

GUIDE D'INFORMATION PORTUAIRE

Port de Vancouver
Février 2025



Banc Roberts



Baie Burrard



Fleuve Fraser



Fleuve Fraser

À l'initiative de :



En association avec



Lloyd's is the registered trademark of the Society incorporated by the Lloyd's Act 1871 by the name of Lloyd's

Avec le soutien de :



INTRODUCTION

Le présent guide a été rédigé à l'intention des capitaines de navires de haute mer, des compagnies maritimes, des éditeurs de publications nautiques et de toute autre partie ayant besoin de données nautiques.

AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ JURIDIQUE

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser (l'Administration portuaire) met tout en œuvre pour rendre et garder le contenu de ce document aussi actuel, accessible, exempt d'erreurs et complet que possible; toutefois, l'exactitude et l'exhaustivité de ce contenu ne peuvent être garanties. L'Administration portuaire n'accepte aucune responsabilité de quelque nature que ce soit pour les occurrences et/ou les conséquences d'erreurs, de défauts ou de lacunes, ou toute autre omission en rapport avec les renseignements fournis dans le présent document. En cas de divergence ou d'incohérence entre le présent document et la législation applicable, y compris le règlement administratif du port, la législation applicable prévaudra. Toute modification substantielle apportée au règlement administratif, aux pratiques ou aux procédures du port sera reflétée par des modifications au présent ouvrage et qui seront publiées dès que possible.

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser est une administration portuaire établie en vertu de la *Loi maritime du Canada*, S.C. 1998 C. 10, telle que modifiée.

NOUS CONTACTER

Administration portuaire Vancouver-Fraser
100 The Pointe, 999 Canada Place
Vancouver, C.-B. V6C 3T4

Centre des opérations portuaires (24/7)
Tél. : 604.665.9086
Courriel : capitainerie@portvancouver.com

SITE WEB DU PORT

<https://www.portvancouver.com/fr>

SITE WEB DU PRÉSENT DOCUMENT

<https://www.portvancouver.com/fr/operations-portuaires/procedures>

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION GÉNÉRALE		5
TABLE DES MATIÈRES		6
REGISTRE DES CORRECTIONS ET DÉFINITIONS		11
PARTIE I :		
INTRODUCTION, COORDONNÉES ET RÈGLEMENT		
1	<u>AVANT-PROPOS – CAPITAINE DE PORT</u>	17
1.1	Généralités	18
1.2	Rapport	18
1.3	Rendement du port	18
2	<u>COORDONNÉES ET RÈGLEMENTS</u>	20
2.1	Généralités	21
2.2	Coordonnées	21
2.3	Règles et règlements	22
2.4	Dérogations et autorisations	23
2.5	Importantes modifications récemment apportées à la loi	23
PARTIE II : AVIS, DOCUMENTATION ET RAPPORTS		
3	<u>LISTES DE CONTRÔLE À L'ARRIVÉE ET AU DÉPART</u>	24
3.1	Généralités	25
3.2	Listes de contrôle à l'arrivée	25
3.3	Listes de contrôle au départ	26
4	<u>AVIS</u>	27
4.1	Généralités	28
4.2	Santé	28
4.3	Immigration	28
4.4	Douanes	29
4.5	Notice d'arrivée	29
4.6	Heure prévue d'arrivée (ETA)	30
4.7	Heure de départ prévue (ETD)	30
4.8	Sécurité	30
4.9	Marchandises dangereuses	31
4.10	Déchets	33
4.11	Certificat de prévention internationale de la pollution par les hydrocarbures (IOPP)	33
4.12	Habitat essentiel des mammifères marins	33
5	<u>DOCUMENTATION</u>	35
5.1	Généralités	36

5.2	Documentation requise, devant être disponible en tout temps	36
5.3	Portail du Pacifique	38
5.4	Événements nautiques	39
5.5	Publicité ou affichage visuel sur l'eau	40
5.6	Dragage	40
5.7	Construction, travaux ou aménagements	40
6	<u>DÉCLARATIONS</u>	41
6.1	Généralités	42
6.2	Incidents/événements à déclarer	42

PARTIE III : DESCRIPTION DU PORT ET NAVIGATION

7	<u>DESCRIPTION DU PORT</u>	43
7.1	Généralités	44
7.2	Aménagements	44
7.3	Emplacement du port	44
7.4	Limites du port	45
7.5	Lignes de charge	45
7.6	Taille maximale des navires	45
7.7	Fuseau horaire	45
7.8	Jours fériés locaux	46
7.9	Heures de travail	46
7.10	Trafic	46
7.11	Cargaison	46
7.12	Cartes marines et publications	46
7.13	Annonces maritimes pour la zone portuaire	47
7.14	Stations de pilotage	47
7.15	Infrastructures portuaires	48
7.16	Hébergement dans le port et postes d'amarrage	48
7.17	Informations sur la météo et les marées	48
7.18	Caméras Web	48
7.19	Rencontres de mammifères marins	48
8	<u>NAVIGATION DANS LE PORT</u>	50
8.1	Généralités	51
8.2	Vitesse	51
8.3	Veille	55
8.4	Dégagement sous quille (DSQ)	55
8.5	Droit de passage	56
8.6	Espacement entre les navires	56
8.7	Dispositions de dépassement	56
8.8	Restrictions	56
8.9	Navires arrivants	56
8.10	Navires sortants	57
8.11	Déplacement entre postes d'amarrage ou entre un poste d'amarrage et un mouillage	57
8.12	Halage le long d'un poste d'amarrage	57
8.13	Exigences relatives aux sondages pour les postes d'amarrage	59
8.14	Accostage	60
8.15	Procédures du système d'organisation du trafic de la baie des	

	Anglais (SOTBA)	62
8.16	Procédures relatives à la ZCT First Narrows (ZCT-1)	67
8.17	Procédures relatives à la ZCT Second Narrows (ZCT-2)	82
8.18	Procédures relatives à la ZCT dans la partie est de la baie Burrard (ZCT-3)	101
8.19	Procédures relatives à la ZCT du fleuve Fraser (ZCT-4)	114
8.20	Fleuve Fraser et rivière Pitt – toutes zones	135
8.21	Procédures liées au passage des ponts	137
8.22	Procédures liées au passage des ponts du fleuve Fraser	138
8.23	Remorquage	148
8.24	Affichage des signaux et des feux	150
8.25	Bateaux de plaisance	150
8.26	Navires de pêche	154
8.27	Opérations forestières	155
8.28	Remorqueurs	156
8.29	Aéronefs	157
8.30	Navires militaires	157

PARTIE IV : SÛRETÉ ET SÉCURITÉ DANS LE PORT

9	<u>PROCÉDURES DE SÛRETÉ DANS LE PORT</u>	158
9.1	Généralités	159
9.2	Coordonnées en cas d'urgence	159
9.3	Équipement d'intervention d'urgence	160
9.4	Centre de coordination des urgences	160
9.5	Scénarios d'urgence	161
10	<u>PROCÉDURES DE SÉCURITÉ DANS LE PORT</u>	162
10.1	Généralités	163
10.2	Renseignements actuels sur les niveaux de sécurité du Code ISPS	163
10.3	Déclarations aux installations portuaires	166
10.4	Véhicules aériens sans pilote	166

PARTIE V : SERVICES NAUTIQUES ET COMMUNICATION

11	<u>SERVICES NAUTIQUES</u>	167
11.1	Généralités	168
11.2	Gestion active de la circulation des navires	168
11.3	Services de trafic maritime	168
11.4	Pilotage	170
11.5	Remorqueurs	171
11.6	Amarrage	172
11.7	Arrimage des cargaisons	174
11.8	Passerelles	174
12	<u>COMMUNICATION NAUTIQUE</u>	176
12.1	Généralités	177
12.2	Communication nautique sur les voies VHF	177

PARTIE VI : OPÉRATIONS PORTUAIRES

13	<u>OPÉRATIONS DE MANUTENTION DES CARGAISONS</u>	178
13.1	Généralités	179
13.2	Procédures de chargement et de déchargement	179
13.3	Transbordement de liquides en vrac	179
13.4	Opérations de cargaison au mouillage	180
13.5	Procédures de nettoyage	181
14	<u>OPÉRATIONS DES NAVIRES</u>	182
14.1	Généralités	183
14.2	Mise à l'eau d'embarcations et de radeaux de sauvetage	183
14.3	Entretien et réparations	183
14.4	Inspection et nettoyage sous l'eau	184
14.5	Exigences en matière d'environnement	185
14.6	Procédures de mouillage	189
14.7	Mazoutage et ravitaillement en carburant	194
14.8	Opérations des navires-citernes	201
15	<u>INSPECTIONS MENÉES DANS LE PORT</u>	205
15.1	Généralités	206
15.2	Contrôles par l'État du port	206
15.3	Inspections menées par d'autres parties	206

PARTIE VII : SERVICES OFFERTS DANS LE PORT

16	<u>SERVICES OFFERTS DANS LE PORT</u>	208
16.1	Généralités	209
16.2	Carburant et huiles de lubrification	209
16.3	Eau douce	209
16.4	Provisions de bord	209
16.5	Électricité à quai	209
16.6	Déchets	209
16.7	Réparations	209
16.8	Certificat sanitaire de navire	210
16.9	Experts maritimes	210
16.10	Agents maritimes	210
16.11	Installations médicales	211
16.12	Mission aux marins	211
16.13	Transport	211

ANNEXE A : First Narrows – Profondeurs minimales du chenal et tirants d'air maximaux des navires selon le facteur de largeur hors membrures ZCT-1 pour la largeur du chenal	212

ANNEXE B : Second Narrows – Profondeurs utiles et hauteurs des ponts selon le facteur de largeur hors membrures ZCT-2 pour la largeur du chenal	214

ANNEXE C : Liste de contrôle de sécurité pour le mazoutage	222

ANNEXE D : Liste de contrôle de sécurité navire/terre	226

ANNEXE E : Liste de contrôle pour le mazoutage au GNL, fournisseurs de services et emplacement – Tableau d'autorisation	236

ANNEXE F : Code de conduite pour les navires au mouillage	237

GUIDE DES SECTIONS DU PORT : FICHES TECHNIQUES DES TERMINAUX

ANNEXE G : Port de Vancouver – Rive nord	243

ANNEXE H : Port de Vancouver – Rive sud	260

ANNEXE I : Port de Vancouver – Est	277

ANNEXE J : Banc Roberts	291

ANNEXE K : Fleuve Fraser	295

POSITIONNEMENT DES GRUES-PORTIQUES DE QUAI LORS DES OPÉRATIONS D'AMARRAGE ET D'APPAREILLAGE

ANNEXE L : Centerm	307

ANNEXE M : Vanterm	309

ANNEXE N : DP World Fraser Surrey	311

ANNEXE O : Deltaport	313

REGISTRE DES CORRECTIONS

Date	Page	Objet de la correction	Source
2014-09-03	Toutes	Première publication	Administration portuaire
2015-08-25	Toutes	Avis de modification – 15 juin 2015	Administration portuaire
2016-01-04	Toutes	Avis de modification – 3 décembre 2015	Administration portuaire
2016-09-12	Toutes	Avis de modification – 12 août 2016	Administration portuaire
2016-11-21	59-73	Tableau 3 et texte associé	Administration portuaire
2017-09-08	Toutes	Avis de modification – 8 septembre 2017	Administration portuaire
2018-02-05	Toutes	Avis de modification – 5 février 2018	Administration portuaire
2018-12-18	Toutes	Avis de modification – 18 décembre 2018	Administration portuaire
2019-03-18	Toutes	Avis de modification – 18 mars 2019	Administration portuaire
2020-05-15	Toutes	Avis de modification – 15 avril 2020	Administration portuaire
2020-12-31	Toutes	Avis de modification – 13 novembre 2020	Administration portuaire
2021-05-07	Toutes	Avis de modification – 7 mai 2021	Administration portuaire
2022-03-01	Toutes	Avis de modification – 24 novembre 2021	Administration portuaire
2023-02-15	Toutes	Avis de modification – 1 ^{er} novembre 2022	Administration portuaire
2023-10-31	Toutes	Avis de modification – 1 ^{er} septembre 2023	Administration portuaire
2024-01-30	Toutes	Avis de modification – 1 ^{er} décembre 2023	Administration portuaire
2025-02-15	Toutes	Avis de modification – 3 décembre 2024	Administration portuaire

DÉFINITIONS

Loi	Désigne la <i>Loi maritime du Canada</i> , telle que modifiée de temps à autre.
Administration	Désigne l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (APVF), créée en vertu de la <i>Loi</i> .
et/ou	Signifie que l'une des deux choses ou les deux sont possibles.
Remorqueur d'assistance	Remorqueur approprié, utilisé pour l'amarrage, l'appareillage ou l'acheminement de grands navires dans des voies navigables restreintes.
Avadept	Avadept est un site Web de la Garde côtière canadienne qui fournit aux navigateurs de l'information sur les niveaux d'eau, les courants de marée et les mesures de profondeur dans le fleuve Fraser.
Chaland	Navire conçu sans moyen d'autopropulsion.
Bassin d'amarrage	Plan d'eau de dimensions adéquates à un poste d'amarrage permettant à un navire de s'amarrer au quai, aux bouées d'amarrage ou aux ducs d'albe d'amarrage.
Puissance de traction	Capacité de traction utile soutenue du navire remorqueur.
Section d'estacade	Estacade mesurant 20 mètres de long et 20 mètres de large, entourée d'appondures.
Mazoutage	Planification et transfert effectif en toute sécurité de carburant marin d'un navire de mazoutage à un autre navire.
Liste de contrôle pour le mazoutage	Liste de contrôle pour le mazoutage, telle qu'elle est mentionnée dans la dernière édition du <i>Guide international de sécurité pour les pétroliers et les terminaux</i> (ISGOTT) et le Groupe de travail sur les carburants marins propres de l'Association internationale des ports (IAPH).

Navire de mazoutage	Navire naviguant normalement dans le Port de Vancouver et utilisé pour le stockage, le transport ou la livraison de carburants marins aux navires, incluant le gaz naturel liquéfié (GNL).
Cargaison	Toute marchandise remorquée par un navire ou chargée à bord d'un navire ou à bord d'un navire remorqué.
Chenal dégagé	S'entend du passage d'un navire dans une ZCT sans être entravé par un autre navire.
Zone de dégagement du trafic	S'entend du passage d'un navire dans la zone de dégagement du trafic d'une zone de contrôle du trafic (ZCT) sans être gêné par un autre navire.
Autorisation	Autorisation des SCTM permettant à un navire d'entrer dans une ZCT, de s'y déplacer ou d'en sortir, sous réserve des conditions énoncées dans les présentes ordonnances.
Système de planification centralisé	Plateforme numérique d'aide à la décision pour coordonner et séquencer les déplacements des navires dans le port.
Habitat essentiel	Habitat nécessaire à la survie ou au rétablissement d'une espèce sauvage inscrite; désigné comme habitat essentiel dans la stratégie de rétablissement ou le plan d'action de l'espèce.
Crépuscule civil	Le crépuscule civil est la période immédiatement avant le lever du soleil et immédiatement après le coucher du soleil, lorsque le soleil est en dessous de l'horizon, mais qu'il y a encore suffisamment de lumière pour mener des activités en plein air sans éclairage artificiel.
Marchandises dangereuses	Toute marchandise indiquée dans le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) ou dans le <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> (Règlement sur le TMD).
En journée	Désigne les heures entre l'aube et le crépuscule telles que définies par le crépuscule civil du matin et du soir, respectivement.
Tonnage de port en lourd	Le poids total qu'un navire peut transporter en toute sécurité, y compris la cargaison, le carburant, l'équipage et les provisions.
Navire de haute mer	Tout navire nécessitant un pilote ou un navire certifié pour naviguer au-delà des limites d'un voyage de cabotage tel que défini dans la <i>Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada</i> .
Remorqueur d'escorte	Un remorqueur approuvé pour les opérations d'escorte, équipé d'un tensiomètre opérationnel et être exploitable en modes d'escorte indirecte, indirecte motorisée et directe. Il doit être équipé de treuils avec enroulement et déroulement pour le remorquage de sauvetage, demeurer avec le navire jusqu'à ce qu'il soit libéré par le pilote ou le capitaine et être capable de fonctionner en toute sécurité aux vitesses d'escorte recommandées.
Zones d'attente de la ZCT First Narrows	Zones dans lesquelles les navires, en accord avec les SCTM, peuvent se tenir prêts jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'un transit de la ZCT-1 puisse être effectué en toute sécurité.
Propriété flottante	Toute remise, cabane, hangar à bateaux ou autre structure située sur les eaux gérées par l'Administration portuaire et conçue, utilisée ou susceptible d'être utilisée uniquement ou partiellement pour la navigation maritime.

