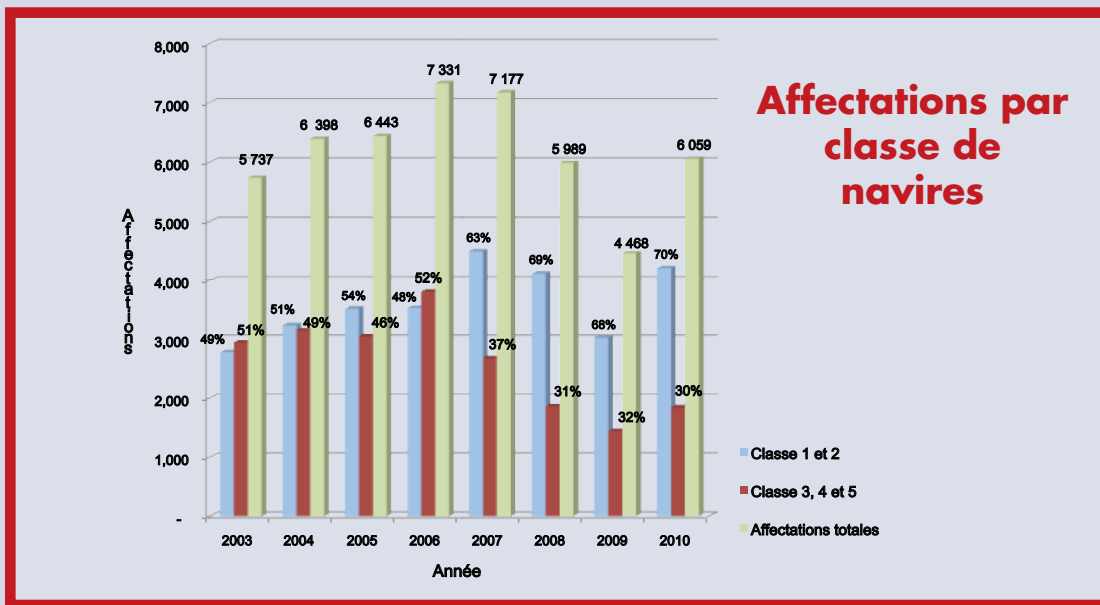
L'Administration a entrepris l'exercice financier 2010 avec un déficit accumulé de 5 509 649 \$ et le termine avec un déficit accumulé de 3 464 342 \$, soit une diminution de 2 045 307 \$. L'objectif de l'Administration est d'éliminer son déficit accumulé en vigueur au cours des quatre prochaines années.

Les profits en 2010 sont attribuables à une augmentation du trafic, à une réduction des frais d'exploitation et d'administration, et aux rajustements tarifaires mis en application au cours de l'exercice financier. Les revenus ont augmenté de 6 319 119 \$ par rapport à 2009.

L'Administration avait une marge de crédit de 6 000 000 \$ et a utilisé sa marge de crédit pour la majorité de l'année. La marge de crédit a été remboursée au début de novembre.

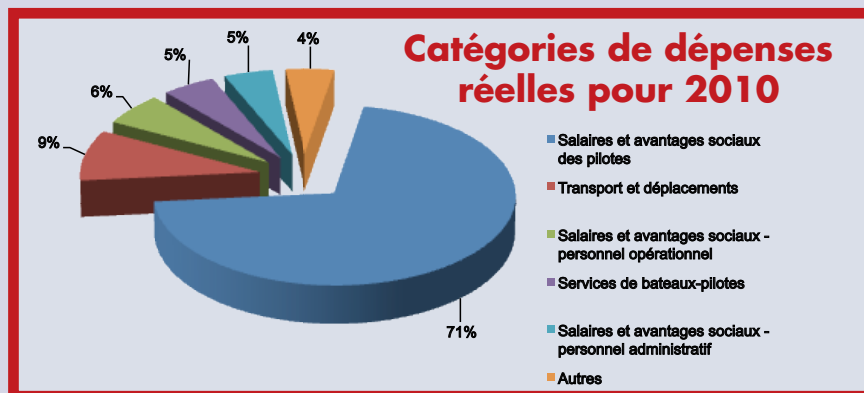
### Revenus

Les revenus de l'Administration proviennent principalement des droits de pilotage qu'elle perçoit des armateurs canadiens et étrangers. En 2010, le trafic a augmenté de 36 % par rapport à 2009 et une hausse tarifaire moyenne de 5 % a été mise en application au mois de juin. Comparativement à 2009, l'Administration a enregistré en 2010 le même ratio entre le nombre de navires de faible taille et le nombre de navires de grande taille dans la région des Grands Lacs.



### Dépenses

La majeure partie des dépenses de l'Administration est liée aux salaires et avantages sociaux des pilotes ainsi qu'aux frais des déplacements associés à l'exécution des affectations de pilotage. Viennent ensuite les salaires et avantages sociaux du personnel opérationnel associés à la répartition des pilotes, les salaires et avantages sociaux du personnel administratif et enfin les frais de bateaux-pilotes.



## REVUE DE LA GOUVERNANCE

### Négociations des conventions collectives

L'Administration a conclu cinq conventions collectives dans le cadre de ses opérations. Le personnel de bureau et les répartiteurs sont représentés par l'Alliance de la fonction publique du Canada, et leur convention collective est en vigueur jusqu'au 30 juin 2011.

Les quatre autres conventions collectives s'appliquent aux quatre groupes de pilotes qui représentent l'ensemble de tous les pilotes de l'Administration. Ces conventions sont en vigueur jusqu'au 31 mars 2012.

### Vérification interne

L'Administration a mis sur pied en 2005 un plan de vérification interne. À ce jour, des vérifications ont été effectuées sur la gestion des ressources humaines et sur le programme de formation et de perfectionnement des employés. L'Administration considère ces vérifications comme une valeur ajoutée et a entrepris des modifications à ses systèmes là où des lacunes ont été identifiées. Une session de planification stratégique se tiendra à l'été 2011 pour examiner les risques de l'entreprise en matière d'environnement. Cette étude deviendra la pierre angulaire du plan de vérification interne de l'Administration pendant les cinq prochaines années.

### Examen spécial par le Vérificateur général du Canada

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 financière et de gestion ainsi que de l'application des pratiques de gestion par l'Administration de pilotage des Grands Lacs. Les alinéas 131(1)(b) et 131(2)(a) et (c) de la LGFP exigent que l'Administration maintienne des systèmes et pratiques de manière à fournir l'assurance raisonnable que les exigences qui suivent ont été satisfaites :

- 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 activités de l'Administration sont effectuées avec efficacité.

Le 11 avril 2008, le Vérificateur général du Canada a présenté son rapport au conseil d'administration, dans lequel il indique qu'il existe une assurance raisonnable que les systèmes et pratiques examinés ne comportent aucune lacune importante, à l'exception d'une lacune majeure dans le système actuel de dispenses de pilotage obligatoire pour les navires canadiens naviguant sur les Grands Lacs. Ce système de dispenses est en place depuis 1972, il avait à ce moment-là été instauré comme mesure temporaire.

De concert avec les parties intéressées, l'Administration s'est affairée en 2009 et 2010 à combler cette lacune, et elle est sur le point de publier des amendements au Règlement de pilotage des Grands Lacs dans la *Gazette du Canada*, Partie I. Ces amendements prévoient la disparition du système actuel de dispenses le 31 décembre 2012 et son remplacement en 2013 par un système de certificats de pilotage géré par l'Administration.

### Transition aux normes IFRS

À titre d'entreprise publique, l'Administration doit adopter les nouvelles Normes internationales d'information financière (IFRS) à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2011. Elle a pris la décision d'embaucher un consultant pour faciliter la transition entre les principes comptables généralement reconnus du Canada et les nouvelles normes. L'Administration estime que l'adoption des IFRS aura un impact non matériel sur ses états financiers futurs.



## REVUE DE LA GOUVERNANCE (suite)

### Aperçu des orientations stratégiques en 2011

Le conseil d'administration et les cadres supérieurs ont tenu une session de planification stratégique d'une journée le 24 août 2010 à Montréal.

Le plan stratégique quinquennal a été révisé pour la période allant de 2011 à 2015. Les stratégies sont réexaminées régulièrement et modifiées au besoin pour tenir compte des nouvelles réalités et permettre à l'Administration de continuer à remplir son mandat, qui est de dispenser des services de pilotage sécuritaires et efficaces dans la région des Grands Lacs.

Le nombre de pilotes a été réduit de 15 % en 2009-2010, vu la diminution de 42 % du trafic en 2008 et 2009. Le trafic a enregistré une augmentation de 36 % en 2010, principalement grâce à la reprise économique en Amérique du Nord et en Europe. Le nombre de pilotes fixé en 2009 a été suffisant pour répondre à l'augmentation de trafic de 2010.

Les hausses tarifaires pendant la période de 2011 à 2015 devraient être fixées à des niveaux qui permettra d'éliminer le déficit accumulé pendant la période et d'établir un excédent d'exploitation raisonnable.

En réaction à l'apparente diminution du nombre de navigants qualifiés au pays, l'Administration entend amender son règlement en ce qui concerne le recrutement des pilotes. Les modifications permettront à l'Administration de continuer à recruter les candidats les mieux qualifiés et ainsi assurer un maximum de sécurité à tous ses usagers.