Estran	Zone gérée par l'Administration portuaire entre la basse mer inférieure à marée basse et la limite supérieure du déferlement des vagues à marée haute également appelée pleine mer supérieure.
Crue	Augmentation substantielle du niveau d'eau d'un ruisseau ou d'une rivière causée par la fonte des neiges au printemps.
Capitainerie	Service de l'APVF qui régit les pratiques et procédures portuaires et assume des responsabilités liées à la sécurité de la navigation et des opérations maritimes relevant de la compétence de l'APVF.
Officier de patrouille portuaire / agent d'exécution de Transports Canada	Personne qui représente l'Administration portuaire.
Feu intérieur (Feu Est)	Désigne le feu n° 385, tel qu'il figure dans <i>Côte du Pacifique – Livre des feux, des bouées et des signaux de brume</i> , publié par la Garde côtière canadienne.
ISGOTT	Guide international de sécurité pour les pétroliers et les terminaux, dernière édition (<i>International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals</i>).
Motomarine	Voir « Véhicule nautique à moteur ».
Remorqueur à vide	Remorqueur non attaché à un navire, un chaland, des billes de bois ou d'autres charges.
Bille (de bois)	Rondin, poteau, pieu, appondure, trésvillon, ridoir, arbre ou autre produit de bois non ouvré.
Transporteur de GNL	Navire conçu pour transporter du gaz naturel liquéfié, [chalands et remorqueurs-chalands articulés (ATB)] lorsqu'il est utilisé à cette fin. Les navires d'avitaillement en GNL sont exclus de cette définition.
Services de communication et de trafic maritimes (SCTM)	Assurent la coordination des communications de sécurité maritime avec les ressources de sauvetage et le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS); les services de trafic maritime et la gestion des voies navigables, la diffusion d'informations météorologiques et de sécurité; les services de plan de navigation, ainsi que le soutien à d'autres organismes gouvernementaux et maritimes.
Capitaine	Personne ayant le commandement et la charge d'un navire. Il ne s'agit pas d'un pilote breveté, au sens de l'article 1.1 de la <i>Loi canadienne sur le pilotage</i> , lorsqu'il exerce des fonctions de pilotage en vertu de cette loi.
Largeur hors membrures	Largeur maximale mesurée au milieu du navire jusqu'à la ligne moulée de la membrure dans le cas d'un navire à coque métallique et jusqu'à la surface extérieure de la coque dans le cas d'un navire à coque en tout autre matériau.
Transit dans la ZCT-2	Déplacement à l'intérieur de la ZCT Second Narrows qui comprend le passage sous le pont commémoratif des feronniers et le pont ferroviaire Second Narrows.
Feu extérieur (feu ouest)	Désigne le feu n° 381 tel qu'il figure dans <i>Côte du Pacifique – Livre des feux, bouées et signaux de brume</i> , publié par la Garde côtière canadienne.
Surplomb	Distance entre le point d'amarrage le plus éloigné du poste d'amarrage et la proue ou la poupe du navire.
Centre des opérations	Principal point de contact (24 heures sur 24, sept jours sur sept) pour toutes les opérations se déroulant dans les

	zones gérées par l'Administration portuaire, ainsi que pour le capitaine de port.
Véhicule nautique à moteur	Désigne un bateau à propulsion par jet d'eau, à coque fermée et sans cockpit, d'une longueur maximale de 4 mètres, conçu pour être utilisé par une ou plusieurs personnes.
Navire piloté	Navire qui est sous la conduite d'un pilote ou d'une personne bénéficiant d'une dérogation de pilotage conformément au règlement de l'Administration de pilotage du Pacifique.
Embarcation de plaisance	Bateau utilisé uniquement pour des activités de loisir telles que la pêche, les sports nautiques et le divertissement d'amis. Il s'agit également d'un bateau utilisé pour la chasse et la pêche de subsistance ou pour la vie quotidienne (p. ex., dans les régions isolées, pour aller d'un village à l'autre).
Port	Eaux navigables relevant de la compétence d'une Administration portuaire et les biens immobiliers que cette dernière Administration portuaire gère, détient ou occupe, tel qu'indiqué dans les lettres patentes.
Navire de l'Administration portuaire	Navire qui représente l'Administration portuaire.
Installation portuaire	Selon la loi, il s'agit d'un quai, d'une jetée, d'un brise-lames, d'un terminal, d'un entrepôt ou de tout autre bâtiment ou ouvrage situé dans, sur ou à côté des eaux navigables et utilisé dans le cadre de la navigation ou des transports maritimes, des terrains accessoires à leur utilisation et de tout terrain adjacent aux eaux navigables et utilisé dans le cadre de la navigation ou des transports maritimes.
Bateau de plaisance	Bateau dont le rôle principal est la récréation (c.-à-d. qui n'est pas destiné à un usage commercial ou à la location).
Ponts Second Narrows	Il s'agit du pont commémoratif des ferronniers et du pont ferroviaire Second Narrows.
Zones d'attente de la ZCT Second Narrows	Zones désignées vers lesquelles les navires de niveau 1 soumis à des fenêtres de transit peuvent être dirigés par les services de communication et de trafic maritimes (SCTM) ou dans lesquelles les navires de niveau 2, y compris les remorqueurs et les chalands non pilotés, en accord avec les SCTM, peuvent se tenir prêts jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'un transit de la ZCT-2 puisse être effectué en toute sécurité.
Déplacement	Processus de déplacement d'un navire d'un endroit à un autre dans un port, un havre ou une voie navigable.
Navire	Tout type de navire, bateau ou embarcation conçu, utilisé ou susceptible d'être utilisé exclusivement ou partiellement pour la navigation maritime, qu'il soit autopropulsé ou non et quel que soit son mode de propulsion, y compris un hydravion et un radeau ou une estacade de billes de bois ou de bois de construction.
Largeur hors membrures	Partie la plus large du navire dans le sens transversal du travers.
Étalements d'eau	Courants de marée moyens ne dépassant généralement pas 0,5 nœud.
Jaugeage en lourd d'été	Jaugeage en lourd d'été maximum attribué.

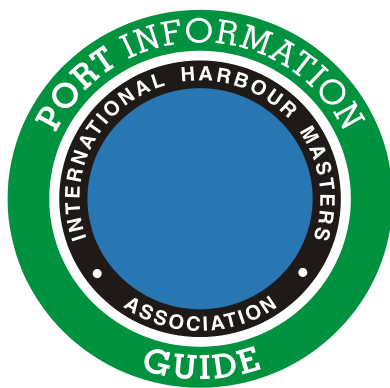
	Dans le cas où un navire détient plusieurs lignes de charge, le jaugeage en lourd maximal sera utilisé aux fins des procédures établies dans le présent document.
Navire-citerne	Navire conçu pour transporter des cargaisons liquides en vrac [y compris les chalands et les remorqueurs-chalands articulés (ATB)], à l'exclusion des transporteurs de gaz naturel liquéfié (GNL) lorsqu'ils sont utilisés à cette fin (voir la définition de transporteur de GNL).
Terminal	Lieu où les navires de haute mer sont accostés ou amarrés en vue du chargement ou du déchargement de la cargaison.
Représentant du terminal	Personne désignée par le terminal pour assumer la responsabilité d'une opération ou d'une tâche.
Remorqueur attaché	Remorqueur approprié qui est relié (attaché) par un câble de remorque au navire pris en charge afin d'escorter ou d'assister ce navire.
Navire de niveau 1	Désigne les navires suivants : • Tous les navires pilotés et les ensembles remorqueur-chaland lorsqu'ils sont pilotés, quel que soit leur tonnage; • Tous les ensembles remorqueur-chaland non pilotés dont le chaland a une capacité de charge de 10 000 tonnes ou plus; • Tous les navires non pilotés, y compris les chalands et les remorqueurs-chalands articulés (ATB) lorsqu'ils sont en service.
Navire de niveau 2	Désigne tous les autres navires qui circulent dans les limites de la ZCT.
Tolérance de marée	Utilisation de la marée par un navire pour assurer un dégagement sous quille approprié et sûr au moment du transit.
Tracteur/remorqueur ASD	Désigne un type de remorqueur équipé d'un système de propulsion Z (ou propulseur azimuthal) ou de propulsion sterndrive Azimuth (ASD) capable de générer des forces de propulsion dans toutes les directions.
Zone de contrôle du trafic (ZCT)	En ce qui concerne les navires ou les catégories de navires, zones établies par l'Administration portuaire dans le but de promouvoir une navigation sûre et efficace ou la protection de l'environnement dans les eaux du port.
Moteur à la traîne	Unité de propulsion marine autonome qui comprend un moteur électrique, une hélice et un système de commande relié à une batterie ou à un groupe de batteries de 12 ou 24 volts.
Dégagement sous quille (DSQ)	Profondeur de l'eau entre la quille d'un navire et le fond de la voie navigable.
SCTM de Victoria	Désigne le Centre des services de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne à Victoria, qui fournit des services de trafic maritime dans le secteur 1 (Roberts Bank), le secteur 2 (fleuve Fraser) et le secteur 3 (Vancouver).
Navire en position d'inclinaison	Transporteur de gaz sur lest, avec une petite quantité de cargaison restant à bord, suffisante pour maintenir les citernes à cargaison refroidies.

Navire transportant des produits	Désigne un navire-citerne [y compris les chalands et les remorqueurs-chalands articulés (ATB)] lorsqu'il transporte plus de 6 000 tonnes de liquides en vrac.
Halage	Processus par lequel un navire utilise des amarres, des câbles ou des lignes pour tirer et contrôler son déplacement ou sa position le long d'un espace désigné, tel que le même poste d'amarrage.

[Haut de page](#)

1 Avant-propos

Capitaine de port



1.1 GÉNÉRALITÉS

Le présent « Guide d'information portuaire » a été créé en vertu de l'article 56 de la *Loi maritime du Canada* et est conforme aux normes de l'Association internationale des ports. Il contient un ensemble de pratiques et de procédures localisées visant à promouvoir une navigation sécuritaire et efficace dans les eaux du port et à soutenir les efforts de protection de l'environnement marin. Les pratiques et procédures contenues dans le manuel s'appliquent à tous les navires dans le port, y compris les bateaux de plaisance, ainsi qu'aux autres utilisateurs du port, y compris les locataires, et peuvent être modifiées de temps à autre par l'Administration portuaire sur préavis de trente jours.

Pour plus de renseignements sur le champ d'application du présent guide, veuillez communiquer avec le Centre des opérations au 604.665.9086 ou envoyer un courriel à l'adresse capitainerie@portvancouver.com.

1.2 RAPPORT

Le Port de Vancouver est le plus grand port du Canada et est exploité par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser. Cette dernière s'engage à promouvoir les objectifs commerciaux du Canada, en veillant à ce que les marchandises soient transportées en toute sécurité, tout en protégeant l'environnement et en tenant compte des communautés locales.

Pour en savoir plus sur le port et ses opérations, visiter notre site Web à l'adresse : portvancouver.com

1.3 RENDEMENT DU PORT

Vous trouverez [ici](#) des statistiques sur le rendement du Port de Vancouver.

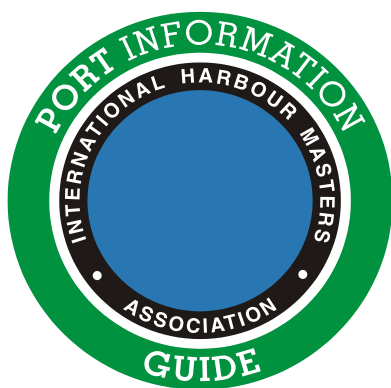


Image : Navires de l'Administration portuaire

Image : Centre des opérations, ouvert 24 heures sur 24, sept jours sur sept



2 Coordonnées et règlements



2.1 GÉNÉRALITÉS

Le Centre des opérations est le principal point de contact de l'Administration portuaire.

En cas d'incendie, d'accident, de situation dangereuse ou de perturbation compromettant la sécurité et l'efficacité de la navigation dans le port ou la protection environnementale des eaux du port, le Centre des opérations est accessible et dispose de l'équipement nécessaire pour prendre les mesures qui s'imposent. Pour les autres exigences en matière de déclarations, voir la partie IV.

Aucun navire ne peut s'amarrer ou se mouiller sans l'approbation de l'Administration portuaire et uniquement aux endroits et de la manière prescrits.

Lorsque le propriétaire ou le responsable d'un navire se trouvant dans le port n'est pas disponible ou refuse ou néglige d'obéir à un ordre de déplacement du navire, l'Administration portuaire peut, aux frais du propriétaire du navire :

- Prendre possession du navire et l'enlever
- Recourir à toute force raisonnable nécessaire pour déplacer le navire
- Commander des remorqueurs pour déplacer le navire
- Amarrer ou mouiller le navire à tout endroit qu'elle juge adéquat

2.2 COORDONNÉES

CENTRE DES OPÉRATIONS

Le Centre des opérations est ouvert 24 heures sur 24, sept jours sur sept, 365 jours par an. On peut communiquer avec le bureau par téléphone au 604.665-9086 ou par courriel à l'adresse capitainerie@portvancouver.com.

NAVIRES DE L'ADMINISTRATION PORTUAIRE

Les navires de l'Administration portuaire sont en service sept jours sur sept. Les agents de patrouille portuaire à bord de ces navires représentent l'Administration portuaire et on peut communiquer avec eux par l'intermédiaire du Centre des opérations.

SERVICES DE COMMUNICATION ET DE TRAFIC MARITIMES

Les services de communication et de trafic maritimes (SCTM) peuvent communiquer avec les navires et surveiller leurs mouvements dans le port.

Tous les navires transitant par le port et munis d'une radio VHF – et pas seulement ceux qui sont tenus de le faire en vertu du *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* – doivent surveiller la voie VHF utilisée pour les communications des SCTM dans la zone concernée.

Dans les limites du Port de Vancouver, les SCTM utilisent la voie VHF 12 pour les communications.

Dans les limites du sud du Port de Vancouver (d'Iona à la frontière internationale, à l'exclusion du fleuve Fraser), les SCTM utilisent la voie VHF 11 pour les communications.

Dans les limites du fleuve Fraser, les SCTM utilisent la voie VHF 74 pour les communications.

Les opérations de chargement de billes au bassin Timberland doivent être mises en attente pendant qu'on surveille la voie VHF 08.

Les avis périodiques concernant les mesures que doivent prendre les navires dans le port seront diffusés par les SCTM sous forme d'avis à la navigation ou par la radiodiffusion maritime continue.

PORTAIL DU PACIFIQUE

Il s'agit du portail des clients et des intervenants de l'Administration portuaire. C'est là que les utilisateurs du port peuvent demander des services et recevoir des renseignements. Le portail propose, entre autres, les services suivants :

- Demandes d'organisation d'événements maritimes
- Permis de transport de marchandises dangereuses
- Demandes de redevances portuaires
- Demandes de service aux navires, p. ex., demandes de mouillage, immobilisation des moteurs ou inspections de cale

Pour plus de renseignements sur les demandes de service aux navires, voir la Partie II – Section 5.3.

Pour créer un compte, visiter le portail du Pacifique [ici](#).

2.3 RÈGLES ET RÈGLEMENTS

Les règles et réglementations en vigueur dans le port contribuent à assurer une gestion sécuritaire, efficace et respectueuse de l'environnement du trafic maritime. Les règles et réglementations canadiennes en vigueur dans le port, comme la *Loi maritime du Canada* et le *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, ainsi que les pratiques et procédures visées à l'article 56 de la *Loi maritime du Canada*, sont conformes aux règles et normes internationales établies par l'Organisation maritime internationale (OMI). Il s'agit notamment de règles et de normes comme la convention SOLAS, telle que modifiée, et les codes qui l'accompagnent (p. ex. Code maritime international des marchandises dangereuses ou code IMDG, et Recueil ICB). Ces pratiques et procédures s'appliquent à tous les navires se trouvant dans le port et à toutes les personnes responsables de la planification, de l'exploitation, de la conduite et de la sécurité de la navigation de ces navires.

Les Avis aux navigateurs (NOTMAR) de la Garde côtière canadienne (GCC) fournissent les renseignements nécessaires à la mise à jour de toutes les cartes et publications nautiques. Ils vous informent des nouvelles initiatives, des nouveaux services et de certaines annonces importantes concernant la communauté maritime.

Conformément à la *Loi maritime du Canada* et au *Règlement sur l'exploitation des administrations*, l'Administration portuaire dirige les entrées dans le port, ainsi que les départs, les mouillages, les amarrages et les mouvements.

RÈGLEMENTS APPLICABLES

- [Loi maritime du Canada](#) (L.C. 1998, ch. 10)
- [Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada](#) (2001, ch. 26)
- [Loi sur les transports au Canada](#) (L.C. 1996, ch. 10)

- [Loi sur le cabotage](#) (L.C. 1992, ch. 31)
- [Loi sur la sûreté du transport maritime](#) (L.C. 1994, ch. 40)
- [Loi sur les douanes](#) [L.R.C. (1985), ch. 1 (2^e suppl.)]
- [Loi sur les eaux navigables canadiennes](#) [L.R.C. (1985), ch. N-22]
- [Loi sur le pilotage](#) [(L.R.C. (1985), ch. P-14)]
- [Loi sur le transport des marchandises dangereuses](#) (1992, ch. 34)
- [Règlement sur la sûreté du transport maritime](#) (RSTM)
- [Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement](#) (DORS/2007-128)
- [Règlement sur la gestion des administrations portuaires](#) (DORS/99-101)
- [Règlement sur l'exploitation des administrations portuaires](#) (DORS/2000-55)
- [Règlement sur les abordages](#) (C.R.C., ch. 1416)
- [Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports](#) (DORS/92-446)
- [Politique phytosanitaire à l'égard de la spongieuse asiatique](#)
- [Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique](#) (C.R.C., ch. 1270)

DROITS PORTUAIRES

Pour des renseignements sur les droits portuaires, consulter cette [page Web](#).

ZONE NORD-AMÉRICAINNE DE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS (ZCE-AN)

La Zone nord-américaine de contrôle des émissions (ZCE-AN) est un programme visant à limiter les émissions des navires en obligeant ces derniers à utiliser du carburant à faible teneur en soufre dans les eaux situées jusqu'à 200 milles marins de la côte canadienne. De plus amples renseignements sont disponibles [ici](#).

Pour plus d'information sur le programme d'incitation ÉcoAction de l'Administration, voir la section 14.5.

2.4 DÉROGATIONS ET AUTORISATIONS

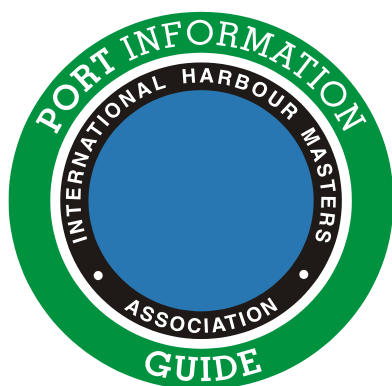
L'Administration portuaire peut accorder des dérogations aux pratiques et procédures au cas par cas ou en cas d'urgence. Toute demande de dérogation doit être adressée par écrit à capitainerie@portvancouver.com.

2.5 IMPORTANTES MODIFICATIONS RÉCEMMENT APPORTÉES À LA LOI

Aucun dossier pour l'instant.

[Haut de page](#)

3 Listes de contrôle à l'arrivée et au départ



3.1 GÉNÉRALITÉS

Tout navire se trouvant dans le port ou cherchant à y entrer est soumis aux ordres de l'Administration portuaire en ce qui concerne son arrivée, son départ, son tirant d'eau, son poste d'amarrage, son emplacement, sa vitesse, sa direction et ses moyens et méthodes de déplacement, que ces ordres soient ou non émis par l'intermédiaire des SCTM ou par ces derniers.

Pour un aperçu rapide des renseignements à fournir et quand, consulter les listes de contrôle ci-dessous.

3.2 LISTES DE CONTRÔLE À L'ARRIVÉE

Tous les navires commerciaux de plus de 350 tonnes brutes et tous les bateaux de plaisance de plus de 500 tonnes brutes (soumis au pilotage obligatoire) qui se dirigent vers un mouillage à l'intérieur du port doivent donner un préavis aussi long que possible de leur arrivée et de l'heure prévue d'arrivée (ETA) en soumettant une demande de mouillage [ici](#).

Les navires faisant escale dans les terminaux du port doivent se référer au Guide des sections du port pour obtenir des renseignements précis sur les terminaux et des instructions sur les manœuvres d'arrivée.

Les autres conditions d'arrivée sont indiquées dans la liste de contrôle ci-dessous.

	Heure	Rapport	Émetteur > destinataire
1	ETA – 96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes	Rapport d'information préalable à l'arrivée (RIPA), voir 4.4 et 4.5	Capitaine > TC
2	ETA – 96 heures avant d'atteindre le Port de Vancouver	Notice d'arrivée (NA), voir 4.5	Agent > capitaine
3	ETA – 48 heures avant d'atteindre la station de pilotage de Victoria	Marchandises dangereuses, voir 4.8	Agent > APVF
4	ETA – 48 heures avant d'atteindre la station de pilotage de Victoria	ETA à l'APP, voir 11.3	Agent > APP
5	ETA – 24 heures avant d'atteindre la station de pilotage de Victoria	Rapport de cargaison à l'ASFC, voir 4.4	Agent > ASFC
6	Passage aux points d'appel obligatoires	Nom, point d'appel obligatoire, ETA au prochain point d'appel obligatoire	Capitaine > SCTM
7	ETA – 1 heure avant d'atteindre la station de pilotage de Victoria	Appel initial au pilote sur la voie VHF 17	Capitaine > pilote
8	À l'arrivée à la station de pilotage de Victoria	Appel aux STM sur la voie VHF 11, voir 11.2	Capitaine > SCTM

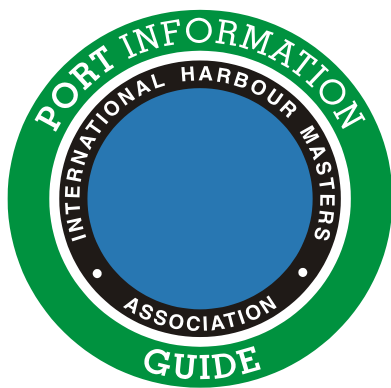
3.3 LISTES DE CONTRÔLE AU DÉPART

Les navires quittant un terminal du port doivent se référer au Guide des sections du port pour obtenir des renseignements précis sur les terminaux et des instructions sur les manœuvres de départ.

	Heure	Rapport	Émetteur > destinataire
1	ETD – 12 heures	ETD pour l'APP, voir 4.6	Capitaine/agent > APP
2	ETD – 6 heures	Modification de l'ETD à l'APP, voir 4.6	Capitaine/agent > APP
3	15 minutes avant le départ	STM sur la VHF 74/12	Capitaine > SCTM
4	Au moment du départ	STM sur la VHF 74/12, voir 11.2	Capitaine > SCTM

[Haut de page](#)

4 Avis



4.1 GÉNÉRALITÉS

Les capitaines des navires de haute mer qui arrivent au port, y séjournent ou le quittent sont tenus de fournir des préavis sur divers sujets, tel qu'indiqué dans la présente section.

4.2 SANTÉ

Le préavis par radio à un poste de quarantaine ne s'applique qu'en cas d'irrégularité sanitaire à bord. Les capitaines doivent prendre connaissance de l'article 12 du [Règlement sur la quarantaine](#). Vancouver et les villes et municipalités environnantes disposent d'hôpitaux et de services médicaux complets.

Les navires transportant des personnes souffrant d'une maladie transmissible ou ayant été en contact étroit avec une personne atteinte d'une maladie transmissible sont tenus d'en informer l'agent du navire avant leur arrivée au Canada, lequel doit à son tour informer un agent de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) ou un agent de quarantaine; l'agent déterminera alors s'il y a lieu de procéder à un examen plus approfondi.

4.3 IMMIGRATION

Depuis décembre 2013, les citoyens de certains [pays/territoires](#) doivent fournir des données biométriques (empreintes digitales et photographie) lorsqu'ils demandent un visa. Selon leur citoyenneté, les personnes qui prévoient de traverser le Canada sans s'arrêter ou de rester 48 heures ou moins peuvent avoir besoin d'un visa de transit. Ce visa ne sera peut-être pas nécessaire si les personnes sont parties des États-Unis. Pour plus de détails, voir le [Programme de transit sans visa](#) ou le [Programme sur le transit des Chinois](#).

MEMBRES D'ÉQUIPAGE SOUHAITANT SE RENDRE À TERRE

Tous les membres d'équipage qui ont passé la douane par l'entremise de l'Agence des services frontaliers du Canada sont autorisés à se rendre à terre, sous réserve des dispositions de l'article 16.13.

PASSAGERS

Tout passager à bord devra passer la douane par le biais de l'ASFC en même temps que le reste de l'équipage.

Les passagers peuvent descendre à terre sous réserve des mêmes restrictions que l'équipage.

4.4 DOUANES

Le Port de Vancouver est un port d'entrée et dispose à ce titre d'installations douanières gérées par l'ASFC. Le [programme d'Information préalable sur les expéditions commerciales](#) exige des transporteurs maritimes qu'ils transmettent par voie électronique le rapport de cargaison et le rapport de cargaison supplémentaire (le cas échéant) à l'ASFC au moins 24 heures avant le chargement de la cargaison dans un port étranger. Les plaisanciers peuvent appeler le 1 888 CAN-PASS (1 888 226-7277).

RAPPORT D'INFORMATION PRÉALABLE À L'ARRIVÉE (RIPA)

Remarque : Conformément au *Règlement sur la sûreté du transport maritime*, l'obligation d'information préalable à l'arrivée ne s'applique pas aux navires de pêche, aux embarcations de plaisance et aux navires d'État.

Le capitaine d'un navire figurant sur la liste ci-dessous et qui effectue un voyage d'un port d'un pays au port d'un autre pays doit s'assurer que son navire n'entre pas dans les eaux canadiennes, à moins qu'il n'ait envoyé son Rapport d'information préalable à l'arrivée (RIPA) à Transports Canada MARSEC Ouest à l'adresse marsecw@tc.gc.ca avant d'entrer dans les eaux canadiennes.

Navires tenus de présenter un RIPA à Transports Canada :

- Navire ayant une jauge brute supérieure à 100 tonneaux, mais qui n'est pas un navire remorqueur
- Navire transportant plus de 12 passagers
- Navire remorqueur tirant un chaland à l'arrière ou le long de son bord ou poussant un chaland, si le chaland transporte certaines cargaisons dangereuses

ZONES MARITIMES DU CANADA

Le Canada mesure ses eaux territoriales à partir de la ligne de base (laisse de basse mer).

La mer territoriale du Canada est une bande de mer située à 12 milles marins de la laisse de basse mer (ligne de base) le long de la côte.

La zone contiguë du Canada est une zone maritime qui s'étend de 12 milles marins à une limite extérieure de 24 milles marins à partir de la laisse de basse mer (ligne de base). Les autorités fédérales chargées de l'application de la loi peuvent empêcher l'entrée au Canada de personnes se trouvant dans la zone contiguë du Canada s'il existe des motifs raisonnables de croire qu'une infraction a été commise.

La zone économique exclusive du Canada est une zone maritime située au-delà de la mer territoriale du Canada et adjacente à celle-ci, qui s'étend jusqu'à 200 milles marins de la laisse de basse mer le long de la côte du Canada.

[Les zones maritimes du Canada.](#)

4.5 NOTICE D'ARRIVÉE

Conformément à l'engagement du port en faveur de l'efficacité des opérations maritimes et de la sécurité, tous les navires de niveau 1 ayant l'intention d'entrer dans le port devront envoyer une notice d'arrivée (NA) 96 heures avant leur arrivée prévue par l'intermédiaire du portail du Pacifique. Ce délai garantit une préparation adéquate et l'allocation des ressources nécessaires à l'optimisation du flux de trafic.

Exigence relative à la mise à jour de l'ETA :

En outre, afin d'établir des horaires précis et d'assurer une bonne gestion du trafic, toute modification de l'ETA dépassant de plus de quatre (4) heures l'heure indiquée initialement doit être communiquée directement au coordonnateur des opérations par téléphone ou par courriel, et ce, dans les plus brefs délais.

4.6 HEURE PRÉVUE D'ARRIVÉE (ETA)

Qui	Quoi	À qui	Comment	Quand	Remarques
Capitaines des navires indiqués au point 4.4	Rapport d'information préalable à l'arrivée (RIPA)	Transports Canada	Rapport par courriel marsecw@tc.gc.ca	96 heures avant d'entrer dans les eaux canadiennes	S/O
Agents des navires indiqués au point 4.4	Marchandises dangereuses	APVF/Transports Canada	Demande en ligne	Plus de 48 heures avant d'atteindre la station de pilotage de Victoria	S/O

Un avis de transit de navire-citerne doit être [envoyé à l'Administration portuaire](#) pour tous les transits de navires-citernes dans le port, qu'ils soient chargés de produits ou vides, y compris les chalands et les remorqueurs-chalands articulés (ATB).

4.7 HEURE DE DÉPART PRÉVUE (ETD)

L'agent du navire et/ou le capitaine doit informer l'Administration portuaire le plus tôt possible de l'heure de départ prévue et de toute modification de cette heure.

Les navires-citernes doivent signaler leur ETD au moins 24 heures à l'avance, en envoyant une demande de transit de navire-citerne par l'entremise du portail du Pacifique.

4.8 SÉCURITÉ

Tous les navires commerciaux ayant une jauge brute de plus de 350 tonneaux et tous les bateaux de plaisance de plus de 500 tonnes brutes (soumis au pilotage obligatoire) qui se dirigent vers un terminal ou un poste de mouillage dans le port doivent être prêts à fournir une copie de chacun des documents suivants :

- Certificat international de sûreté du navire (ISSC)
- Liste des membres d'équipage

- Liste des passagers
- Liste de présences

Pour plus d'information, voir la [section 10](#)

4.9 MARCHANDISES DANGEREUSES

Les marchandises dangereuses sont des produits ou des substances réglementés par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* (TMD). Les marchandises dangereuses qui doivent être chargées, déchargées ou rester à bord d'un navire (FRAB) – y compris les chalands – doivent être manipulées conformément aux deux lois susmentionnées.

CIRCULATION DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Tout déplacement de marchandises dangereuses dans le port doit faire l'objet d'un préavis à l'APVF et à d'autres organismes de réglementation. Pour une liste de distribution actualisée, communiquer avec le Centre des opérations au 604.665 9086. On peut également consulter la liste sur le [portail du Pacifique](#).

Les demandes d'acceptation de marchandises dangereuses sont envoyées et traitées en ligne [ici](#).

Les quantités d'explosifs nettes (QEN) pour les installations appropriées, telles qu'établies par Ressources naturelles Canada, sont disponibles sur le portail du Pacifique.

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec le Centre des opérations au 604.665.9086.

RÈGLEMENT SUR LES CARGAISONS, LA FUMIGATION ET L'OUTILLAGE DE CHARGEMENT – ARTICLES 114/115

Nitrate d'ammonium et engrais au nitrate d'ammonium

114.

(1) *Il est interdit de charger ou de décharger :*

- (a) *du nitrate d'ammonium;*
- (b) *plus de 10 000 tonnes d'engrais au nitrate d'ammonium.*

(2) *Au moins 24 heures avant le chargement à bord d'un bâtiment de 150 tonnes ou plus d'engrais au nitrate d'ammonium ou le déchargement de celles-ci, son capitaine avise de son intention de les charger ou de les décharger et du lieu de leur chargement ou de leur déchargement :*

- (a) *d'une part, le bureau de la Sécurité maritime du ministère des Transports le plus proche de ce lieu;*
- (b) *d'autre part, le directeur du port ou, s'il n'y a pas de directeur de port, la personne responsable du port.*

(3) *L'avis confirme que l'engrais est considéré comme ne risquant pas de subir une décomposition autonome lorsqu'il est mis à l'essai conformément à l'article 4 de l'appendice 2 du Code IMSBC.*

(4) *Le directeur du port ou, s'il n'y a pas de directeur de port, la personne responsable du port au lieu du chargement ou du déchargement d'engrais au nitrate d'ammonium veille à ce que soient disponibles à ce lieu des renseignements relatifs à la protection contre l'incendie, aux mesures d'urgence, à l'entreposage, à la propreté et à la séparation des contaminants et d'autres marchandises dangereuses.*

Documents

115.

(1) Tout expéditeur de cargaison solide en vrac destinée à être chargée à bord d'un bâtiment dans les eaux canadiennes doit se conformer :

- (a) à la règle 2 du chapitre VI et à la règle 10 du chapitre XII de SOLAS;*
- (b) à la section 4 du Code IMSBC;*
- (c) le cas échéant, aux dispositions réelles relatives à cette cargaison qui figurent dans une annexe de l'appendice 1 du Code IMSBC et qui s'appliquent à l'expéditeur.*

(2) Si l'expéditeur ne fournit pas au capitaine d'un bâtiment les documents exigés pour se conformer au paragraphe (1), le représentant autorisé du bâtiment et son capitaine refusent de transporter la cargaison.

(3) Pendant qu'une cargaison solide en vrac est transportée à bord d'un bâtiment, le capitaine du bâtiment garde à bord les documents suivants :

- (a) ceux exigés pour se conformer aux dispositions visées aux alinéas (1)a) à c);*
- (b) le Code IMSBC;*
- (c) si ce sont des marchandises dangereuses, la plus récente version du Guide de soins médicaux d'urgence à donner en cas d'accidents dus à des marchandises dangereuses (GSMU), publié par l'OMI.*

(4) Malgré le paragraphe (3), si la cargaison est transportée à bord d'un bâtiment inoccupé qui est remorqué, le capitaine du remorqueur garde les documents à bord du remorqueur.

(5) Si la cargaison est transportée à bord d'un bâtiment inoccupé qui n'est pas remorqué, la personne responsable du bâtiment veille à ce que les documents soient gardés à bord de façon qu'ils demeurent propres et secs et soient facilement accessibles pour inspection.

(6) Le capitaine d'un bâtiment qui transporte une cargaison solide en vrac autre que des marchandises dangereuses garde à bord un document, tel un plan d'arrimage détaillé, qui décrit la cargaison par sa désignation de transport de cargaison en vrac ainsi que son emplacement.