L'Administration planifie l'instauration d'un système de certificats de pilotage. Ce système remplacera le système actuel de dispenses en vigueur depuis 1972. Le processus de mise en application devrait durer jusqu'au 31 décembre 2012 et le système de dispenses disparaîtra le 1<sup>er</sup> janvier 2013.

L'Administration prévoit effectuer un réexamen majeur de ses risques d'entreprise et de ses besoins en termes de vérification interne. Le dernier examen majeur date de 2005. Les plans stratégiques à venir seront élaborés à partir des risques d'entreprise envisagés au cours de ce réexamen.

En 2011, l'Administration prévoit maintenir son niveau actuel de main-d'œuvre et ne s'attend pas à engager de dépenses en capital importantes.



**RÉSULTATS D'EXPLOITATION**

(en milliers)

	Budget	RÉSULTAT				
	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Revenu	18 463 \$	20 089 \$	13 770 \$	16 221 \$	19 006 \$	18 447 \$
Coût d'exploitation	<u>17 404</u>	<u>18 044</u>	<u>15 635</u>	<u>16 458</u>	<u>18 744</u>	<u>18 126</u>
Bénéfice (perte)	<u>1 059 \$</u>	<u>2 045 \$</u>	<u>(1 865) \$</u>	<u>(237) \$</u>	<u>262 \$</u>	<u>321 \$</u>
Budget	<u>1 059 \$</u>	<u>47 \$</u>	<u>483 \$</u>	<u>362 \$</u>	<u>519 \$</u>	<u>545 \$</u>

**RESSOURCES HUMAINES (MOYENNE)**

	Budget	RÉSULTAT				
	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Personnel administratif	9,5	9	9	10	10	9,5
Pilotes	56	56,5	56,5	62,5	62	61,5
Répartiteurs	8,5	8,5	8,5	9	9	8,5
	<u>74</u>	<u>74</u>	<u>74</u>	<u>81,5</u>	<u>81</u>	<u>79,5</u>

**AFFECTATIONS DE PILOTES**

	Budget	RÉSULTAT				
	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Réel	-	6 059	4 468	5 989	7 177	7 331
Planifié	5 325	4 217	5 800	6 400	6 440	6 600

**AFFECTATIONS SANS ACCIDENTS**

	Budget	RÉSULTAT				
	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Nombre	5 325	6 052	4 460	5 975	7 165	7 321
Pourcentage	100 %	99,9 %	99,8 %	99,8 %	99,8 %	99,9 %

**COÛT MOYEN PAR AFFECTATION**

	Budget	RÉSULTAT				
	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Montant	3 268 \$	2 978 \$	3 499 \$	2 748 \$	2 612 \$	2 473 \$



Auditor General of Canada  
Vérificatrice générale du Canada

## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT

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

### Rapport sur les états financiers

J'ai effectué l'audit des états financiers ci-joints de l'Administration de pilotage des Grands Lacs, qui comprennent le bilan au 31 décembre 2010, et l'état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé et l'état des flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

#### *Responsabilité de la direction pour les états financiers*

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

#### *Responsabilité de l'auditeur*

Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de mon audit. J'ai effectué mon audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que je me conforme aux règles de déontologie et que je planifie et réalise l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère



raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

J'estime que les éléments probants que j'ai obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder mon opinion d'audit.

### *Opinion*

À mon avis, les états financiers donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de l'Administration de pilotage des Grands Lacs au 31 décembre 2010, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice clos à cette date, conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

### **Rapport relatif à d'autres obligations légales et réglementaires**

Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis les principes comptables généralement reconnus du Canada ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration de pilotage des Grands Lacs dont j'ai eu connaissance au cours de mon audit des états financiers ont été effectuées, dans tous leurs aspects significatifs, 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 de pilotage des Grands Lacs.

Pour la vérificatrice générale du Canada,



Lucie Cardinal, CA auditeur  
directrice principale

Le 3 mars 2011  
Montréal, Canada

## Bilan au 31 décembre

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
<b>ACTIF</b>		
À court terme		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	2 006 179 \$	-
Créances	2 562 651	1 598 004
	<u>4 568 830</u>	<u>1 598 004</u>
À long terme		
Immobilisations corporelles (note 5)	118 867	154 944
	<u>4 687 697 \$</u>	<u>1 752 948 \$</u>
<b>PASSIF</b>		
À court terme		
Dette et découvert bancaires	-	873 825 \$
Salaires et avantages sociaux à payer	4 446 261	3 090 001
Autres créiteurs et charges à payer	334 040	305 821
Avantages sociaux futurs (note 6))	40 384	138 549
	<u>4 820 685</u>	<u>4 408 196</u>
À long term		
Avantages sociaux futurs (note 6)	3 249 280	2 772 327
	<u>8 069 965</u>	<u>7 180 523</u>

**CAPITAUX PROPRES**

Capital d'apport	82 074	82 074
Déficit accumulé	(3 464 342)	(5 509 649)
	<u>(3 382 268)</u>	<u>(5 427 575)</u>
	<u>4 687 697 \$</u>	<u>1 752 948 \$</u>
Engagements (note 8)		
Éventualités (note 12)		

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers

Approuvé par le Conseil d'administration et autorisé pour publication le 3 mars 2011

Le directeur général,



R. F. Lemire

L'administrateur,



T. Geddes

## État des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé Exercice terminé le 31 décembre

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
<b>Produits</b>		
Droits de pilotage	19 832 346 \$	13 695 446 \$
Produits de répartition et de bateaux-pilotes	244 686	42 777
Intérêts et autres produits	11 692	31 382
	<u>20 088 724</u>	<u>13 769 605</u>
<b>Charges</b>		
Salaires et avantages sociaux des pilotes	12 757 875	10 922 928
Transport et déplacements	1 662 923	1 370 138
Salaires et avantages sociaux - personnel opérationnel	1 064 229	1 031 765
Services de bateaux-pilotes	898 554	672 663
Salaires et avantages sociaux – personnel administratif	826 555	807 861
Services professionnels et spéciaux	162 992	210 663
Services publics, fournitures et approvisionnements	116 143	134 046
Ordinateurs portables des pilotes et logiciel de navigation	105 139	80 565
Location	99 440	99 506
Intérêts et autres charges	77 629	87 521
Frais de formation des pilotes	76 901	-
Communications	59 276	66 731
Achat de services de répartition	51 490	41 878
Amortissement	48 906	70 395
Réparations et entretien	35 365	37 841
	<u>18 043 417</u>	<u>15 634 501</u>
Bénéfice net (perte nette) et résultat étendu de l'exercice	2 045 307	(1 864 896)
Déficit accumulé au début de l'exercice	<u>(5 509 649)</u>	<u>(3 644 753)</u>
Déficit accumulé à la fin de l'exercice	<u>(3 464 342) \$</u>	<u>(5 509 649) \$</u>

*Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers*

## État des flux de trésorerie Exercice terminé le 31 décembre

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
<b>Activités d'exploitation</b>		
Bénéfice net (perte nette) pour l'exercice	2 045 307 \$	(1 864 896) \$
Éléments sans effet sur la trésorerie		
Avantages sociaux futurs	378 788	45 711
Amortissement	48 906	70 395
Variations des éléments hors caisse du fonds de roulement :		
(Augmentation) diminution des créances	(964 647)	699,918
Augmentation (diminution) des salaires et avantages sociaux à payer	1 356 260	(1 472 646)
Augmentation (diminution) des autres créditeurs et charges à payer	<u>28 219</u>	<u>(124 511)</u>
Rentrées (sorties) de fonds liées aux activités d'exploitation	<u>2 892 833</u>	<u>(2 646 029)</u>
<b>Activités d'investissement</b>		
Cession de titres de placement	-	1 708 516
Acquisitions d'immobilisations corporelles	<u>(12 829)</u>	<u>(2 288)</u>
(Sorties) rentrées de fonds liées aux activités d'investissement	<u>(12 829)</u>	<u>1 706 228</u>
<b>Activités de financement</b>		
Produit de la dette bancaire	-	786 067
Remboursement de la dette bancaire	<u>(786 067)</u>	<u>-</u>
(Sorties) rentrées de fonds liées aux activités de financement	<u>(786 067)</u>	<u>786 067</u>
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>		
Augmentation (diminution) durant l'exercice	2 093 937	(153 734)
Solde au début de l'exercice	<u>(87 758)</u>	<u>65 976</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u>2 006 179 \$</u>	<u>(87 758) \$</u>
Représenté par :		
Trésorerie (découvert bancaire)	805 638 \$	(87 758) \$
Équivalents de trésorerie	1 200 541	-
<b>Information supplémentaire</b>		
Frais d'intérêt versés durant l'exercice	<u>52 286 \$</u>	<u>35 321 \$</u>

*Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers*

## Notes complémentaires 31 décembre 2010

### 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<sup>er</sup> 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, avec l'approbation du gouverneur en conseil, fixe 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. La *Loi sur le pilotage* précise que 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 activités de l'Administration. Ainsi, les tarifs exigés visent le recouvrement des coûts de l'Administration.

### 2. Adoption de nouvelles normes comptables et changements comptables à venir

En février 2008, le Conseil des normes comptables de l'Institut Canadien des Comptables Agréés a annoncé que les entreprises ayant une obligation publique de rendre des comptes adopteront les *Normes internationales d'information financière* (IFRS) comme principes comptables généralement reconnus du Canada pour leurs états financiers intérimaires et annuels pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, y compris les chiffres correspondants pour l'exercice 2010. À titre d'entreprise publique, l'Administration doit adopter les nouvelles normes en date du 1<sup>er</sup> janvier 2011. L'Administration a terminé son évaluation de l'impact de l'adoption de ces normes. L'Administration estime que l'adoption des IFRS aura un impact non matériel sur ses états financiers futurs.



### 3. Méthodes comptables importantes

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

(a) Constatation des produits

Les produits tirés des droits de pilotage, de répartition et de bateaux-pilotes sont comptabilisés au moment de la prestation des services.

(b) Équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie comprennent des bons et autres obligations garantis par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou par toute municipalité canadienne qui peuvent être rapidement encaissés et ont une échéance initiale de trois mois ou moins.

(c) Instruments financiers

La comptabilisation initiale de tous les instruments financiers est effectuée à la juste valeur. L'évaluation ultérieure et la comptabilisation des variations de la juste valeur dépendent de leur classement. Les actifs financiers doivent être classés dans l'une ou l'autre des quatre catégories suivantes : détenus à des fins de transaction, détenus jusqu'à leur échéance, disponibles à la vente ou comme prêts et créances. Les actifs financiers détenus à des fins de transaction ou disponibles à la vente doivent être évalués à la juste valeur à la date de chaque rapport. Tout changement de leur juste valeur doit être comptabilisé dans les résultats dans le cas d'actifs détenus à des fins de transaction, ou dans le résultat étendu dans le cas d'actifs disponibles à la vente. Les actifs détenus jusqu'à leur échéance et les prêts et créances doivent être évalués au coût après amortissement, selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

La trésorerie et équivalents de trésorerie sont classés comme étant détenus à des fins de transaction et sont évalués à leur juste valeur. Les créances sont classées comme prêts et créances et sont évaluées au coût amorti en utilisant la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les passifs financiers doivent être classés dans l'une ou l'autre des deux catégories suivantes : détenus à des fins de transaction ou autres passifs financiers. Tous les passifs financiers sont évalués au coût après amortissement selon la méthode du taux d'intérêt effectif, sauf ceux classés comme détenus à des fins de transaction qui sont évalués à la juste valeur. L'Administration a classé les salaires et avantages sociaux à payer et les autres créditeurs et charges à payer comme autres passifs financiers, et la dette et le découvert bancaires comme détenus à des fins de transaction.

L'Administration ne détenait aucun instrument financier dérivé au cours des exercices terminés en 2010 et 2009.

(d) Immobilisations corporelles

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

<u>Catégorie d'immobilisation</u>	<u>Durée de vie estimative</u>
Bâtiments	20 ans
Mobilier, matériel et améliorations locatives	10 ans
Matériel informatique et logiciels	5 ans



(e) Prestations de retraite

Les employés 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 employés, 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.

(f) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ tel que le prévoient les conventions collectives et les conditions d'emploi. Le coût des indemnités de départ auxquelles ont droit les employés est comptabilisé chaque année sur une base actuarielle selon la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service reconnu ainsi que d'après les hypothèses et meilleures estimations de la direction sur différents éléments comme le taux d'escompte, l'augmentation du taux d'indemnisation, l'inflation, l'âge des employés à la date de la retraite et autres facteurs.

Le coût des indemnités est déterminé en tenant compte du coût des avantages sociaux des employés pour l'exercice en cours, des frais d'intérêt sur les obligations au titre des prestations et des gains ou pertes actuarielles pour l'exercice. La période de service moyenne restante pour les employés actifs couverts par le régime est de 7,0 ans (7,8 ans en 2009). La date d'évaluation est le 31 décembre.

(g) Conversion des devises

Les éléments d'actif et de passif libellés en devises sont convertis en dollars canadiens aux taux de change en vigueur à la date du bilan. Les produits et les charges libellés en devises sont pour leur part convertis en dollars canadiens selon les taux de change mensuels moyens. Tous les gains et pertes de change sont inclus dans le bénéfice net (perte nette) de l'exercice.

(h) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du 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 à la date de clôture ainsi que sur les montants des produits et des charges déclarés dans les exercices visés. Les principaux éléments susceptibles de faire l'objet d'estimation par la direction sont les salaires et avantages sociaux à payer, les avantages sociaux futurs ainsi que les charges de salaires et d'avantages sociaux qui y sont liés. Les résultats réels pourraient différer significativement de ces estimations. Les changements dans les estimations sont constatés dans les états financiers de la période où ils sont connus.

(i) Transactions non monétaires

Les transactions non monétaires sont comptabilisées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus ou la juste valeur estimative des services rendus, selon la mesure la plus fiable. Les produits provenant des transactions non monétaires sont comptabilisés lorsque les services connexes sont rendus. Les frais résultant des transactions non monétaires sont comptabilisés au cours de la période où les biens ou services connexes sont fournis par des tiers.

## 4. Instruments financiers

### (a) Divulgation de la juste valeur

En raison de leur nature à court terme, la valeur comptable des équivalents de trésorerie, de la dette bancaire et du découvert bancaire, se rapproche de leur juste valeur.

Les créances et les créditeurs font partis du cours normal des affaires. La direction considère que la valeur comptable de ces instruments financiers se rapproche de la juste valeur en raison de leur échéance à court terme.

La hiérarchie de la juste valeur des instruments financiers de l'Administration au 31 décembre 2010 est la suivante :

- Niveau 1 – un instrument financier est considéré de niveau 1 lorsque l'évaluation peut être fondée sur les cours de marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques.
- Niveau 2 – un instrument financier de niveau 2 est évalué sur le fondement des cours de marchés actifs pour des actifs ou passifs semblables, sur les cours de marchés qui ne sont pas actifs, ou sur des modèles utilisant des informations qui sont observables.
- Niveau 3 – un instrument financier est considéré de niveau 3 lorsque sa valeur est déterminée à partir de modèles de cotation, de méthodes d'actualisation des flux de trésorerie ou autres techniques semblables, et dont au moins une hypothèse ou information significative n'est pas observable.

L'Administration avait de la trésorerie et des équivalents de trésorerie de 2 006 179 \$ classés au niveau 1 et avait aucun instrument financier classé au niveau 2 et 3 (néant en 2009).

### (b) Divulgation des risques

#### Risque de crédit

La valeur comptable de la trésorerie, équivalents de trésorerie et les créances représentent le risque de crédit maximal.

Les créances de l'Administration ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage, et la Loi prévoit un mécanisme interdisant à l'agent des douanes de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés. Il n'y a pas de concentration de créances chez un client en particulier. Au 31 décembre 2010, le montant de 2 562 651 \$ présenté à la rubrique créances du bilan (1 598 004 \$ au 31 décembre 2009) constitue l'exposition maximale au risque de crédit associée aux créances.

Le risque de crédit associé aux équivalents de trésorerie réside dans la possibilité que l'émetteur d'instrument à échéance déterminée ne puisse pas remplir ses obligations. Afin de gérer ce risque, le ministre des Finances permet à l'Administration d'investir uniquement dans des obligations émises ou garanties par Sa Majesté du chef du Canada ou par toute province ou par toute municipalité canadienne. Au 31 décembre 2010, l'Administration avait 1 200 541 \$ d'équivalents de trésorerie (néant en 2009).

#### Risque de change

L'Administration détient des créances en dollars américains, mais les montants sont minimes et le risque est donc négligeable. L'Administration a enregistré dans son état des résultats, du résultat étendu et du déficit accumulé, une perte de change de 18 574 \$ en 2010 sous la rubrique intérêts et autres charges (20 630 \$ en 2009).





Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt découle des fluctuations des taux d'intérêt. L'Administration est exposée au risque de taux d'intérêt sur la trésorerie et équivalents de trésorerie et pour la dette bancaire. Le taux d'intérêt moyen sur l'utilisation de sa marge de crédit a été de 2,51% pour 2010 (2,35% en 2009). L'Administration a utilisé sa marge de crédit pour la majorité de l'année. Les frais d'intérêts engagés au cours de 2010 ont été de 52 286 \$ (35 321 \$ en 2009). Une variation de 100 points de base des taux d'intérêt aurait une incidence sur les frais d'intérêt, mais n'aurait pas un impact significatif sur les états financiers.

Risque de liquidité

Le risque de liquidité est le risque que l'Administration ne puisse s'acquitter de ses obligations financières à leur échéance. L'Administration doit assurer le financement autonome de ses activités et ne peut avoir recours à des crédits parlementaires; elle dépend donc de ses sources de financement et flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation pour combler ses besoins en financement. L'Administration gère ce risque de liquidité en surveillant constamment ses flux de trésorerie réels et projetés. La valeur comptable des salaires et avantages sociaux et autres créditeurs et charges à payer totalisant 4 780 301 \$ représente l'exposition maximale au risque de liquidité. Tous les salaires et avantages sociaux et autres créditeurs et charges à payer devraient être payés dans les 90 jours. De plus, tel que présenté à la note 11, l'Administration dispose d'une facilité de crédit disponible au besoin et renouvelable annuellement. L'Administration a demandé une marge de crédit dans le cadre de l'approbation de son plan d'entreprise de 2011-2015 afin de respecter ses obligations financières.