EN CAS D'URGENCE

Transports Canada gère le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC) afin d'aider le personnel d'intervention d'urgence à gérer les situations d'urgence impliquant des marchandises dangereuses. Le personnel du Centre est composé de scientifiques professionnels spécialisés dans les interventions d'urgence, qui peuvent interpréter des renseignements techniques et fournir des conseils.

En cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses, appeler CANUTEC au +1 613 996 6666 ou *666 sur un téléphone cellulaire (sans frais). <http://www.tc.gc.ca/tdg>.

Région du Pacifique :

- Bureaux du transport des marchandises dangereuses (TMD) – New Westminster, Centre Transports Canada, 225–625, rue Agnes, New Westminster, C.-B., V3M 5X4; 604.666.2955
- Transports Canada Sécurité maritime (SMTC) – Conformité, application et services liés aux cargaisons, 400–800, rue Burrard, Vancouver, C.-B., V6Z 2J8; 604.666.4200.

4.10 DÉCHETS

L'enlèvement de tous les déchets – y compris les ordures, les eaux huileuses/les liquides de cale, les eaux grises, les eaux noires et les matières dangereuses – doit être coordonné par l'agent du navire.

Pour plus de détails, voir la [section 14.5](#) du présent document.

4.11 CERTIFICAT DE PRÉVENTION INTERNATIONALE DE LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (IOPP)

Tous les navires nécessitant un certificat IOPP doivent s'assurer qu'une copie valide et à jour pourra être fournie sur demande à un officier de patrouille portuaire ou un autre représentant de l'Administration portuaire.

4.12 HABITAT ESSENTIEL DES MAMMIFÈRES MARINS

La côte Ouest du Canada abrite des populations de baleines, de marsouins et de dauphins (cétacés). Les mammifères marins communs à la côte de la Colombie-Britannique comprennent les épaulards résidents du Nord et du Sud, les baleines à bosse, les rorquals communs, les rorquals bleus et les rorquals boréaux. Pêches et Océans Canada (MPO) a publié des stratégies de rétablissement et des plans d'action au titre de la *Loi sur les espèces en péril*, qui soutiennent un certain nombre d'espèces de baleines en péril dans la région par la désignation d'un habitat essentiel. D'autres renseignements sont disponibles [ici](#).

Nous sommes tenus de mener nos opérations d'une manière responsable et durable qui préserve et favorise la protection continue de l'environnement. C'est pour ces raisons que l'Administration portuaire a élaboré le programme ECHO (Enhancing Cetacean Habitat and Observation) en 2014. Pour des renseignements sur ce programme, veuillez consulter notre [site Web](#).

Les navires naviguant dans le port sont tenus de faire preuve de prudence et de signaler tout problème avec les mammifères marins, conformément à la section 6.2 du présent Guide d'information portuaire.

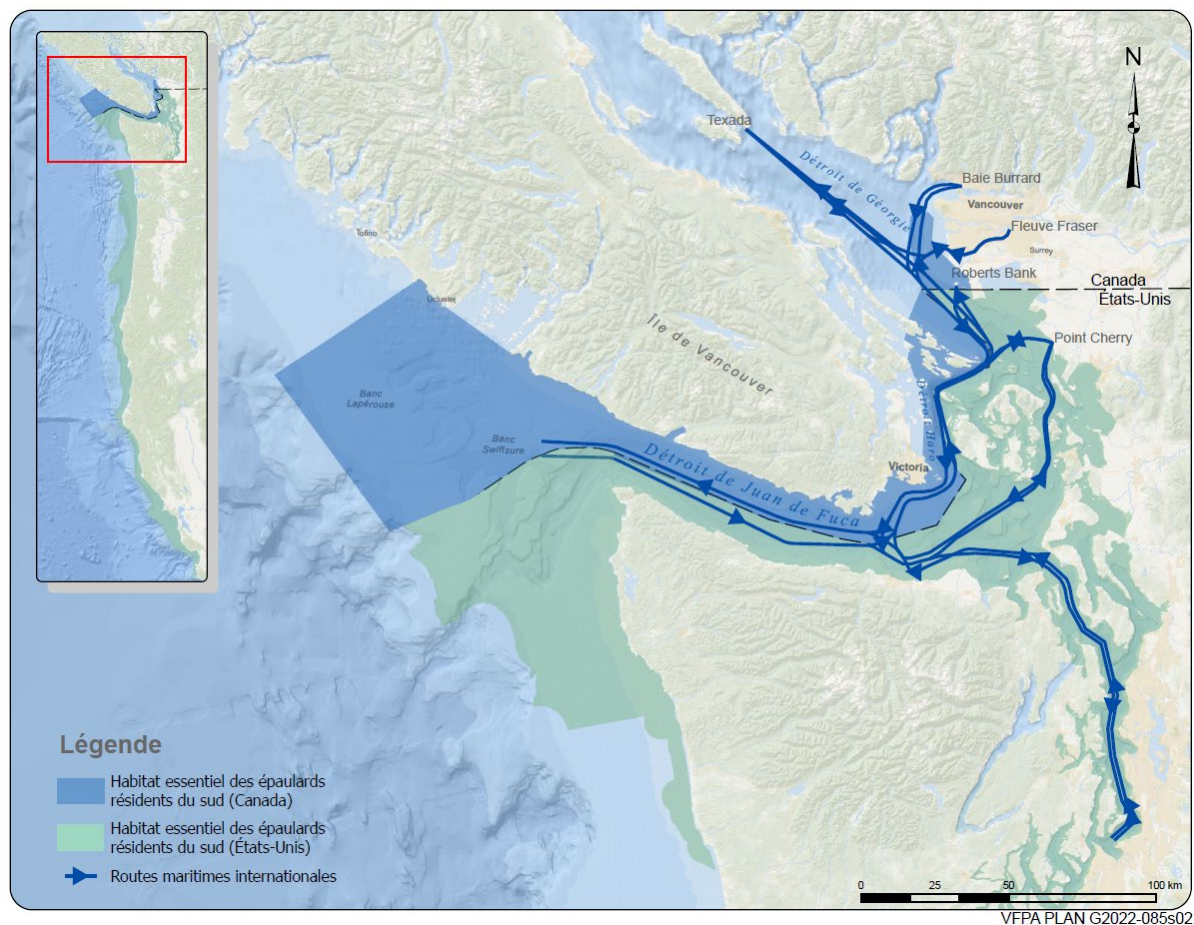
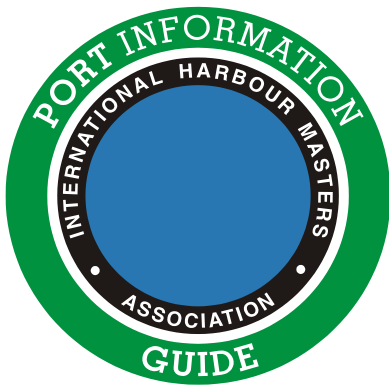


Image : Habitat essentiel de l'épaulard résident du Sud et voies de navigation. Naviguez avec prudence.

[Haut de page](#)

5 Documentation



5.1 GÉNÉRALITÉS

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a à cœur d'assurer le respect des règles et des réglementations. Par conséquent, le navire pourrait faire l'objet d'une inspection de la part de Transports Canada (Contrôle par l'État du port), de l'Agence canadienne d'inspection des aliments et de l'Administration portuaire. Afin de garantir le bon déroulement des opérations, nous conseillons aux navires de conserver en permanence les documents et certificats suivants (ou des copies certifiées conformes des certificats).

5.2 DOCUMENTATION REQUISE, DEVANT ÊTRE ACCESSIBLE EN TOUT TEMPS

NAVIRES DE CHARGE ET VRAQUIERS

- Certificat de prévention internationale de la pollution par les hydrocarbures
- Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (SOPEP)
- Registre des déchets
- Registre des hydrocarbures, Partie I
- Document de conformité (en ce qui concerne les marchandises dangereuses)
- Permis de transport de marchandises dangereuses
- Documentation concernant le fumigant utilisé pour la fumigation des cargaisons en vrac
- Certificat international de pollution atmosphérique
- Reçu d'avitaillement
- Gestion des eaux de ballast – Transports Canada
- Mise à jour des cartes pour les itinéraires prévus
- Document d'avis au capitaine
- Dossier d'arrivée du navire (fourni par l'agent)
- Plan de gestion de l'efficacité énergétique du navire (PGEE)
- Registres d'entretien de la coque et de l'hélice
- Certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées
- Contrat d'adhésion visant les navires avec la *Western Canada Marine Response Corporation* (WCMRC)
- Certificat phytosanitaire pour la spongieuse asiatique

PÉTROLIERS ET TRANSPORTEURS DE PRODUITS CHIMIQUES ET DE GAZ

- Certificat de prévention internationale de la pollution par les hydrocarbures
- Plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures (SOPEP)
- Registre des déchets
- Registre des hydrocarbures, Parties I et II
- Certificat de conformité des produits chimiques/gaz, y compris la liste des produits
- Manuel de procédures et d'arrangements
- Registre de la cargaison

- Fiche(s) de données de sécurité (FDS)
- Connaissance
- Document d'expédition pour les cargaisons liquides en vrac
- Contrat d'adhésion visant les navires avec la *Western Canada Marine Response Corporation* (WCMRC)

Documents originaux requis	Grains	Bois	Charbon	Conteneur	Passagers	Navire-citerne
Certificat ISSC valide	X	X	X	X	X	X
Registre des 10 dernières escales	X	X	X	X	X	X
Registre des exercices de sécurité	X	X	X	X	X	X
Certificat d'aptitude de l'agent de sûreté du navire (SSO)	X	X	X	X	X	X
Certificat de classe	X	X	X	X	X	X
Certificat de gestion de la sécurité	X	X	X	X	X	X
Certificat international de franc-bord	X	X	X	X	X	X
Manuel de chargement en grains approuvé – Moments d'inclinaison, caractéristiques hydrostatiques, tableaux de capacité	X					
Manuel de stabilité approuvé	X	X	X	X		
Document d'autorisation de charger du grain – Approuvé par classe	X					
Certificat d'une personne compétente délivré au cours des quatre dernières années, certifiant les essais et les marques sur les saisines et les composants		X		X		
Manuel d'assujettissement de la cargaison (s'il n'est pas inclus dans le Manuel de chargement en grains)	X			X		
Code de pratiques sécuritaires pour les navires transportant des cargaisons de bois en pontée		X				
Calculs de cargaison, de stabilité et des moments d'inclinaison sur les formulaires canadiens	X					
Manuel d'assujettissement de la cargaison		X		X		
Plan approuvé pour les saisines et l'arrimage des cargaisons en pontée ou Schémas approuvés		X		X		

Renseignements relatifs au navire	X	X	X	X	X	X
Liste des membres de l'équipage	X	X	X	X	X	X
Calculs de cargaison, stabilité, tirant d'eau, efforts tranchants et moments fléchissants, et assiette	X	X	X			
Reçus de soutage	X	X	X	X	X	X
Dernier rapport d'inspection du CNEP	X	X	X	X	X	X
Calculs de tirant d'eau, efforts tranchants, moments fléchissants, assiette et résistance locale	X	X	X			
Registre des engins de manutention pour les navires gréés	X	X	X	X		
Recueil international des règles de sécurité pour le transport de grains en vrac	X					

Voir également le [Chapitre 15](#) – Inspections portuaires.

5.3 PORTAIL DU PACIFIQUE

Certaines activités ayant lieu sur les navires nécessitent une notification, et sont dans certains cas soumises à des exigences supplémentaires avant que les travaux ne puissent débuter. Pour aviser l'Administration portuaire et obtenir l'autorisation d'effectuer certains travaux, la demande doit être faite par voie électronique par l'entremise du portail du Pacifique. Pour accéder à ce service, vous devez vous inscrire [ici](#).

Les activités suivantes nécessitent une demande de service pour le navire :

- Mouillage
- Mazoutage ou ravitaillement en carburant
- Inspection des cales
- Immobilisation du moteur
- Travail à chaud
- Entretien des canots de sauvetage
- Déplacement le long d'un quai sans pilote
- Transits de navires-citernes
- Déclaration d'épuration avant l'arrivée (au moins 24 heures avant l'arrivée au port)
- Autres demandes de services (y compris les opérations de plongée commerciale)

Pour plus d'information, communiquer avec le Centre des opérations au 604.665 9086.

5.4 ÉVÉNEMENTS NAUTIQUES

EXIGENCES RELATIVES AUX ÉVÉNEMENTS NAUTIQUES

Dans tous les cas, l'Administration portuaire exigera que les organisateurs souscrivent une assurance responsabilité civile générale d'un montant et d'une couverture acceptables pour l'APVF. L'Administration portuaire Vancouver-Fraser doit être désignée comme coassurée.

TENUE D'UN ÉVÉNEMENT NAUTIQUE DANS LE PORT

L'Administration portuaire autorise l'organisation d'événements dans le port et vise à faciliter le déroulement sécuritaire et ordonné.

Aux fins du présent document, un événement nautique désigne, sans s'y limiter, les activités suivantes :

- Course de voiliers ou de bateaux
- Feux d'artifice ou spectacles
- Deltaplane ou parachutisme ascensionnel
- Embarcations personnelles
- Ski nautique ou planche nautique (wakeboard)
- Démonstration
- Épreuve de natation
- Tout événement sportif
- Défilé naval
- Événement de loisir
- Épreuve subaquatique
- Remise à l'eau (de poissons) à caractère spirituel
- Filmer au-dessus de l'eau à l'aide d'un véhicule aérien sans pilote (UAV) – Voir la [section 10.4.](#)

PROCÉDURES POUR LES ÉVÉNEMENTS NAUTIQUES

Les procédures suivantes s'appliquent à tous les événements nautiques organisés dans le port, y compris sur les terrains appartenant à l'Administration portuaire ou administrés par elle.

Aucune personne ni aucun navire ne peut organiser ou participer à un événement nautique ou toute autre activité susceptible d'entraver la navigation ou les opérations dans le port, sauf avec l'autorisation écrite de l'APVF, cette autorisation pouvant être générale ou particulière quant au lieu et à l'heure.

L'Administration portuaire n'encourt aucune responsabilité en cas de blessure ou de décès, ou de perte ou de dommage matériel résultant d'une activité menée sur des terres ou des eaux gérées, détenues ou administrées par l'Administration portuaire, que cette dernière ait ou non donné son autorisation pour une telle activité.

Les personnes souhaitant organiser un événement nautique dans le port doivent demander et remplir un formulaire de « Demande d'organisation d'un événement nautique dans le port » par voie électronique par l'entremise du portail du Pacifique. Pour plus d'information, veuillez communiquer avec le Centre des opérations au 604.665.9086.

Le formulaire de demande dûment rempli sera soumis à l'approbation du capitaine de port. Il faut compter cinq jours ouvrables pour le traitement de la demande. Toute demande soumise moins de cinq jours ouvrables avant l'événement doit être suivie d'un appel téléphonique au Centre des opérations au 604.665.9086.

Les organisateurs doivent obtenir l'approbation par écrit avant l'événement. Si l'autorisation est accordée, les organisateurs doivent se conformer à toutes les exigences énumérées dans le formulaire de demande approuvé.

5.5 PUBLICITÉ OU AFFICHAGE VISUEL SUR L'EAU

Il est interdit d'installer toute forme de publicité ou d'affichage visuel (y compris des panneaux, des affiches, des enseignes ou des dispositifs) dans la zone de navigation du port et dans les zones de front de mer ou les hautes terres gérées par l'Administration portuaire, sans avoir obtenu l'autorisation écrite préalable de cette dernière.

5.6 DRAGAGE

Les opérations de construction et de dragage sont interdites dans le port et dans les zones de front de mer et les hautes terres gérées par l'Administration, sauf autorisation écrite préalable.

Les demandes de construction et de dragage doivent être soumises à l'Administration portuaire et approuvées avant le début des opérations. On peut obtenir les formulaires de demande en communiquant avec l'Administration portuaire ou en les téléchargeant à partir du site Web.

Les locataires doivent demander une autorisation écrite pour effectuer tout dragage d'entretien avant le début de l'activité.

D'autres renseignements sont disponibles [ici](#).

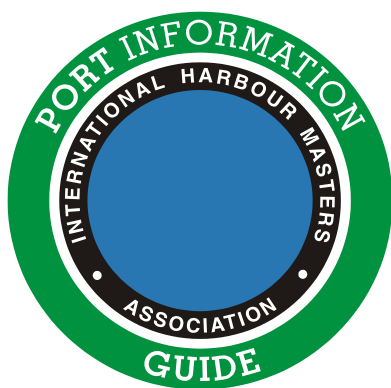
5.7 CONSTRUCTION, TRAVAUX OU AMÉNAGEMENTS

Toute proposition de construction, de travaux, de démolition ou d'aménagement peut nécessiter un examen du projet. Le personnel de l'Administration est disponible pour répondre aux questions et fournir des lignes directrices pour les demandes. Pour plus d'information, consulter notre [site Web](#).