**5. Immobilisations corporelles**

	<b>2010</b>		
	<b>Coût</b>	<b>Amortissement cumulé</b>	<b>Net</b>
Bâtiments	38 494 \$	38 494 \$	-
Mobilier, matériel et améliorations locatives	160 362	85 634	74 728
Matériel informatique et logiciels	225 305	181 166	44 139
	<u>424 161 \$</u>	<u>305 294 \$</u>	<u>118 867 \$</u>
	<b>2009</b>		
	<b>Coût</b>	<b>Amortissement cumulé</b>	<b>Net</b>
Bâtiments	38 494 \$	38 494 \$	-
Mobilier, matériel et améliorations locatives	160 362	72 563	87 799
Matériel informatique et logiciels	386 744	319 599	67 145
	<u>585 600 \$</u>	<u>430 656 \$</u>	<u>154 944 \$</u>

## 6. Avantages sociaux futurs

### (a) Prestations de retraite

L'Administration et tous les employés admissibles contribuent au Régime de retraite de la fonction publique. Ce régime de retraite 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 de l'Administration et des employés au Régime de retraite de la fonction publique pendant l'exercice s'établissent comme suit :

	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Administration	1 082 152 \$	1 232 712 \$
Employés	<u>551 144</u>	<u>569 439</u>
Contributions totales	<u><u>1 633 296</u></u> \$	<u><u>1 802 151</u></u> \$

### (b) Indemnités de départ

L'Administration verse des indemnités de départ à ses employés basées sur les années de service et le salaire final. Ce régime est sans capitalisation et ne possède donc pas d'actifs, ce qui se traduit par un déficit équivalant à l'obligation au titre des indemnités constituées. L'obligation au titre des prestations au 31 décembre a été établie selon la méthode de répartition des prestations au prorata des années de service reconnu des employés actifs. À la date du bilan, les informations au sujet de ce plan sont les suivantes :

Hypothèses :

	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Taux d'escompte	4,1 %	5,0 %
Taux d'inflation	1,61 %	1,93 %
Âge à la retraite	61	61

Montants annuels :

	<b><u>2010</u></b>	<b><u>2009</u></b>
Obligation au titre des indemnités constituées :		
Solde au début de l'exercice	2 910 876 \$	2 865 165 \$
Coût des services rendus au cours de l'exercice	167 898	151 200
Intérêts débiteurs	151 551	184 396
Indemnités versées	(95 500)	(609 334)
Pertes actuarielles	<u>154 839</u>	<u>319 449</u>
Solde à la fin de l'exercice	<u><u>3 289 664</u></u> \$	<u><u>2 910 876</u></u> \$
Tranche à court terme	40 384 \$	138 549 \$
Tranche à long terme	<u>3 249 280</u>	<u>2 772 327</u>
	<u><u>3 289 664</u></u> \$	<u><u>2 910 876</u></u> \$

## 7. Gestion du capital

L'Administration définit son capital en termes de capitaux propres, ce qui comprend le capital d'apport et le déficit accumulé.

L'Administration considère la gestion de ses capitaux propres comme étant le résultat d'une gestion prudente de ses produits, charges, actifs et passifs de façon à s'assurer qu'elle atteigne efficacement ses buts et objectifs. Il n'y a eu aucun changement dans la méthode de l'Administration de gérer son capital depuis le dernier exercice. Les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables et doivent permettre le financement autonome des activités de l'Administration tel qu'exigé par la *Loi sur le pilotage*. Ainsi, les tarifs fixés visent le recouvrement des coûts de l'Administration.

## 8. Engagements

L'Administration a des engagements qui ont trait à un bail pour la location de bureaux avec la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent et des contrats de service de bateaux-pilotes. Les paiements minimums à venir pour les contrats de location et les contrats de service sont les suivants :

2011	628 446
2012	85 350
2013	87 057
2014	7 267
2015	-
	<u>808 120</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 à l'Administration les services de transport par bateau-pilote à Cap Vincent, dans l'état de New York. L'Administration a comptabilisé à titre de produits, un montant pour les services de répartition et de bateaux-pilotes fournis à l'association des pilotes américains à Port Weller. Elle a aussi comptabilisé le même montant comme charge pour les services de bateaux-pilotes reçus à Cap-Vincent, 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 opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités, aux mêmes conditions que celles conclues avec des parties non apparentées. L'Administration n'a effectué aucune opération significative entre apparentés au cours de l'exercice.

## 11. Facilité de crédit

L'administration dispose d'une marge de crédit commerciale de 6 000 000 \$ (3 000 000 \$ en 2009) dont le taux d'intérêt est le taux préférentiel annuel de la banque. Le ministre des Finances autorise le montant. Au 31 décembre 2010, l'Administration n'utilisait pas la ligne de crédit (la ligne de crédit au 31 décembre 2009 était de 786 067 \$). Cette facilité de crédit est disponible selon les besoins de l'Administration et est renouvelable à chaque année.

## 12. Éventualités

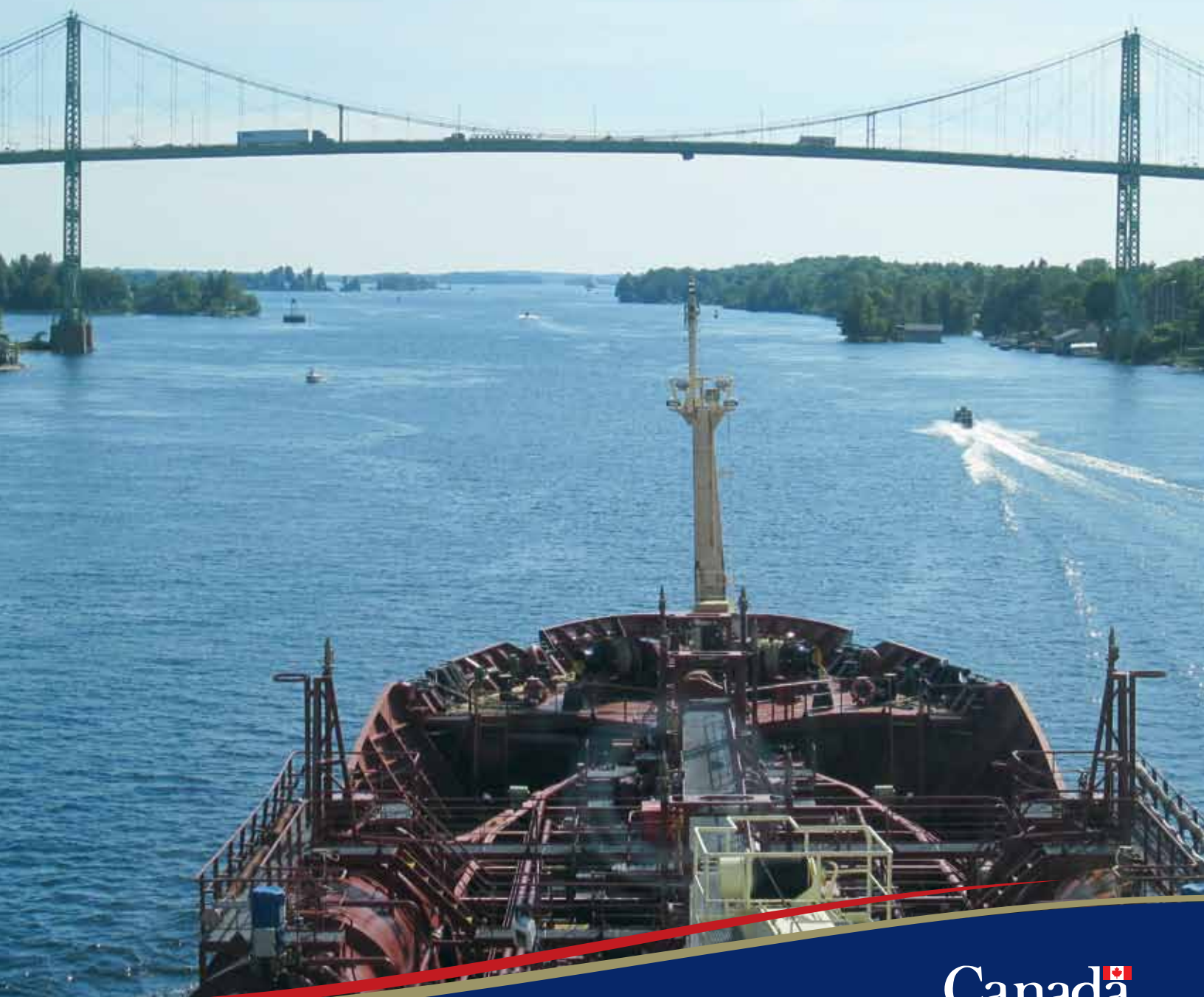
Dans le cours normal des activités de l'Administration, diverses réclamations et poursuites ont été intentées contre elle. La direction estime que ces réclamations ou poursuites n'auront pas pour résultat d'engager de façon importante la responsabilité financière de l'Administration. En conséquence, aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers au 31 décembre 2010 à l'égard de ces réclamations ou poursuites.





Great Lakes Pilotage  
Authority

# Annual Report 2010



Canada 

**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](http://www.glpa-apgl.com)**



*All photos in this report were taken in canadian waters of the Great Lakes by Authority pilots.*

## BOARD OF DIRECTORS

Chair	① MR. J.D. SMITH Public Interest Representative
Vice-Chair	① MR. R. BÉLISLE Public Interest Representative
Member	CAPTAIN M. DESROCHERS Pilot Representative
Member	CAPTAIN M. PRATT Pilot Representative
Member	MR. A. DIGBY Shipping Industry Representative
Member	① MR. R. T. DOOL 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





Members of the Authority, from left to right, front row, Richard Bélisle, J. Douglas Smith (Chair), Terry Geddes, back row, Andrew Digby, Captain Michel Desrochers, Captain Michael Pratt, Tim Dool.



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



## CHAIR AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER'S REPORT

March 3, 2011

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

Dear Minister,

On behalf of the Board of Directors and Management of the Great Lakes Pilotage Authority we are pleased to submit, pursuant to Section 150 of the *Financial Administration Act*, our 2010 Annual Report.

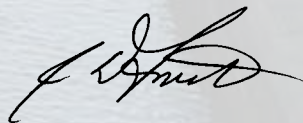
The global economic slowdown experienced in 2008 and 2009 reduced marine traffic in the Great Lakes by 42%. The Authority entered 2010 with a manpower level reduced by 15% following major cost reductions in late 2009. Marine traffic in the Great Lakes gradually increased in 2010 in line with the world economic recovery to finish 36% above 2009 levels. This increase in traffic resulted in revenues to the Authority for the twelve month period to amount to \$20,088,724, a 46% increase from 2009. The Authority's expenses amounted to \$18,043,417, a 15% increase from 2009. The Authority recorded an operating surplus of \$2,045,307 for the year by continuing to reduce its costs and maximizing revenues and is planning on eliminating its deficit in the next four years.

The Great Lakes Pilotage Authority continues to adhere to the Government of Canada's wage and cost containment measures introduced in 2010 and will extend these measures to 2011.

The Authority's main legislative objectives of providing economic, reliable and comprehensive marine pilotage service within a commercially oriented framework and maintaining financial self-sufficiency have been met.

We would like to take this opportunity in recognizing the role the Board, Management, as well as, the highly skilled and professional group of Pilots, played in permitting the Authority to meet its mandate of providing safe and efficient pilotage in the Great Lakes region.

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 judgment 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 Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations and the by-laws of the Authority.

The Board of Directors is comprised of Directors who are not employees of the Authority. 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 Board of Directors 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.R. Ménard  
Secretary / Treasurer

Cornwall, Ontario  
March 3, 2011



## 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.
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 auditor's 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.



## OPERATIONS OVERVIEW

### Traffic

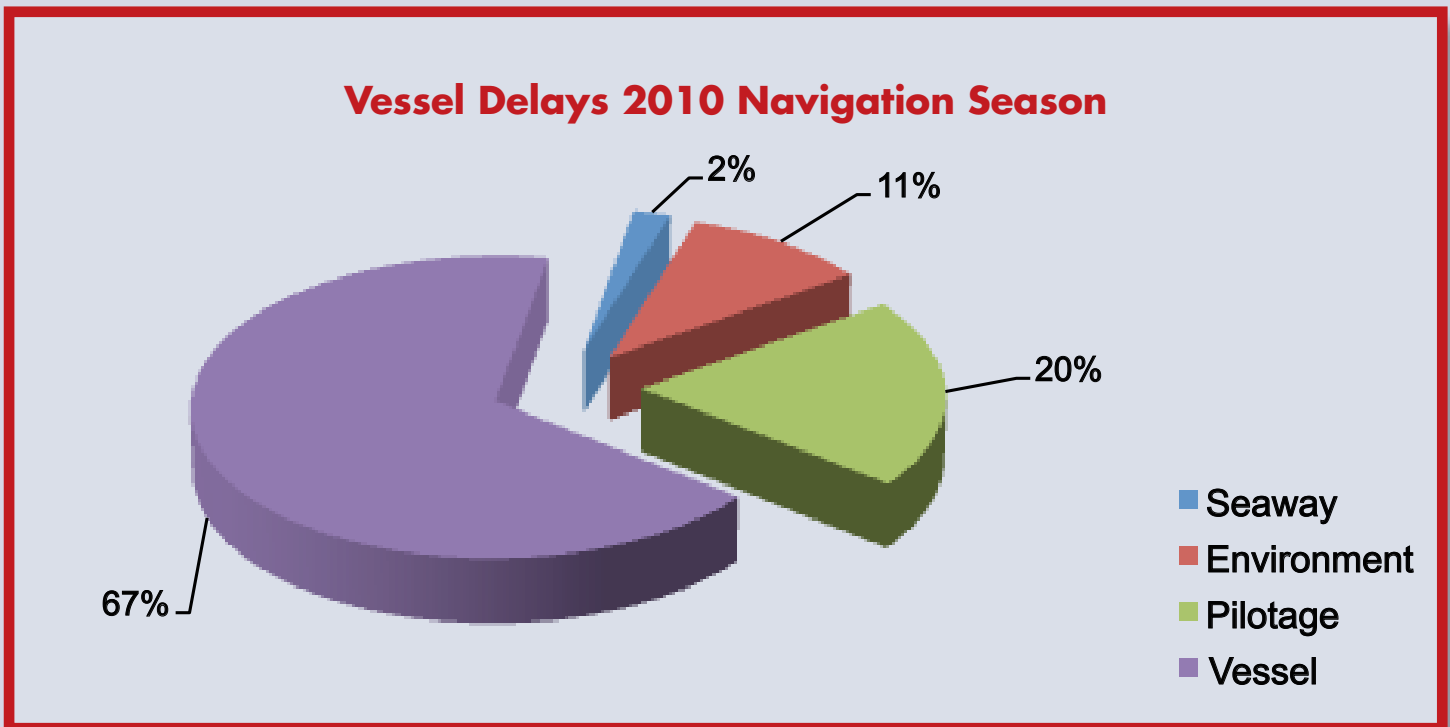
The Authority experienced a 42% reduction in traffic in the years 2008 and 2009. Pilot numbers for this period were reduced by 15% from 62.5 to 54.5 effective pilots.

Traffic in 2010 experienced a significant increase due to large part to the economic recovery in North America and Europe. The workload for pilots increased from 79 assignments in 2009 to 107 in 2010 due to a 36% traffic increase.

### Service Levels

The Authority has employee pilots who work under collective agreements which dictate scheduling and call backs when traffic increases during peak periods. The Authority staffs at levels which will be able to meet peak traffic but is cautious in not having too many pilots given their high fixed remuneration package. Delays to shipping are very costly to the users and are closely monitored in order to measure performance.

Total delays in 2010 to ships requiring pilots in the Great Lakes were 6,525 hours, of which 20% or 1,330 hours were directly attributable to a shortage of pilots. In 2009, the total delays were 6,438 hours of which 2% or 139 hours were attributable to a shortage of pilots. The increase in delays in 2010 is attributable mainly to the 36% increase in traffic levels and the Authority was operating with less pilots than 2009.



## MARINE INCIDENTS

The Authority reviews, on an annual basis, all marine incidents in the Great Lakes for Canadian officers and Canadian pilots. The Authority has no jurisdiction over American officers and pilots sailing those waters, therefore no statistics are kept for those groups. The total number of marine incidents for Canadian pilots this year was 7, which is 3 incidents below the 5 year average. Most of the 2010 incidents are contacts with lock walls which are minor in nature. This amount is relatively low considering a 36% traffic increase. The Authority is regularly reviewing measures with its pilot training committee to address past incidents that have been produced in simulation allowing pilots to practice on those and other emergency manoeuvres during their winter training.

Following the review of incidents for 2010, the Authority is pleased to report no major incidents requiring separate disclosure.

### MARINE INCIDENT STATISTICS

INCIDENT	2010	2009	2008	2007	2006
Collision	-	-	-	-	-
Foundering	-	-	-	-	-
Fire/Explosion	-	-	-	-	-
Grounding	1	1	-	1	3
Striking	-	1	1	1	1
Contact with Lock Wall	6	6	9	7	5
Touching Bank/Bottom	-	-	3	1	1
Ice Damage	-	-	-	-	-
Ship Arrestor	-	-	1	2	-
<b>TOTAL</b>	<u>7</u>	<u>8</u>	<u>14</u>	<u>12</u>	<u>10</u>
Percentage of Incident Free Assignments	99.9%	99.8%	99.8%	99.8%	99.9%

### 2010 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.

### 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 four years and based on the Authority's current Eligibility Lists of qualified candidates for its four pilotage districts, it will meet the Authority's need in staffing scheduled requirements. This analysis is based on traffic levels being maintained at their current levels.