Tout projet de construction, de travaux, de démolition ou d'aménagement proposé peut également nécessiter l'approbation du Programme de protection de la navigation de Transports Canada en vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes*. Pour plus d'information, visiter leur [site Web](#).

[Haut de page](#)

6 Déclarations



6.1 GÉNÉRALITÉS

Les capitaines des navires se trouvant dans le port sont tenus de signaler et/ou de demander une autorisation pour un certain nombre d'incidents et d'événements. La présente section décrit ces exigences.

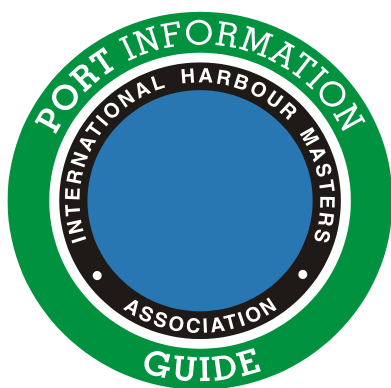
6.2 INCIDENTS/ÉVÉNEMENTS À DÉCLARER

Incidents/événements à déclarer	Section	À qui	Moyen de transmission	Forme de transmission
Dangers pour la navigation, grumes, bois fondrier, pétrole ou autres pollutions similaires	9	SCTM/APVF	VHF 12/74 (SCTM)/téléphone	Verbale
Avitaillement	14.7	APVF	PGP/téléphone	Demande de service
Réparation /immobilisation du moteur	5.3	APVF	PGP	Demande de service
Travail à chaud	5.3	APVF	PGP	Demande de service
Mise à l'eau d'embarcations et de radeaux de sauvetage	14.2	SCTM/APVF	PGP/VHF 12/74	Demande verbale/demande de service
Inspections sous l'eau/plongée	5.3	APVF	PGP	Demande de service
Navires de haute mer ayant l'intention de nettoyer ou de laver les citernes à cargaisons	13.5	APVF	Courriel	Agent du navire
Déversements	9	SCTM/APVF	VHF 12/74/téléphone	Verbale
Collisions/échouement	9	SCTM/APVF	VHF 12/74/téléphone	Verbale
Perte d'ancres ou de chaînes	9	SCTM/APVF	VHF 12/74/téléphone/courriel	Verbale ou écrite
Mouillage au port	14.6	APVF	PGP	Demande de service
Transit de camions-citernes	5.3	SCTM/APVF	PGP	Demande de service
Toute situation susceptible de compromettre la sécurité du transport maritime	9	SCTM/APVF	VHF 12/74/téléphone/courriel	Verbale ou écrite
Déclaration de l'épurateur avant l'arrivée	S/O	APVF	PGP	Demande de service

Centre des opérations de l'APVF 604.665.9086 capitainerie@portvancouver.com

SCTM – Services de communication et de trafic maritimes, VHF 12, appelez *Victoria Traffic* au +1 250.363.6333.

7 Description du port



7.1 GÉNÉRALITÉS

Le Port de Vancouver est la porte d'entrée du Canada pour le commerce nord-américain en Asie et ailleurs dans le monde. Le port comprend plusieurs zones, notamment la baie Burrard, la baie des Anglais, le fleuve Fraser et le banc Roberts.

Troisième infrastructure portuaire d'Amérique du Nord au chapitre du tonnage, le port compte 27 grands terminaux de fret maritime et trois chemins de fer de classe 1, offrant ainsi une gamme complète d'installations et de services à la communauté maritime internationale.

Les terminaux en eau profonde du Port de Vancouver disposent de vastes installations ferroviaires à quai. Les installations d'eau douce du port offrent des services intégrés pour les industries automobile et forestière côtière, ainsi que pour le transport maritime de courte distance. Le Port de Vancouver est le port d'attache de l'industrie des croisières reliant Vancouver et l'Alaska.

7.2 AMÉNAGEMENTS

Pour obtenir de l'information sur les projets et les plans en cours, consultez notre site Web à l'adresse portvancouver.com.

7.3 EMPLACEMENT DU PORT

Le Port de Vancouver est situé sur la côte ouest du Canada, dans la province de la Colombie-Britannique. L'Administration portuaire Vancouver-Fraser gère un plan d'eau de plus de 16 000 hectares, plus de 1 000 hectares de terres et environ 350 kilomètres de littoral. En matière de navigation, le territoire de compétence de l'Administration portuaire s'étend de la pointe Roberts, à la frontière canado-américaine, à Port Moody et Indian Arm, en passant par la baie Burrard, et de l'embouchure du fleuve Fraser, vers l'est, à la vallée du Fraser, vers le nord, le long de la rivière Pitt, jusqu'au lac Pitt, et comprend les bras nord et moyen du fleuve Fraser.

7.4 LIMITES DU PORT



7.5 LIGNES DE CHARGE

Le [Règlement sur les lignes de charge](#) (DORS/2007-99) relève de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

7.6 TAILLE MAXIMALE DES NAVIRES

Le port comporte de nombreuses zones où la taille des navires n'est pas limitée. Certaines zones ont des limitations quant à la largeur, le tirant d'eau, la longueur ou le tirant d'air. Pour plus d'information sur des navires particuliers, veuillez communiquer avec le Centre des opérations au 604.665.9086.

7.7 FUSEAU HORAIRE

Le port est situé dans le fuseau horaire du Pacifique et observe l'heure avancée de mars à novembre. Les dates et heures précises du changement d'heure peuvent être consultées en ligne [ici](#).

L'heure normale du Pacifique (HNP) est GMT/UTC -8h et l'heure avancée du Pacifique (HAP) est GMT/UTC -7h pendant l'été.

7.8 JOURS FÉRIÉS LOCAUX

Il y a six jours fériés nationaux et cinq jours fériés provinciaux en Colombie-Britannique, plus le lundi de Pâques et le lendemain de Noël, qui sont tous deux des jours fériés et sont commémorés par les employés fédéraux. Les six jours fériés nationaux sont le jour de l'An (1^{er} janvier), le Vendredi saint (vendredi précédant le dimanche de Pâques), la Fête du Canada (1^{er} juillet), la Fête du Travail (premier lundi de septembre), la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation (30 septembre) et le jour de Noël (25 décembre). Les cinq jours fériés provinciaux sont le jour de la Famille (deuxième lundi de février), la Fête de la Reine (lundi avant le 25 mai), le congé civique de la Colombie-Britannique (*British Columbia Day*) (le lundi après le premier dimanche d'août), l'Action de grâce (deuxième lundi d'octobre) et le jour du Souvenir (11 novembre).

7.9 HEURES DE TRAVAIL

Le Centre des opérations, les SCTM et de nombreux autres services portuaires fonctionnent 24 heures sur 24, sept jours sur sept. Les heures d'ouverture de l'Administration portuaire sont de 8 h à 17 h.

7.10 TRAFIC

Le trafic maritime dans le port est varié et les types de navires que l'on peut s'attendre à rencontrer vont des cargos de haute mer et des grands navires de croisière aux embarcations de plaisance, y compris des bateaux à rames. Parmi les autres types de navires qui circulent dans le port, citons des remorqueurs, des bateaux de pêche, des bateaux-taxis, des chalands, des bateaux côtiers et des traversiers, des navires de croisière et d'excursion en soirée et des voiliers.

7.11 CARGAISON

Étant donné que le port est le plus diversifié d'Amérique du Nord, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser est active dans cinq secteurs d'activité : l'automobile, les marchandises diverses, le vrac, les conteneurs et les croisières. Le port facilite le commerce avec plus de 160 économies mondiales.

7.12 CARTES MARINES ET PUBLICATIONS

CARTES MARINES

Tous les navires naviguant dans les eaux canadiennes doivent transporter et utiliser des cartes marines et des publications connexes conformément à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et au [Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques](#), qui sont émises par le [Service hydrographique du Canada](#) (SHC) ou sous son autorité. Les cartes papier répondent aux exigences de la réglementation sur le transport des cartes marines; toutefois, les cartes numériques ne répondent aux exigences de la réglementation que dans certaines situations. Les cartes électroniques de navigation (CEN) du SHC satisfont aux exigences, à condition d'être utilisées avec un Système électronique de

visualisation des cartes marines (SEVCM). Les cartes matricielles ne satisfont aux exigences que si des cartes papier sont présentes à bord et sont utilisées à titre de secours.

La plupart des cartes papier peuvent être achetées localement à Vancouver; certaines peuvent être téléchargées [en ligne](#).

Cartes marines du [SHC](#)

PUBLICATIONS

- [Tables des marées et des courants du Canada](#)
- [Graphique 1, 2012 : Symboles, abréviations et termes](#)
- [Instructions nautiques](#)
- [Système canadien d'aides à la navigation](#)
- [Livre des feux, des bouées et des signaux de brume](#)
- [Avis aux navigateurs – Éditions mensuelles](#)
- [Avis aux navigateurs – Édition annuelle](#)
- [Aides radio à la navigation maritime](#) (2024)

7.13 ANNONCES MARITIMES POUR LA ZONE PORTUAIRE

AVERTISSEMENTS RELATIFS À LA NAVIGATION

La Garde côtière canadienne (GCC) émet des avertissements de navigation (AVNAV) afin d'informer les navigateurs des dangers et de leur communiquer d'autres renseignements importants. Les alertes AVNAV verbales sont diffusées par radio par les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM). Les alertes AVNAV écrites sont émises lorsque l'emplacement du danger se trouve hors de portée de diffusion ou lorsque l'information reste en vigueur pendant une période prolongée.

AVIS AUX NAVIGATEURS

Les Avis aux navigateurs (NOTMAR), publiés conjointement par la GCC et le SHC, fournissent les renseignements nécessaires à la mise à jour de toutes les cartes et publications nautiques (telles que les *Instructions nautiques*, la *Liste des feux*, l'édition annuelle des *Avis aux navigateurs* et les *Aides radio à la navigation maritime*). Des renseignements relatifs aux règlements et procédures régissant l'entrée et le passage des navires dans les eaux canadiennes sont également publiés.

7.14 STATIONS DE PILOTAGE

La station d'embarquement des pilotes située près de Victoria, également appelée Brothie Ledge, se trouve à 48 22' 30" nord 123 23' 30" ouest.

À l'entrée du bras sud du fleuve Fraser (Sand Heads) se trouve un autre poste d'embarquement où les pilotes maritimes du fleuve Fraser montent à bord avant de guider un navire sur le fleuve.

7.15 INFRASTRUCTURE DU PORT

Voir le [Guide des sections du port](#).

7.16 HÉBERGEMENT DANS LE PORT ET POSTES D'AMARRAGE

Voir le [Guide des sections du port](#).

7.17 INFORMATIONS SUR LA MÉTÉO ET LES MARÉES

Des informations et des prévisions sur les conditions météorologiques et les marées sont disponibles en ligne sur les sites d'Environnement Canada et de Pêches et Océans Canada.

https://meteo.gc.ca/marine/region_f.html?mapID=02

<https://www.marees.gc.ca/fr/stations/7735>

7.18 CAMÉRAS WEB

L'Administration portuaire dispose de caméras dans plusieurs zones du territoire de compétence du port pour aider à surveiller les activités et la sécurité. Certaines de ces caméras sont accessibles au public par l'entremise de notre site Web à l'adresse portvancouver.com.

7.19 RENCONTRES DE MAMMIFÈRES MARINS

Épaulards dans l'océan Pacifique

Depuis juillet 2018, le gouvernement du Canada a modifié le *Règlement sur les mammifères marins* pour exiger que tous les navires restent à au moins 100 mètres de la plupart des baleines, marsouins et dauphins, et à au moins 200 mètres des épaulards dans l'océan Pacifique au large des côtes de la Colombie-Britannique. Ces dernières années, des mesures saisonnières annuelles ont imposé aux navires de rester à 400 mètres des épaulards dans les eaux côtières du sud de la Colombie-Britannique, entre Campbell River et le nord d'Ucluelet, entre le 1^{er} juin et le 30 novembre. Afin de réduire le bruit sous-marin, il est également demandé aux navires d'éteindre leurs échosondeurs et de mettre les moteurs au ralenti, s'ils peuvent le faire en toute sécurité, lorsqu'une baleine se trouve à moins de 400 mètres. En outre, la réglementation prévoit la déclaration obligatoire (et immédiate) de tout contact d'un navire avec des mammifères marins en utilisant la ligne d'assistance téléphonique du MPO. Toute personne contrevenant à la réglementation peut être accusée d'infraction à la *Loi sur les pêches*.

Si votre navire heurte une baleine ou si vous observez un mammifère marin en détresse ou empêtré dans des filets, communiquez avec la ligne d'urgence du réseau d'intervention auprès des mammifères marins de la Colombie-Britannique du MPO (1.800.465.4336 ou voie VHF 16).

Si vous voyez un mammifère marin, veuillez appeler le *B.C. Cetacean Sightings Network* (1.866.I.SAW.ONE ou 1.866.472.9663) ou soumettre votre observation par l'entremise de l'application WhaleReport (disponible sur les appareils iOS et Android). Assurez-vous de noter les détails importants et les caractéristiques qui pourraient faciliter l'identification et la localisation :

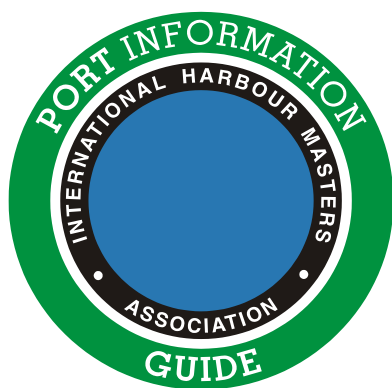
- Date, heure et lieu (latitude/longitude) de repérage de l'animal
- Type d'animal (espèce si possible)
- Distance lors du repérage
- Comportements de l'animal observé (et degré de certitude de l'identification)
- Nombre de personnes présentes
- Si possible, à partir d'un endroit sûr et dans le respect de la *réglementation sur les mammifères marins*, veuillez fournir des photographies et des vidéos de l'animal, en particulier des gros plans de la queue, des nageoires et des nageoires caudales

Le Système d'alerte pour les rapports de baleines (WRAS) est un programme mobile et de bureau qui alerte les navigateurs commerciaux de la présence de baleines afin qu'ils puissent prendre des mesures d'atténuation – telles que ralentir ou dévier de leur route – pour réduire le risque de perturbation et de collision. Si vous appartenez à une organisation maritime professionnelle et que vous êtes pilote ou membre de l'équipage d'un navire, veuillez communiquer avec le responsable du projet WRAS à l'adresse WRAS@ocean.org pour demander l'accès au système d'alerte WhaleReport.

Problèmes/événements à signaler	Section	Qui prévenir	Comment	Mode de signalement
Observation de baleine, dauphin ou marsouin	14.5	BC Cetacean Sightings Network et Pêches et Océans Canada	Appli WhaleReport, composer le 1.866.I.SAW.ONE (1.866.472.9663) Signaler une baleine aperçue ici	Appel, envoi de courriel ou formulaire en ligne
Mammifères marins trouvés sans vie ou en détresse	14.5	BC Marine Mammal Response Network	Téléphone : 1.800.465.4336	Verbal

[Haut de page](#)

8 Navigation dans le port



8.1 GÉNÉRALITÉS

Cette section traite de la navigation dans le port. Les pratiques et procédures qui y sont énoncées visent à garantir que les marchandises et les navires peuvent transiter efficacement et en toute sécurité par le port.

8.2 VITESSE

Aucun navire présent dans le port ne doit se déplacer à une vitesse telle qu'elle entrave la sécurité et l'efficacité de la navigation dans les eaux du port, y compris, mais sans s'y limiter, l'interférence avec d'autres navires, ou avec des quais, des structures ou des ouvrages. Au moment de croiser des dragues, des engins de battage, des ouvrages, des remorqueurs, des navires de pêche et des bateaux de plaisance dans les limites du port, les navires doivent réduire suffisamment leur vitesse pour éviter tout danger et toute blessure infligée par la vague d'étrave ou le remous à ces embarcations ou ouvrages et aux personnes employées sur ces embarcations ou ouvrages ou en relation avec ceux-ci.

Le cas échéant, une vitesse de sécurité peut être définie par l'Administration portuaire et affichée.

Tout navire ou bateau se trouvant dans le port doit en tout temps :

- Se déplacer à une vitesse sûre permettant de prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter la collision et s'arrêter sur une distance adaptée à la situation et aux conditions du moment
- Faire preuve de prudence en ce qui concerne les activités de remorquage, de chargement de billes de bois et de mazoutage, des opérations de plongée et de tous les autres navires. Les avertissements de navigation et les avis aux navigateurs indiquent les travaux en cours. Les navires doivent passer devant ces travaux à la vitesse minimale à laquelle ils peuvent maintenir leur cap.
- S'approcher avec prudence des zones de présence connue ou suspectée de faune marine et suivre les lignes directrices « Be whale wise » (soyez prudents avec les baleines) présentées [ici](#)
- Veiller à ce que le sillage et les remous du navire ou du bateau n'entraînent pas de risque pour la sécurité des personnes ou de dommages aux biens

Les navires naviguant dans les zones suivantes sont tenus de respecter les limites de vitesse établies, tel qu'indiqué ci-dessous.