## FINANCIAL OVERVIEW

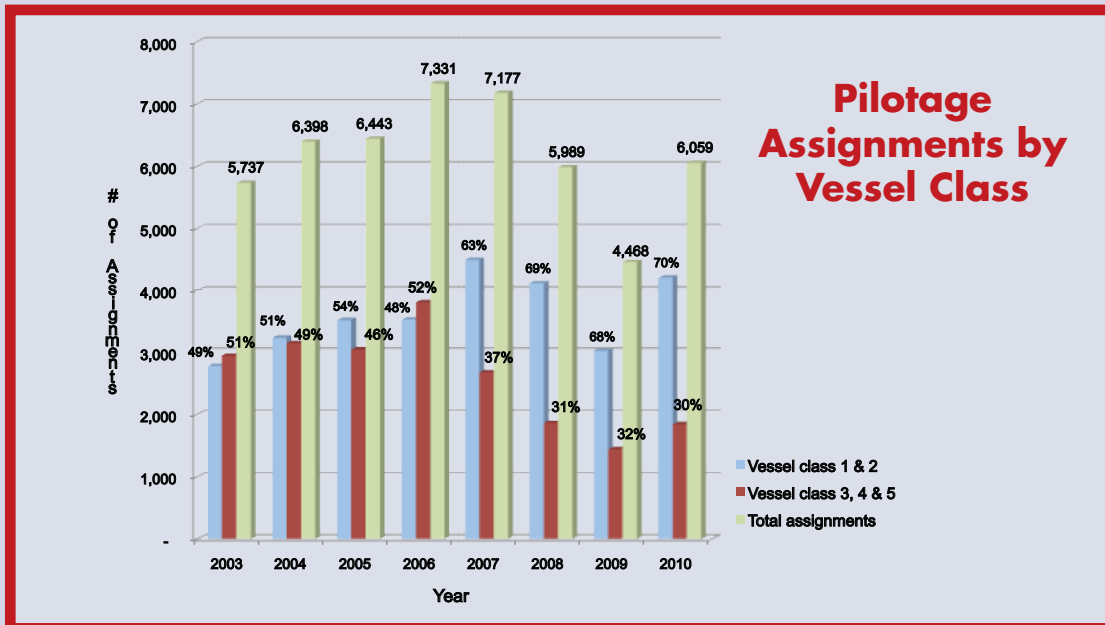
The Authority started 2010 with an accumulated deficit of \$5,509,649 and finished the 2010 operating year with an accumulated deficit of \$3,464,342, a decrease of \$2,045,307. The Authority's goal is to eliminate the existing accumulated deficit in the next four years.

The 2010 operation surplus was attributable to an increase of traffic, reduction of operating and administrative costs and the tariff adjustments implemented during the year which meant an increase of \$6,319,119 in Authority revenues compared to 2009.

The Authority had a \$6,000,000 line of credit and used part of its line of credit for most of the year. The line of credit was repaid by early November.

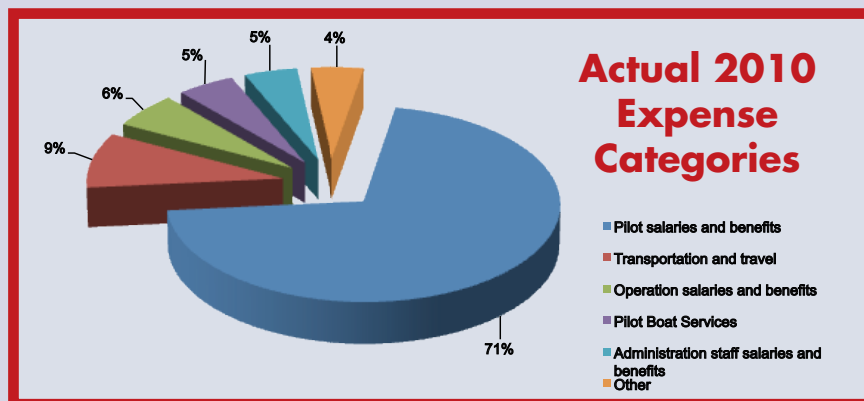
### Revenues

The Authority's revenues consist mainly of pilotage charges to both Canadian and Foreign shipowners. The 2010 traffic increased 36% from 2009. The 2010 tariffs were increased by an average of 5% in June 2010. The Authority saw a similar mix of small versus large ships trade in the Great Lakes in 2010 compared to 2009.



### Expenses

The majority of the Authority's expenses are pilot wage/benefit related as well as pilot travel costs associated to performing the assignment. The next largest expenses are operation staff salaries and benefits associated to dispatching of the pilots to ships followed by the administration staff salaries and benefits costs and the pilot boat expenses.





## GOVERNANCE REVIEW

### Negotiations of Collective Agreement

The Authority has 5 collective agreements in place to operate its operation. The administrative staff and dispatchers are represented by the Public Service Alliance of Canada and have their collective agreement in place until June 30, 2011.

The other 4 collective agreements are for the four pilot groups which covers all Authority pilots. All 4 agreements are in place until March 31, 2012.

### Internal Audit

The Authority has in place an Internal Audit plan which was established in 2005. The Authority has already completed internal audits of its Human Resources Management and the Employee Training and Development Systems. The Authority finds value in these audits and has initiated changes in its systems where weaknesses are disclosed. The Authority will be holding a strategic planning exercise in the summer of 2011 to review its environmental business risks. This review will become the cornerstone of the Authority's Internal Audit plan going forward for the next five years.

### Special Examination – Auditor General of Canada

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 controls 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 presented on April 11, 2008 its report to the Board of Directors of the Authority stating that there is reasonable assurance that there were no significant deficiencies in the systems and practices they examined, except for the significant deficiency relating to the current system of exempting Canadian ships from compulsory pilotage in the Great Lakes. This system of exemption has been in place since 1972 and was originally intended as a temporary measure.

The Authority has been working with its stakeholders in 2009 and 2010 to address this deficiency and is in the final stage of publishing in Part 1 of the *Canada Gazette* amendments to the Great Lakes Pilotage Regulations. The amendments will see the current system of exemptions for ships in the Great Lakes expire on December 31, 2012 and be replaced by a Pilotage Certificate system administered by the Authority beginning in the year 2013.

### Transition to IFRS

The Authority is classified as a government-business enterprise and must adopt the new International Financial Reporting Standards as of January 1, 2011. The Authority decided to hire a consultant to assist in the transition from Canadian generally accepted accounting principles to the new standards. The Authority estimates that the impact on future financial statements due to the implementation of IFRS will not be significant.



## GOVERNANCE REVIEW (cont'd)

### 2011 Strategic Outlook

The Board of Directors and Senior Management held a one day Strategic Planning exercise in Montreal on August 24, 2010.

The five year Strategic Plan was reviewed for the period 2011 to 2015. Strategies are reviewed periodically and amended when necessary in a changing environment to permit the Authority to meet its mandate of providing safe and efficient pilotage services in the Great Lakes region.

Pilot numbers were reduced by 15% in 2009-2010 when traffic decreased by 42% in the 2008 and 2009 navigation season. Traffic in 2010 has rebounded and increased by 36% due in large part to the 2010 economic recovery in North America and Europe. Pilot levels set in 2009 were adequate to meet 2010 traffic increases.

Tariff increases for the 2011 to 2015 period are expected to be set at levels that will eliminate the accumulated deficit in the period and establish a reasonable operating surplus.

The Authority is planning on amending its regulations relating to pilot recruitment in order to respond to the apparent reduction in qualified seamen in the country. These changes will allow the Authority to continue to recruit the best candidates to assure a high level of safety for all users.

The Authority is planning on introducing a Pilotage Certificate system. This system will replace the existing exemption system in place since 1972. The process of implementing this change is expected to last until December 31, 2012. The current exemption system will come to an end on January 1, 2013.

The Authority is planning a major review of its Business Risks and Internal Audit requirements. The last major review of these risks was done in 2005. Future Strategic Plans will be developed following the business risks identified in this review.

The Authority is planning on maintaining a stable work force for 2011 and is not anticipating major capital expenditures.



**OPERATING SUMMARY**

(000's)

	Budget	ACTUAL				
	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Revenue	\$18,463	\$20,089	\$13,770	\$16,221	\$19,006	\$18,447
Operating costs	<u>17,404</u>	<u>18,044</u>	<u>15,635</u>	<u>16,458</u>	<u>18,744</u>	<u>18,126</u>
Surplus (deficit)	<u>\$ 1,059</u>	<u>\$ 2,045</u>	<u>\$(1,865)</u>	<u>\$ (237)</u>	<u>\$ 262</u>	<u>\$ 321</u>
Budget	<u>\$ 1,059</u>	<u>\$ 47</u>	<u>\$ 483</u>	<u>\$ 362</u>	<u>\$ 519</u>	<u>\$ 545</u>

**AVERAGE HUMAN RESOURCES**

	Budget	ACTUAL				
	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Administrative	9.5	9	9	10	10	9.5
Pilots	56	56.5	56.5	62.5	62	61.5
Dispatchers	<u>8.5</u>	<u>8.5</u>	<u>8.5</u>	<u>9</u>	<u>9</u>	<u>8.5</u>
	<u>74</u>	<u>74</u>	<u>74</u>	<u>81.5</u>	<u>81</u>	<u>79.5</u>

**PILOT ASSIGNMENTS**

	Budget	ACTUAL				
	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Actual	-	6,059	4,468	5,989	7,177	7,331
Planned	<u>5,325</u>	<u>4,217</u>	<u>5,800</u>	<u>6,400</u>	<u>6,440</u>	<u>6,600</u>

**ACCIDENT FREE ASSIGNMENTS**

	Budget	ACTUAL				
	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Number	5,325	6,052	4,460	5,975	7,165	7,321
Percentage	100%	99.9%	99.8%	99.8%	99.8%	99.9%

**AVERAGE COST OF PERFORMING AN ASSIGNMENT**

	Budget	ACTUAL				
	<u>2011</u>	<u>2010</u>	<u>2009</u>	<u>2008</u>	<u>2007</u>	<u>2006</u>
Amount	\$3,268	\$2,978	\$3,499	\$2,748	\$2,612	\$2,473



Auditor General of Canada  
Vérificatrice générale du Canada

## INDEPENDENT AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport, Infrastructure and Communities

### Report on the Financial Statements

I have audited the accompanying financial statements of Great Lakes Pilotage Authority, which comprise the balance sheet as at 31 December 2010 and the statement of operations, comprehensive income and accumulated deficit, and statement of cash flows for the year then ended, and a summary of significant accounting policies and other explanatory information.

#### *Management's Responsibility for the Financial Statements*

Management is responsible for the preparation and fair presentation of these financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles, and for such internal control as management determines is necessary to enable the preparation of financial statements that are free from material misstatement, whether due to fraud or error.

#### *Auditor's Responsibility*

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 comply with ethical requirements and plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free from material misstatement.

An audit involves performing procedures to obtain audit evidence about the amounts and disclosures in the financial statements. The procedures selected depend on the auditor's judgment, including the assessment of the risks of material misstatement of the financial statements, whether due to fraud or error. In making those risk assessments, the auditor considers internal control relevant to the entity's preparation and fair presentation of the financial statements in order to design audit procedures that are appropriate in the circumstances, but not for the purpose of expressing an opinion on the effectiveness of the entity's internal control. An audit also includes evaluating the appropriateness of accounting policies used and the reasonableness of accounting estimates made by management, as well as evaluating the overall presentation of the financial statements.

I believe that the audit evidence I have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for my audit opinion.

### *Opinion*

In my opinion, the financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Great Lakes Pilotage Authority as at 31 December 2010, and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

### **Report on Other Legal and Regulatory Requirements**

As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, Canadian generally accepted accounting principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Great Lakes Pilotage 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 Great Lakes Pilotage Authority.



Lucie Cardinal, CA auditor  
Principal  
for the Auditor General of Canada

3 March 2011  
Montréal, Canada

## Balance Sheet as at December 31

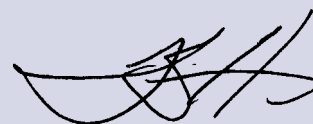
	<u>2010</u>	<u>2009</u>
<b>ASSETS</b>		
Current		
Cash and cash equivalents	\$2,006,179	\$ -
Accounts receivable	2,562,651	1,598,004
	<u>4,568,830</u>	<u>1,598,004</u>
Non-current		
Property and equipment (Note 5)	118,867	154,944
	<u>\$4,687,697</u>	<u>\$1,752,948</u>
<b>LIABILITIES</b>		
Current		
Bank indebtedness and bank overdraft	\$ -	\$ 873,825
Accrued salaries and benefits	4,446,261	3,090,001
Other accounts payable and accrued charges	334,040	305,821
Employee future benefits (Note 6)	40,384	138,549
	<u>4,820,685</u>	<u>4,408,196</u>
Non-current		
Employee future benefits (Note 6)	3,249,280	2,772,327
	<u>8,069,965</u>	<u>7,180,523</u>
<b>EQUITY</b>		
Contributed capital	82,074	82,074
Accumulated deficit	(3,464,342)	(5,509,649)
	<u>(3,382,268)</u>	<u>(5,427,575)</u>
	<u>\$4,687,697</u>	<u>\$1,752,948</u>
Commitments (Note 8)		
Contingencies (Note 12)		

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.

Approved by the Board of Directors and authorized for issue on March 3, 2011



R. F. Lemire  
Chief Executive Officer



T. Geddes  
Director

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

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
<b>Revenues</b>		
Pilotage charges	\$19,832,346	\$13,695,446
Dispatching and pilot boat income	244,686	42,777
Interest and other income	11,692	31,382
	<u>20,088,724</u>	<u>13,769,605</u>
<b>Expenses</b>		
Pilots' salaries and benefits	12,757,875	10,922,928
Transportation and travel	1,662,923	1,370,138
Operation staff salaries and benefits	1,064,229	1,031,765
Pilot boat services	898,554	672,663
Administration staff salaries and benefits	826,555	807,861
Professional and special services	162,992	210,663
Utilities, materials and supplies	116,143	134,046
Pilot laptop and navigation software	105,139	80,565
Rentals	99,440	99,506
Interest and other charges	77,629	87,521
Pilot training costs	76,901	-
Communications	59,276	66,731
Purchased dispatching services	51,490	41,878
Amortization	48,906	70,395
Repairs and maintenance	35,365	37,841
	<u>18,043,417</u>	<u>15,634,501</u>
Net income (loss) and comprehensive income for the year	2,045,307	(1,864,896)
Accumulated deficit at beginning of the year	<u>(5,509,649)</u>	<u>(3,644,753)</u>
Accumulated deficit at end of the year	<u><u>\$(3,464,342)</u></u>	<u><u>\$(5,509,649)</u></u>

*The accompanying notes are an integral part of these financial statements.*

## Statement of Cash Flows for the year ended December 31

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
<b>Operating activities</b>		
Net income (loss) for the year	\$2,045,307	\$(1,864,896)
Items not affecting cash:		
Employee future benefits	378,788	45,711
Amortization	48,906	70,395
Changes in non-cash working capital items:		
(Increase) decrease in accounts receivables	(964,647)	699,918
Increase (decrease) in accrued salaries and benefits	1,356,260	(1,472,646)
Increase (decrease) in other accounts payable and accrued charges	28,219	(124,511)
	<u>2,892,833</u>	<u>(2,646,029)</u>
<b>Investing activities</b>		
Disposal of investments	-	1,708,516
Acquisition of property and equipment	(12,829)	(2,288)
	<u>(12,829)</u>	<u>1,706,228</u>
<b>Financing activities</b>		
Proceeds from bank indebtedness	-	786,067
Re-payment of bank indebtedness	(786,067)	-
	<u>(786,067)</u>	<u>786,067</u>
<b>Cash and cash equivalents:</b>		
Increase (decrease) during the year	\$2,093,937	(153,734)
Balance beginning of year	(87,758)	65,976
	<u>\$2,006,179</u>	<u>\$ (87,758)</u>
Balance end of year	\$ 805,638	\$ (87,758)
Represented by:		
Cash (bank overdraft)	1,200,541	-
Cash equivalents	-	-
<b>Supplemental information</b>		
Interest paid during the year	\$ 52,286	\$ 35,321

The accompanying notes are an integral part of these financial statements.



## Notes to the Financial Statements December 31, 2010

### 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 (Agency) 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 Agency 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. Adoption of new accounting standards and future accounting changes

In February 2008, the CICA Accounting Standards Board confirmed the transition to *International Financial Reporting Standards* (IFRS) from Canadian GAAP will be required for publicly accountable enterprises for interim and annual financial statements effective for fiscal years beginning on or after January 1, 2011, including comparatives for 2010. As a government business enterprise, the Authority is required to adopt IFRS effective January 1, 2011. The Authority has completed its evaluation of the impact of the adoption of these standards. The Authority estimates that the impact on future financial statements due to the implementation of IFRS will not be significant.



### 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:

(a) Revenue recognition

Revenues earned from pilotage charges, dispatching and pilot boat income are recognized as services are rendered.

(b) Cash equivalents

Cash equivalents investments include bonds and other obligations of or guaranteed by Her Majesty in right of Canada or any province or any municipality in Canada which may be liquidated promptly and have original maturities of three months or less.

(c) Financial instruments

All financial instruments are recognized initially at fair value. Subsequent measurement and the accounting for changes in fair value depend on their classification. Financial assets must be classified into one of four categories: held for trading, held-to-maturity, available-for-sale or loans and receivables. Financial assets classified as held for trading or available-for-sale are measured at fair value at each reporting date, with any changes in fair value being recognized within net income for held for trading financial assets or within other comprehensive income for available-for-sale assets. Financial assets classified as held-to-maturity or loans and receivables are measured at amortized cost using the effective interest method.

Cash and cash equivalents are classified as held for trading and are measured at fair value. Accounts receivable are classified as loans and receivables and are measured at amortized cost using the effective interest method.

Financial liabilities are required to be classified into one of two categories: held for trading or other financial liabilities. All financial liabilities are measured at amortized cost using the effective interest method, except for financial liabilities that are classified as held for trading which are measured at fair value. The Authority has classified accrued salaries and benefits and other accounts payable and accrued charges as other financial liabilities and bank indebtedness and bank overdraft as held for trading.

The Authority did not hold any derivative financial instruments during the years ended 2010 and 2009.

(d) 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:

<u>Asset category</u>	<u>Estimated useful life</u>
Buildings	20 years
Furniture, equipment and leasehold improvements	10 years
Software and computer equipment	5 years



(e) 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 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 any actuarial deficiencies of the Public Service Pension Plan.