Coal Harbour : tous les navires, à l'exception du Seabus, doivent naviguer à une vitesse de sécurité ne dépassant pas cinq nœuds. La zone de restriction de vitesse de Coal Harbour est délimitée par une ligne allant de la pointe Prospect au haut-fond Burnaby à Canada Place à Centerm et toutes les zones à l'ouest de la tête de Coal Harbour (zone montrée dans l'image ci-dessous).

Zone de contrôle du trafic First Narrows (ZCT-1) : les navires de niveau 1 doivent transiter ou manœuvrer dans la ZCT-1 à une vitesse de sécurité ne dépassant pas 10 nœuds dans l'eau lorsqu'ils sont libres et 7 nœuds dans l'eau lorsqu'ils sont attachés, sauf si la sécurité de la navigation exige qu'il en soit autrement. Les navires de niveau 2 se trouvant dans la ZCT-1 doivent transiter ou manœuvrer à une vitesse de sécurité ne dépassant pas 15 nœuds dans l'eau. La ZCT-1 est définie à la section 8.12 (zone illustrée dans l'image ci-dessous).

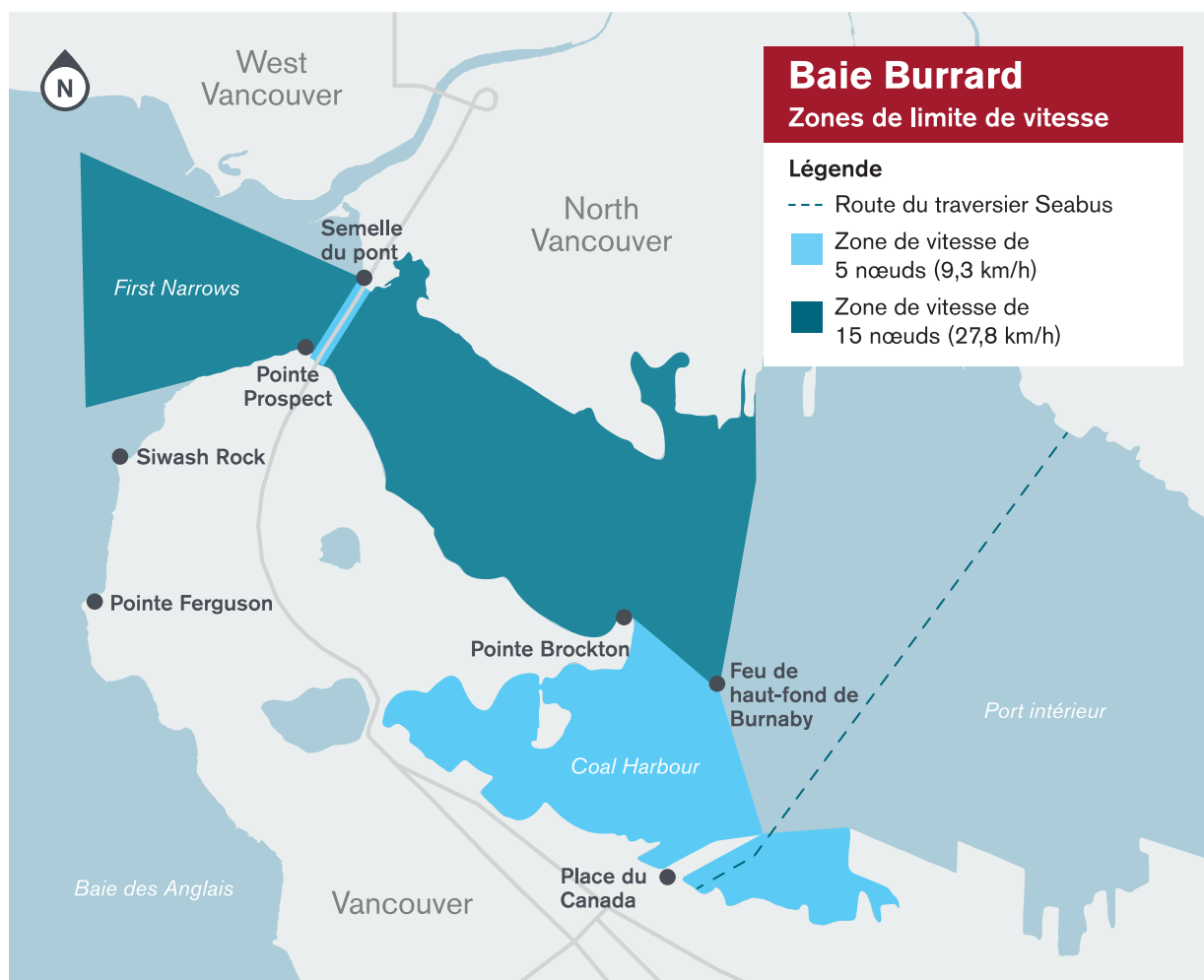


Image : Restrictions de vitesse dans la zone de contrôle du trafic de Coal Harbour et First Narrows

Indian Arm – sud : tous les navires doivent naviguer à une vitesse sécuritaire ne dépassant pas 5 nœuds. La zone de restriction de vitesse d'Indian Arm - sud est délimitée au nord par une ligne s'étendant de Jug Island à l'ouest jusqu'au continent à l'entrée nord de Deep Cove, et au sud par une ligne s'étendant à l'est/ouest de la pointe sud de Boulder Island (zone montrée sur l'image ci-dessous).

Baie de Bedwell : tous les navires doivent naviguer à une vitesse sécuritaire ne dépassant pas 5 nœuds. La zone de restriction de vitesse de la baie de Bedwell est délimitée par un axe qui suit les lignes électriques aériennes (zone montrée dans l'image ci-dessous).

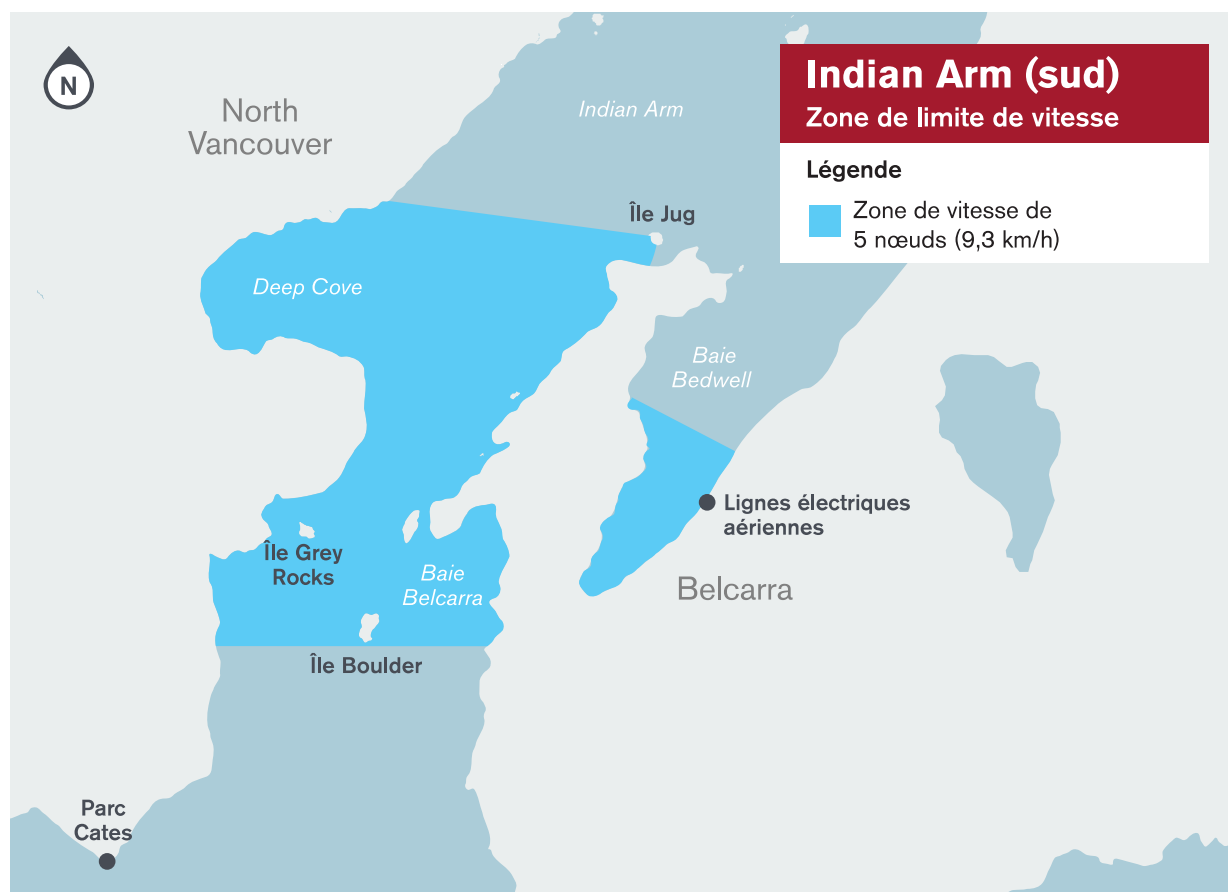


Image : Restrictions de vitesse dans Indian Arm – Sud

Indian Arm – nord : tous les navires doivent naviguer à une vitesse sécuritaire ne dépassant pas 5 nœuds. La zone de restriction de vitesse d'Indian Arm – nord est délimitée par une ligne s'étendant d'est en ouest depuis la pointe sud de l'île Croker jusqu'aux eaux navigables les plus au nord d'Indian Arm (zone montrée dans l'image ci-dessous).

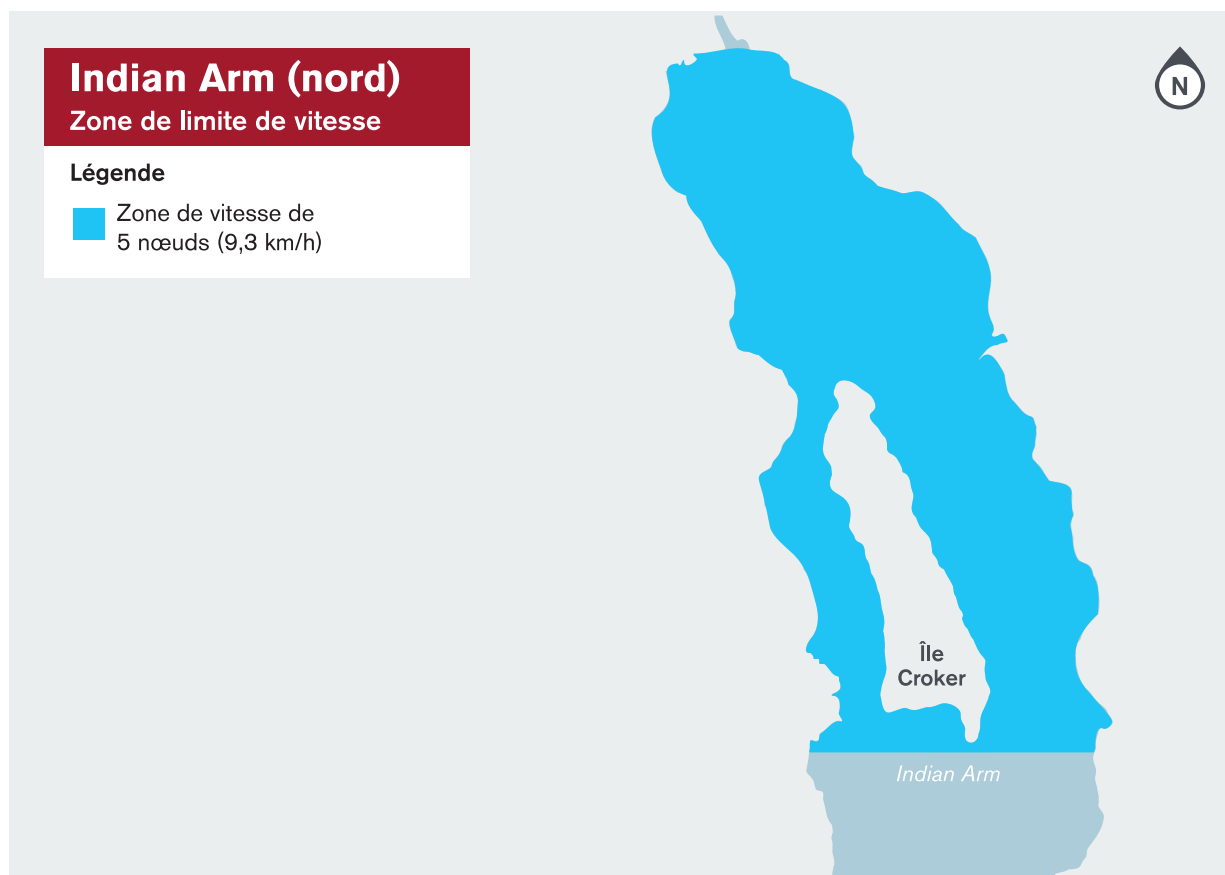


Image : Restrictions de vitesse dans Indian Arm – Nord

Port Moody Inlet et la pointe Rocky : tous les navires doivent naviguer à une vitesse sécuritaire ne dépassant pas 10 nœuds, et à une vitesse ne dépassant pas 5 nœuds dans un rayon de 300 mètres de la rampe de mise à l'eau de la pointe Rocky. La zone de restriction de vitesse de Port Moody Inlet est délimitée à l'ouest par une ligne tracée à partir du quai des services publics de Pacific Coast Terminals vers le nord, et à l'opposé par le rivage nord (zone illustrée dans l'image ci-dessous).

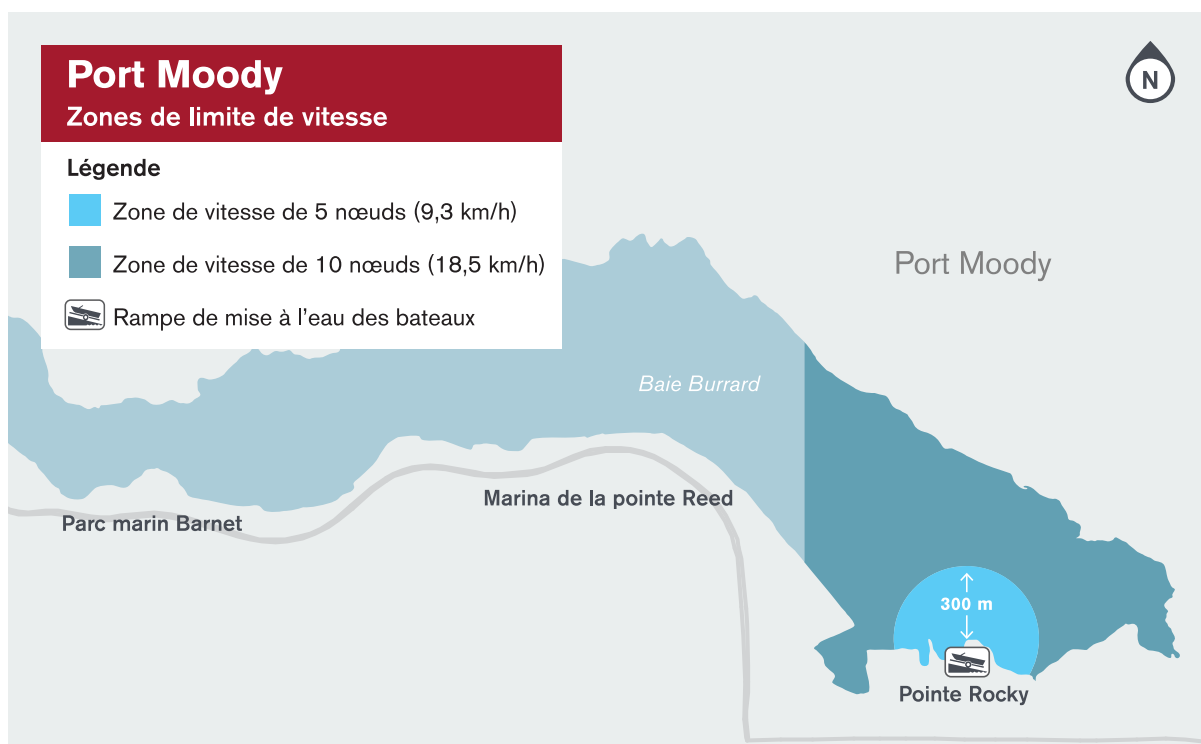


Image : Restrictions de vitesse dans le bras de mer de Port Moody

8.3 VEILLE

Compte tenu de l'augmentation du trafic dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire, tous les navires doivent maintenir une veille appropriée en tout temps, conformément à la règle 5 du *Règlement sur les abordages*, y compris les modifications canadiennes. Cela suppose d'assurer une veille visuelle et auditive et par tous les moyens disponibles appropriés aux circonstances et conditions existantes, comme l'observation visuelle, les signaux sonores, le radar et le SIA. Le respect de cette exigence est essentiel pour garantir une évaluation complète de la situation et cerner tout risque de collision.