(f) Severance benefits

Employees are entitled to severance benefits, as provided for under labour contracts and conditions of employment. The cost of the severance benefits earned by employees is determined annually on an actuarial basis using the projected single premium actuarial cost method prorated with years of credited service and management's best estimate assumptions, such as the discount rate, rate of compensation increase, inflation, retirement ages of employees and other factors.

The benefit costs are determined using the cost of employee benefits for the current year's service, the interest cost on the accrued benefit obligation and net actuarial gain or loss for the year. The average remaining service period of the active employees covered by the plan is 7.0 years (7.8 years in 2009). The measurement date is December 31.

(g) Translation of foreign currencies

Assets and liabilities denominated in foreign currencies are translated into Canadian dollars at exchange rates prevailing at the balance sheet date. Revenues and expenses denominated in foreign currencies are translated into Canadian dollars at monthly average exchange rates. All exchange gains and losses are included in net income (loss) for the year.

(h) Measurement uncertainty

The preparation of these financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make certain estimates and assumptions that affect 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. The items subject to significant management estimates include accrued salaries and benefit, employee future benefits and related salaries and benefits expenses. Actual results could differ significantly from those estimates. Any changes in estimates are reflected in the financial statements in the period in which they become known.

(i) Non-monetary transactions

Non-monetary transactions are recorded at the estimated fair value of the goods or services received or the estimated fair value of the services given, whichever is more reliably determinable. Revenues from non-monetary transactions are recognized when the related services are rendered. Expenses resulting from non-monetary transactions are recognized during the period when the related goods or services are provided by third parties.

## 4. Financial instruments

### (a) Fair value disclosure

Due to the short-term nature of the cash equivalents, bank indebtedness and bank overdraft, their carrying values approximate their fair values.

Accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. The carrying values of these financial instruments are considered by management to approximate their fair values because of their short term to maturity.

The following illustrates the fair value hierarchy of the Authority's financial instruments as at December 31, 2010:

- Level 1 – Financial instruments are considered Level 1 when valuation can be based on quoted prices in active markets for identical assets or liabilities.
- Level 2 – Level 2 financial instruments are valued using quoted prices for similar assets or liabilities, quoted prices in markets that are not active, or models using inputs that are observable.
- Level 3 – Financial instruments are considered Level 3 when their values are determined using pricing models, discounted cash flow methodologies or similar techniques and at least one significant model assumption or input is unobservable.

The Authority had cash and cash equivalents of \$2,006,179 classified as level 1 and there are no financial instruments in level 2 and 3 (nil in 2009).

### (b) Risk disclosure

#### Credit risk

The carrying amount of cash, cash equivalents and accounts receivable represents the maximum credit exposure.

There is no significant risk associated with accounts receivable as the Pilotage Act stipulates that the owner, master and agent of a ship are jointly and severally liable for pilotage charges, and it also provides a mechanism to withhold customs clearance if pilotage charges are unpaid. There is no concentration of accounts receivable with any one customer. As at December 31, 2010, the amount of \$2,562,651 shown in the balance sheet as Accounts receivable (\$1,598,004 as at December 31, 2009) represents the maximum credit risk exposure on Accounts receivable. Historically, the Authority has not incurred any significant losses with respect to bad debts.

Credit risk on cash equivalents arises from the possibility that the issuer of a fixed-term instrument fails to meet its obligation. To manage this risk, the Minister of Finance authorizes the Authority to only invest in bonds or other obligations of, or guaranteed by, Her Majesty in right of Canada, or any province or municipality in Canada. As at December 31, 2010, the Authority had \$1,200,541 of cash equivalents (nil as at December 31, 2009).

#### Foreign exchange risk

The Authority has accounts receivable which are denominated in U.S. dollars but due to their small amount, the risk is insignificant. The Authority recorded in the statement of operations, comprehensive income and accumulated deficit a currency exchange loss of \$18,574 for 2010 under interest and other charges (\$20,630 for 2009).



Interest rate risk

Interest rate risk arises because of the fluctuations in interest rates. The Authority is subject to interest rate risk on its cash and cash equivalents and bank indebtedness. The average interest rate on the Authority's use of its line of credit was 2.51% for 2010 (2.35% in 2009). The Authority used its line of credit for most of the year. The interest expense incurred during 2010 was \$52,286 (\$35,321 in 2009). A variation of 100bps in the interest rates would affect the interest expense but would not have a significant impact on the financial statements.

Liquidity risk

Liquidity risk is the risk that the Authority will not be able to meet its financial obligations as they fall due. The Authority must operate on a self-sufficiency basis and does not have access to Parliamentary appropriations and, as a result, depends on its funding sources and cash flows from operating activities to fill its financing requirements. The Authority manages liquidity risk by continuously monitoring actual and projected cash flows. The carrying amount totaling \$4,780,301 of accrued salaries and benefits and other accounts payable represents the maximum exposure to liquidity risk. All accrued salaries and benefits and other accounts payable are expected to be paid within 90 days. Also, as presented in note 11, the Authority has available as required an operating line of credit renewable annually. The Authority has taken measures and has requested a line of credit with the approval of the 2011-2015 corporate plan in order to meet its financial obligation.

**5. Property and equipment**

	<b>2010</b>		
	<b>Cost</b>	<b>Accumulated Amortization</b>	<b>Net</b>
Buildings	\$ 38,494	\$ 38,494	\$ -
Furniture, equipment and leasehold improvements	160,362	85,634	74,728
Software and computer equipment	225,305	181,166	44,139
	<u>\$424,161</u>	<u>\$305,294</u>	<u>\$118,867</u>
	<b>2009</b>		
	<b>Cost</b>	<b>Accumulated Amortization</b>	<b>Net</b>
Buildings	\$ 38,494	\$ 38,494	\$ -
Furniture, equipment and leasehold improvements	160,362	72,563	87,799
Software and computer equipment	386,744	319,599	67,145
	<u>\$585,600</u>	<u>\$430,656</u>	<u>\$154,944</u>

## 6. Employee future benefits

### (a) Pension benefits

The Authority and all eligible employees contribute to the cost of the Public Sector Pension Plan. This pension plan provides benefits based on years of service and average eligible earnings at retirement. The benefits are fully indexed to the Consumer Price Index. The Authority and employees' contributions to the Public Sector Pension Plan for the year were as follows:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Authority	\$1,082,152	\$1,232,712
Employees	551,144	569,439
Total contributions	<u>\$1,633,296</u>	<u>\$1,802,151</u>

### (b) Severance benefits

The Authority provides severance benefits to its employees based on years of service and final salary. This benefit plan is not pre-funded and thus has no assets, resulting in a plan deficit equal to the accrued benefit obligation. The accrued benefit obligation at December 31 is determined using the projected single premium actuarial cost method for determining the value of the employee future benefits payable. Information about this plan, measured at the balance sheet date, is as follows:

Key assumptions:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Discount rate	4.1%	5.0%
Inflation rate	1.61%	1.93%
Age at retirement	61	61

Annual amounts:

	<u>2010</u>	<u>2009</u>
Accrued benefit obligation:		
Balance at beginning of year	\$2,910,876	\$2,865,165
Current service costs	167,898	151,200
Interest cost	151,551	184,396
Benefits paid	(95,500)	(609,334)
Actuarial losses	154,839	319,449
Balance at end of year	<u>\$3,289,664</u>	<u>\$2,910,876</u>
Current portion	\$ 40,384	\$ 138,549
Non-current portion	<u>3,249,280</u>	<u>2,772,327</u>
	<u>\$3,289,664</u>	<u>\$2,910,876</u>

## 7. Capital management

The Authority defines its capital as its equity, which comprises contributed capital and accumulated deficit.

The Authority manages its equity as a by-product of prudently managing its revenues, expenses, assets and liabilities to ensure that the Authority effectively achieves its objectives and purpose. There has been no change during the year in the Authority's method of managing its capital. The tariffs of pilotage charges must be fair and reasonable, and must enable the Authority to operate on a self-sustaining financial basis, as required by the *Pilotage Act*. Thus, the tariffs fixed are intended to allow the Authority to recover costs.

## 8. Commitments

The Authority has commitments as at the balance sheet date in respect of a lease agreement with the St. Lawrence Seaway Management Corporation for the rental of office space and contracts for pilot boat services. Future minimum rental and contractual payments are as follows:

2011	628,446
2012	85,350
2013	87,057
2014	7,267
2015	-
	\$808,120

## 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. The Authority has recorded a barter amount as revenue for the dispatching services and pilot boat services in Port Weller to the U.S. District No. 1 pilots and the same barter amount as pilot boat expense at Cape Vincent, New York.



## 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. The Authority did not have any material related party transactions during the year.

## 11. Credit facility

The Authority has a commercial line of credit of up to \$6,000,000 (\$3,000,000 in 2009) available at an interest rate equivalent to the bank's prime lending rate per annum. The Minister of Finance authorizes the amount. As at December 31, 2010, the Authority was not using the line of credit (the line of credit as at December 31, 2009 was \$786,067). 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. As a result, no provision has been recognized in the financial statements as at December 31, 2010 in regards to these claims and lawsuits.