8.4 DÉGAGEMENT SOUS QUILLE (DSQ)

Les chiffres du tableau ci-dessous concernant le dégagement sous quille (DSQ) sont des recommandations que les capitaines doivent utiliser comme guide de sécurité. Un pilote local peut exiger des ajustements au DSQ s'il le juge nécessaire, en fonction du navire et de la situation.

Aire de contrôle	Exigences de DSQ marée montante	Exigences de DSQ marée descendante	Exigences de DSQ étiage de marée
Banc Roberts	5%	10%	10%
Baie Burrard (manœuvre)	5%	10%	10%
Baie Burrard (transit)	10%	10%	10%
Banc Neptune	5%	10%	10%
First Narrows	10%	10%	10%
Second Narrows	10%	10%	10%

Fleuve Fraser (<250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
Sand Heads (<250 m LHT)	1,4 m	1,4 m	1,4 m
Fleuve Fraser (>250 m LHT)	1,4 m	1,4 m	1,4 m
Fleuve Fraser (>250 m LHT)	1,9 m	1,9 m	1,9 m
Poste à quai	5%	5%	5%

Tableau : Exigences en matière de DSQ dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire

8.5 DROIT DE PASSAGE

Le Règlement sur les collisions s'applique dans le port.

Les navires de moins de 20 mètres et les bateaux de pêche ne doivent pas gêner le passage de plus gros navires dans un chenal étroit, tel qu'indiqué à la règle 9 du *Règlement sur les abordages*, ni entraver le déplacement des navires de haute mer qui tentent de manœuvrer pour accéder à un quai ou à s'en éloigner.

8.6 ESPACEMENT ENTRE LES NAVIRES

Voir le [Guide des sections du port](#).

8.7 DISPOSITIONS DE DÉPASSEMENT

Les dispositions concernant le croisement de navires sont normalement prises par radio et conformément au *Règlement sur les abordages*.

8.8 RESTRICTIONS

Des restrictions à la navigation s'appliquent dans certaines zones du port; les parties suivantes de la section 8 traitent de ces restrictions par zone.

8.9 NAVIRES ARRIVANTS

VÉRIFICATION DE LA CHARGE DES BITTES D'AMARRAGE UTILISÉES POUR LES OPÉRATIONS D'ESCORTE PAR UN REMORQUEUR

Les bittes d'amarrage utilisées pour les opérations d'escorte de navires reliés par câble à un remorqueur dans la zone de contrôle du trafic Second Narrows (ZCT-2) doit être vérifiée sous l'effet d'une charge avant de transiter par la ZCT-2. Si le navire à l'arrivée a besoin d'être accompagné d'un remorqueur d'escorte relié par un câble pour traverser First Narrows, la vérification de la charge peut être effectuée dans la baie des Anglais. Si ce n'est pas le cas, elle peut être effectuée avant de passer le feu du quai du terminal une fois les remorqueurs reliés par câble au navire dans le Port de Vancouver. Le(s) pilote(s) informe(nt) le capitaine du navire de la procédure suivante :

- a) La charge maximale d'utilisation (CMU), l'emplacement et l'état des bittes d'amarrage qui seront utilisées par un remorqueur relié au navire par câble seront vérifiés par le capitaine et le pilote
- b) Les attentes des pilotes à savoir quelles bittes d'amarrage qui seront utilisées et quelle sera la méthode d'amarrage du câble des remorqueurs seront communiquées au capitaine et à l'équipage
- c) Aux fins de la vérification de la charge, le remorqueur d'escorte doit pouvoir supporter une puissance de traction de 65 tonnes ou plus, à condition que la CMU des bittes d'amarrage excède les forces qui peuvent être créées par le remorqueur
- d) Les renseignements techniques sur les bittes d'amarrage et toute restriction opérationnelle seront transmis au capitaine du remorqueur sur la voie VHF convenue de la radio maritime
- e) Le capitaine du navire doit s'assurer que tout le personnel du pont se trouve amplement à l'écart de la zone où la vérification de la charge des bittes est effectuée
- f) Une fois le remorqueur amarré aux bittes, le pilote confirmera de nouveau que personne ne se trouve sur le pont du navire, et informera ensuite le capitaine du remorqueur d'effectuer la vérification de la charge des bittes d'amarrage en marche arrière toute
- g) La vitesse du navire dans l'eau doit être inférieure ou égale à cinq (5) nœuds au moment de la procédure pour veiller à la sécurité du remorqueur et de son équipage. Si la cavitation est un problème pour le remorqueur, la vitesse du navire doit être réduite davantage pour effectuer la vérification de la charge
- h) Le remorqueur tirera en marche arrière toute pendant au moins 30 secondes, et la ligne de charge indiquée (point le plus élevé et soutenu) sur le tirant d'eau des remorqueurs sera communiquée au pilote

Pour plus d'information sur cette procédure, veuillez communiquer avec l'Administration de pilotage du Pacifique à l'adresse suivante : marineops@ppa.gc.ca.

Pour les autres exigences applicables aux navires entrants, voir la partie applicable de la section 8, pour la zone du port où le navire fait escale ou transite.

8.10 NAVIRES SORTANTS

Voir la partie applicable de la section 8, pour la zone du port où le navire fait escale ou transite.

8.11 DÉPLACEMENT ENTRE POSTES D'AMARRAGE OU ENTRE UN POSTE D'AMARRAGE ET UN MOUILLAGE

Tous les navires soumis à l'obligation de pilotage doivent avoir un pilote à bord, sauf en cas de danger imminent.

8.12 HALAGE LE LONG D'UN POSTE D'AMARRAGE

Les navires peuvent naviguer le long d'un poste d'amarrage avec un pilote et des remorqueurs sans restriction.

Si un navire souhaite se déplacer le long d'un poste d'amarrage sans pilote ni remorqueur, une demande de service doit être présentée. Les conditions suivantes doivent être remplies :

- Le capitaine se trouve sur le pont et est responsable
- Le capitaine doit observer le trafic à proximité et avoir une parfaite connaissance de la situation des autres navires qui passent et qui peuvent avoir une incidence sur l'opération de halage
- Les moteurs principaux sont en attente et prêts à être utilisés immédiatement
- Des remorqueurs ne sont pas nécessaires pour assurer la sécurité du halage. Si des remorqueurs sont nécessaires, un pilote doit être réservé.
- Le poste d'amarrage est libre de tout encombrement (p. ex., grues, passerelles)
- Un nombre suffisant de travailleurs à quai formés pour la tâche sont disponibles pendant la période de travail pour assurer une intervention sûre et efficace
- Il y a deux lignes de tête, deux lignes de poupe et un ressort à chaque extrémité, maintenues sous tension en permanence
- La voie VHF appropriée est surveillée pendant toute la durée du quart (voie 12 – Port de Vancouver, voie 11 – banc Roberts, voie 74 – fleuve Fraser).
- Un représentant de l'exploitant du terminal doit appeler les SCTM (250.363.6333) 60 minutes et 15 minutes avant chaque changement de cap planifié et recevoir les informations sur le trafic maritime avant d'exécuter le changement de cap
- Le capitaine du navire doit avertir les SCTM par VHF au début de toute opération de halage. Le capitaine doit également avertir les SCTM une nouvelle fois lorsque le halage est terminé.

Rien dans ces procédures ne dispense le capitaine du navire de ses obligations au chapitre de la sécurité, de prendre les précautions supplémentaires qu'exigerait la pratique normale des marins ou de faire appel aux services d'un pilote et à un ou plusieurs remorqueurs s'il en a besoin. Ces procédures doivent être considérées comme les exigences minimales en matière de halage.

Dans certaines situations, le capitaine du port peut exiger le recours à des remorqueurs et/ou à un pilote, en fonction des facteurs suivants :

- Conditions météorologiques
- Conditions maritimes (p. ex. marée, courant)
- Caractéristiques du navire
- Utilisation des moteurs principaux

Aux terminaux suivants, la distance maximale qu'un navire peut parcourir sans pilote ni remorqueur est de 30 mètres : Vancouver Wharves, Cascadia, Lynnterm et Univar.

Lorsqu'un navire prévoit d'effectuer plusieurs manœuvres le long d'un poste d'amarrage sans pilote ni remorqueur et que toutes les conditions ci-dessus sont remplies pour chaque opération de manœuvre, l'Administration portuaire peut approuver plusieurs quarts de travail avec une seule demande de service pour une période maximale d'un jour. Une nouvelle demande de service doit être présentée pour chaque quart de travail effectué le jour suivant à partir de 7 h.

8.13 EXIGENCES RELATIVES AUX SONDAGES POUR LES POSTES D'AMARRAGE DANS LA BAIE BURRARD ET LE BANC ROBERTS

Sondages pour les postes d'amarrage dans la baie Burrard et le banc Roberts

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser tient à jour une base de données de relevés hydrographiques sur l'ensemble de son territoire. Ces données sont utilisées pour surveiller les chenaux de navigation, les postes d'amarrage en eau profonde et les approches des terminaux. Les sondages pour les postes d'amarrage sont disponibles [ici](#).

Exigences relatives aux sondages

Les exigences concernant les sondages aux terminaux peuvent être consultées [ici](#).

8.14 ACCOSTAGE

L'Administration portuaire gère la conduite des navires qui accostent dans le port. Tous les navires arrivant à un poste d'amarrage doivent assurer en permanence un quart à la passerelle. L'officier de quart doit respecter les exigences des Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), telles que modifiées, et être guidé en conséquence par ces pratiques et procédures.

Dans le cadre de cette surveillance, l'officier responsable doit s'assurer que :

- Les plus récentes conditions météorologiques et de marée sont disponibles
- Une veille d'écoute sur VHF 16/12, 16/11 ou 16/74 est maintenue pendant la durée de l'appel du navire
- Les amarres du navire sont vérifiées régulièrement et ajustées en conséquence
- Les SCTM doivent être informés de tout déplacement du navire, de l'immobilisation du moteur, de la mise à l'eau de tout bateau ou de tout autre travail susceptible de toucher d'autres navires dans la zone
- L'officier est au courant de toutes les opérations de chargement ou de déchargement en cours, ainsi que de tout déversement effectué par le navire
- Le trafic maritime dans la zone est surveillé

En outre, les navires amarrés aux terminaux Vancouver Wharves, Cascadia, Lynnterm, Univar ou Fibreco doivent garder toutes leurs amarres tendues en permanence. Une vérification régulière de toutes les amarres doit être effectuée pour s'assurer qu'elles ne sont pas détendues.

Les navires au poste d'amarrage Vanterm 4 doivent quitter le poste lorsqu'un autre navire accoste ou appareille au poste d'amarrage 5 ou 6 à la demande de l'Administration de pilotage du Pacifique, des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique (B.C. Coast Pilots), de l'exploitant du terminal ou de l'Administration portuaire.

SURPLOMB

Les navires peuvent surplomber un poste d'amarrage d'une distance allant jusqu'à 20 % de la longueur hors tout (LHT) du navire pour les navires jusqu'à 200 mètres de LHT, et jusqu'à 40 mètres pour les navires de plus de 200 mètres de LHT. Cette disposition s'applique si, de l'avis du capitaine et du pilote, les dispositifs d'amarrage du navire et du poste d'amarrage permettent un dépassement.

Les exceptions à cette règle, pour des terminaux particuliers, peuvent être trouvées dans le [Guide des sections du port](#). Les terminaux qui souhaitent qu'un navire ait un surplomb excessif doivent fournir à l'Administration portuaire une analyse d'amarrage indiquant que le surplomb peut être exécuté en toute sécurité. Tout navire ayant besoin d'un surplomb supérieur aux limites susmentionnées doit communiquer avec le Centre des opérations au moins une semaine avant l'amarrage ou le halage et recevoir l'approbation du capitaine de port. Les renseignements suivants doivent être fournis pour l'approbation :

- Un plan d'amarrage détaillé doit être distribué à l'APVF, à l'Administration de pilotage du Pacifique (APP), aux Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et au capitaine une semaine avant l'arrivée du navire. Ces plans d'amarrage doivent inclure les détails du navire, l'emplacement de l'amarrage, la configuration des amarres, le surplomb maximum en mètres et en pourcentage et les conditions environnementales admissibles telles que le vent, la marée, etc.
- L'approbation écrite du capitaine concernant le plan d'amarrage proposé et les dispositions relatives au surplomb du navire
- L'approbation écrite par le terminal du plan d'amarrage proposé et de la disposition de surplomb du navire

Lorsque le navire est à quai, le capitaine doit s'assurer que :

- Le navire est amarré en toute sécurité et qu'une surveillance vigilante est exercée pour toutes les amarres
- Les prévisions météorologiques sont suivies
- Des remorqueurs de réserve sont commandés en cas d'inquiétude ou de doute.
- Le passage des autres navires n'est pas entravé
- Le surplomb est suffisamment éclairé du coucher au lever du soleil
- Le navire ne présente pas de risques pour le port, compte tenu des conditions météorologiques, de la marée et du courant
- Le navire n'a pas d'incidence sur les installations et les postes d'amarrage adjacents

Toutes les approbations sont particulières au terminal et seront examinées au cas par cas. Les approbations antérieures ne créent pas de préséance pour de nouvelles approbations à l'avenir.

Les autorisations de surplomb ne dispensent pas le capitaine du navire de ses obligations en matière de sécurité, notamment de prendre les précautions supplémentaires qu'exigerait la pratique normale des marins.

Des exceptions à cette règle, pour des terminaux particuliers, sont présentées dans le [Guide des sections du port](#).

Le capitaine de tout navire nécessitant un surplomb supérieur aux limites prescrites doit communiquer avec le Centre des opérations au moins 48 heures avant l'accostage ou le déplacement vers le surplomb proposé pour obtenir l'approbation de la capitainerie du port.

AMARRAGE DES NAVIRES AUTRES QUE LES NAVIRES DE CROISIÈRE AU QUAI DE CANADA PLACE

Les conditions maritimes suivantes s'appliquent à cet arrangement :

- L'ouverture et la fermeture des écoutilles doivent être réduites au minimum et ne peuvent avoir lieu qu'entre 8 h et 18 h
- Toute activité générant un bruit excessif pour les locataires de l'immeuble peut être interdite, en particulier après 18 h
- Tout doit être mis en œuvre pour réduire les émissions des entonnoirs afin d'éviter les entrées dans le système de conditionnement d'air du bâtiment
- Aucune activité d'entretien ou de réparation ne doit avoir lieu sans l'accord explicite de l'Administration portuaire
- Les radars doivent rester en mode veille et ne pas émettre lorsqu'ils sont à quai à Canada Place

Des mesures de sécurité supplémentaires seront nécessaires pour s'amarrer au quai de Canada Place. Le Centre des opérations fournira des renseignements détaillés sur les exigences après l'évaluation de votre demande.

8.15 PROCÉDURES DU SYSTÈME D'ORGANISATION DU TRAFIC DE LA BAIE DES ANGLAIS (SOTBA)

GUIDE DU CONTENU

Introduction au SOTBA

Application du SOTBA

Enveloppe de navigation du SOTBA (dégagements)

- a) Dégagements verticaux
- b) Dégagements horizontaux

Communications liées au SOTBA

- a) Services de communication et de trafic maritimes

Restrictions liées au SOTBA

- a) Restrictions liées au transit
- b) Restrictions des voies de dégagement

Procédures du Système d'organisation du trafic de la baie des Anglais

- a) Ordre de passage

INTRODUCTION AU SOTBA

Le Système d'organisation du trafic de la baie des Anglais (SOTBA) comprend une zone située entre le terminal du dispositif de séparation du trafic de Vancouver et de ses approches et la zone de contrôle du trafic First Narrows (ZCT-1), plus précisément entre les coordonnées :

- Une ligne tracée du nord au sud à la pointe Atkinson en deçà des coordonnées 49°19'20" N et 123°15'53" O, au nord, et 49°18'19" N et 123°15'52" O, au sud.
- Et une ligne tracée du nord au sud à partir des coordonnées 49°19'17" N et 123°09'32" O, au nord et 49°19'01" N et 123°09'32" O au sud.

Pour les besoins de ces procédures, le SOTBA comprend trois domaines :

- La voie sud pour le trafic maritime en direction de l'est, par le travers de la pointe Atkinson à la bouée QB
- La voie nord pour le trafic maritime voyageant en direction de l'ouest, par le travers de la bouée QB jusqu'à la pointe Atkinson

- La zone de transition SOTBA pour le trafic maritime entrant ou sortant de la voie SOTBA nord ou sud, depuis le travers de la bouée QB jusqu'à la limite ouest de la ZCT-1

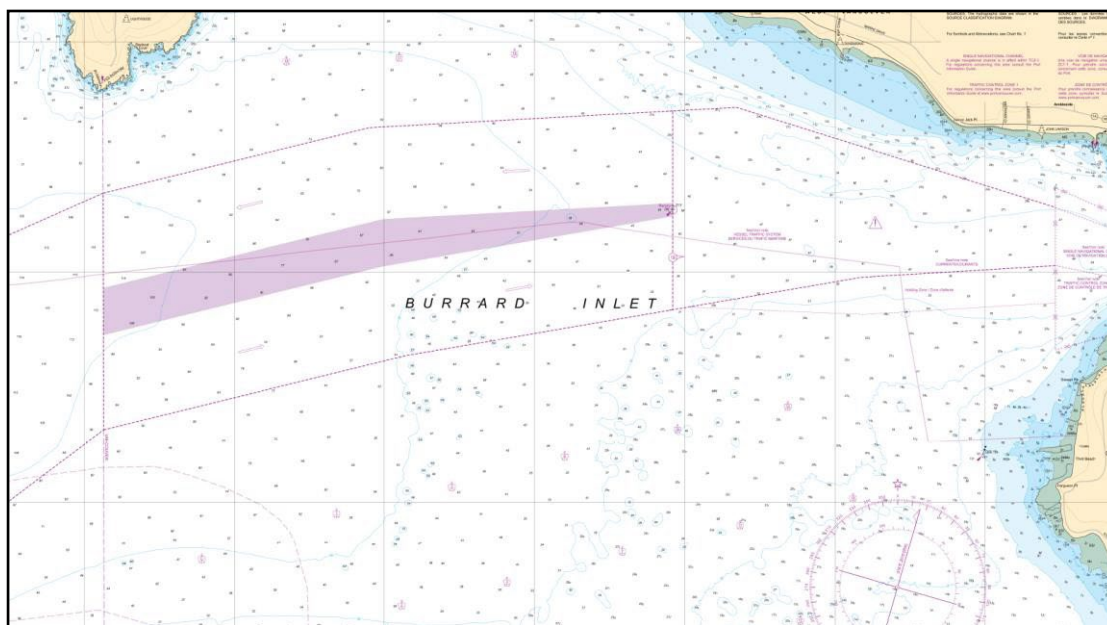


Image : Système de routage de la baie des Anglais tel qu'il figure sur la carte n° 3496 du SHC

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a mis en place le SOTBA et a élaboré les procédures correspondantes. Ces procédures visent à faciliter la sécurité de la navigation et l'efficacité des mouvements des navires dans cette zone du port. Elles font partie intégrante des règlements de l'Administration portuaire décrits dans le présent Guide d'information portuaire.

APPLICATION DU SOTBA

La règle 10 du *Règlement sur les abordages* s'applique à tous les navires naviguant à l'intérieur ou à proximité d'un système de routage, y compris le SOTBA. Ce dernier est un système de routage obligatoire; il est modifié par le *Règlement sur les abordages*.

Les dispositions de la règle 10 du *Règlement sur les abordages* qui figurent sous le titre « Modifications canadiennes » sont les suivantes :

- Dans les eaux et les zones de pêche canadiennes, un navire peut pêcher dans n'importe quelle direction à l'intérieur ou à proximité d'un dispositif de séparation du trafic, mais il ne doit pas gêner le passage d'un navire suivant une voie de circulation
- Tout bateau à moteur de plus de 20 mètres de long est tenu d'emprunter l'itinéraire prévu par un dispositif de séparation du trafic ou un système d'acheminement qui lui permet de se rendre en toute sécurité à sa destination
- Des exemptions conditionnelles sont également prévues pour les navires à usage spécial

Le capitaine du port, désigné par l'Administration portuaire, est chargé d'interpréter et de superviser la mise en œuvre de ces procédures. Pour ce faire, il consulte plusieurs parties prenantes, notamment les pilotes, d'autres organismes constitués par une loi et des experts de l'industrie, le cas échéant, au sujet des questions de sécurité.

ENVELOPPE DE NAVIGATION (DÉGAGEMENTS)

Tous les navires d'une longueur hors tout (LHT) égale ou supérieure à 366 m et/ou d'une largeur hors membrures égale ou supérieure à 51,25 m ne peuvent pas entrer dans la baie Burrard par l'entremise de la ZCT-1 sans l'approbation préalable de l'Administration portuaire, conformément à la section 8.13 du présent Guide d'information portuaire.

Les navires qui utilisent le SOTBA et qui ont l'intention d'entrer dans la baie Burrard par la ZCT-1 doivent se référer aux procédures et aux autorisations prescrites dans la section 8.13 du présent Guide d'information portuaire.

a) Dégagements verticaux

Il n'y a pas de structures ou d'objets aériens dans le SOTBA. Se référer à ZCT-1 pour plus d'information concernant les navires entrant dans la baie Burrard.

b) Dégagements horizontaux

La largeur de la voie est (entrant) ou ouest (sortant) du chenal de navigation est de 4 câbles (741 mètres) de part et d'autre de la zone de séparation, de la pointe Atkinson à la bouée QB. De la bouée QB vers l'est jusqu'à la limite de la ZCT-1, le SOTBA se rétrécit de 4 câbles à 2,5 câbles (463 mètres).

COMMUNICATIONS DU SOTBA

a) Services de communication et de trafic maritimes

La communication avec les navires qui transitent, ont l'intention de transiter ou manœuvrent dans la zone du SOTBA est assurée par les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne pour le compte de l'Administration portuaire.

Tel qu'indiqué dans la plus récente version des *Aides radio à la navigation maritime*, le point d'appel de Dundarave pour le trafic en direction de l'est (entrant) uniquement est situé à 2 milles marins à l'ouest du pont Lions Gate.

En cas d'interruption des communications entre un navire, le SOTBA et les SCTM, si les SCTM n'ont pas fourni d'informations sur le trafic au navire avant d'entreprendre un transit SOTBA, les pilotes évalueront le déplacement d'autres navires susceptibles d'entraver ce transit afin de déterminer s'ils peuvent continuer d'avancer en toute sécurité. Une décision à ce sujet sera communiquée au Centre des opérations de l'Administration portuaire.

RESTRICTIONS DU SOTBA

a) Restrictions liées au transit

Lorsque l'organisme des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique estime que des navires sous pilotage présentent des caractéristiques de manœuvre inacceptables, l'autorisation de transiter dans la zone visée par le SOTBA peut être refusée à ces navires ou être soumise à des restrictions particulières.

Un navire dont la coque, l'appareil de propulsion principal, l'appareil à gouverner ou tout autre système de communication ou de navigation présente un défaut préjudiciable à la sécurité de la navigation doit obtenir l'autorisation préalable de Transports Canada et de l'Administration portuaire pour transiter dans la zone visée par le SOTBA.

b) Restrictions liées aux voies dégagées

Le terme « voie dégagée » est défini comme le transit d'un navire dans les zones visées par le SOTBA sans être gêné par un autre navire.

Les SCTM déclareront un dégagement de voie sur les voies VHF 12 et 16 au moyen d'un appel de sécurité afin d'assurer le transit sans entrave des navires soumis à des restrictions, en particulier :

- Un navire de croisière ultra-large ou un navire porte-conteneurs ultra-large ou tout autre navire dont le tirant d'air est supérieur à celui précisé pour la largeur hors membrures du navire dans l'annexe A, et qui a donc une fenêtre de marée significativement restreinte et qui a l'approbation de l'Administration portuaire pour transiter par la ZCT-1
- Un navire dont le tirant d'eau est égal ou supérieur à 13,6 m, à la demande du capitaine ou du pilote
- Un navire qui, pour des raisons de sécurité, doit pouvoir traverser la ZCT-1 à la demande du capitaine ou du pilote
- Autres navires ayant des exigences particulières en matière de transit et nécessitant l'approbation de l'Administration portuaire

Le trafic maritime restreint nécessitant un dégagement de voie en direction de l'est dans le Port de Vancouver ne doit pas être entravé lorsqu'il se trouve dans la voie sud (de la pointe Atkinson à la bouée QB) et dans la zone de transition du SOTBA (de QB à ZCT-1).

Le trafic maritime restreint nécessitant un dégagement de voie en direction de l'ouest depuis le Port de Vancouver ne doit pas être entravé lorsqu'il se trouve dans la zone de transition du SOTBA (de la ZCT-1 à la bouée QB).

Les SCTM peuvent diriger d'autres navires qui seraient autrement tenus d'utiliser le SOTBA vers une zone d'attente appropriée convenue par le capitaine en dehors des voies de circulation du SOTBA, afin de permettre à un navire devant emprunter une voie dégagée de le dépasser à une distance sécuritaire, jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'un transit libre de la zone visée par le SOTBA puisse être effectué en toute sécurité.

Les zones d'attente appropriées sont les suivantes :

- Pour le trafic en direction de l'est (entrant), la zone ouverte immédiatement au sud de la limite sud du SOTBA
- Pour le trafic en direction de l'ouest (sortant), la zone ouverte située immédiatement au nord de la limite nord du SOTBA

Les remorqueurs à vide et autres petits navires facilement manœuvrables peuvent, sur demande, bénéficier d'une exemption de conformité de la part des SCTM, à condition qu'une entente de navire à navire ait été conclue avec le navire pour lequel un dégagement de voie a été déclaré.

Tous les autres navires doivent respecter les dégagements de voie pour le SOTBA et ne doivent entraver de quelque manière que ce soit le passage d'un navire pour lequel un dégagement de voie a été déclaré.

Zones d'attente du SOTBA : Il s'agit de zones dans lesquelles les navires, en accord avec les SCTM, peuvent se tenir prêts à être dépassés par des navires nécessitant un dégagement de voie, jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'un transit de la zone visée par le SOTBA puisse être effectué en toute sécurité.

PROCÉDURES DE TRAFIC MARITIME DU SOTBA

a) Ordre de passage

Les navires qui empruntent la voie sud du SOTBA et qui ont l'intention de transiter par la ZCT-1 en direction de l'est dans le Port de Vancouver sont soumis à l'ordre de priorité de transit établi dans les procédures de la ZCT-1, à savoir :

- La première priorité sera accordée à un navire dont la fenêtre de hauteur de marée ou de courant de marée se referme, y compris pour les navires à destination de l'est dont le passage dans la ZCT-2 est prévu dans le cadre d'une fenêtre de déplacement restreinte
- La deuxième priorité sera accordée à un navire-citerne transportant des produits et d'une longueur hors tout de 185 m ou plus et/ou d'un tonnage de 40 000 tonnes de jaugeage en lourd d'été
- La troisième priorité sera un navire de croisière sans restriction de tirant d'air

8.16 PROCÉDURES RELATIVES À LA ZCT FIRST NARROWS (ZCT-1)

GUIDE DU CONTENU

Introduction à la ZCT-1

Application de la ZCT-1

Enveloppe de navigation de la ZCT-1 (dégagements)

- a) Dégagements verticaux
- b) Dégagements horizontaux
- c) Dégagements sous quille (DSQ)

Communications liées à la ZCT-1

- a) Services de communication et de trafic maritimes (SCTM)

Restrictions liées à la ZCT-1

- a) Fenêtres de transit
- b) Restrictions liées au transit
- c) Restrictions liées au dégagement du chenal
- d) Restrictions de vitesse
- e) Restrictions liées à la visibilité
- f) Restrictions liées au vent

Procédures liées au trafic maritime dans la ZCT-1

- a) Ordre de passage
- b) Règlementation sur le dépassement et la distance de sécurité entre les navires
- c) Règlementation des navires de niveau 2, y compris les embarcations de plaisance
- d) Règlementation sur le remorquage

Exigences en matière de pilotage dans la ZCT-1

Exigences relatives au remorquage dans la ZCT-1

Tableau 1 : Procédures de transit pour les navires de haute mer dans la ZCT-1 – Matrice de synthèse

- Vraquiers
- Navires porte-conteneurs
- Navires-citernes

INTRODUCTION À LA ZCT-1

La zone de contrôle du trafic First Narrows (ZCT-1) comprend une zone délimitée :

- Au nord-ouest par une ligne tirée depuis la jetée nord du pont Lions Gate à travers le phare de Capilano, coupant une ligne tirée plein nord depuis la pointe Ferguson à la position 49°19'22 "N et 123°09'32 "O
- Au sud-ouest par une ligne tirée de la pointe Prospect, le long de la digue du parc Stanley, coupant une ligne tirée plein nord de la pointe Ferguson à la position 49°18'40 "N et 123°09'32 "O
- À l'est, par une ligne allant de la pointe Brockton, près du parc Stanley, au haut-fond Burnaby, puis vers le nord jusqu'à la limite orientale du quai de Fibreco

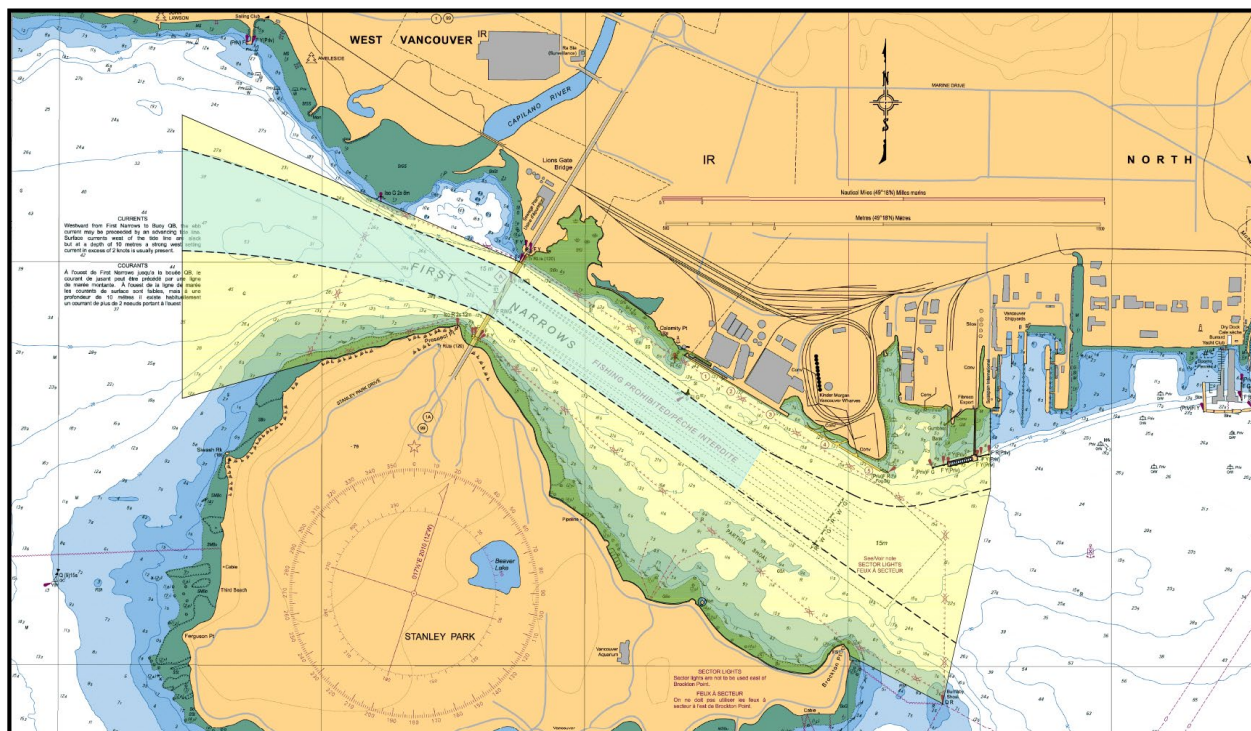


Image : Limites de la ZCT-1

Pour améliorer la sécurité des navires, un chenal de navigation à voie unique est en vigueur dans la ZCT-1 sur 0,75 mille marin à l'est et à l'ouest du pont Lions Gate (First Narrows) (surligné en vert ci-dessus entre les lignes noires en pointillés).

L'Administration portuaire a établi la zone de contrôle du trafic ZCT-1 et a élaboré les procédures connexes en consultation avec l'Administration de pilotage du Pacifique, les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et l'ensemble de l'industrie maritime. L'objectif des procédures de la ZCT-1 est de faciliter la navigation en toute sécurité et le déplacement efficace des navires dans cette zone du port, et elles font partie intégrante des règlements de l'Administration portuaire énoncés dans le présent guide.

APPLICATION DE LA ZCT-1

Les procédures de la ZCT-1 s'appliquent à l'ensemble du trafic maritime qui traverse cette dernière, à l'exception des navires désignés par l'Administration portuaire et des navires chargés de l'application de

la loi et de la sécurité, des navires de recherche et de sauvetage ou d'autres navires d'intervention d'urgence.

Les procédures de la ZCT-1 ne dispensent pas le capitaine de se conformer à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ou à d'autres règlements, exigences ou normes concernant les navires transitant dans les ports canadiens.

Ces procédures peuvent être modifiées par l'Administration portuaire en cas d'urgence entraînant (ou menaçant d'entraîner) des pertes de vies humaines, des dommages corporels, une grave pollution de l'environnement ou une navigation dangereuse dans le port.

Le capitaine du port, désigné par l'Administration portuaire, est chargé d'interpréter et de superviser la mise en œuvre de ces procédures. Pour ce faire, il consulte un certain nombre de parties prenantes, notamment les pilotes, d'autres organismes constitués par une loi et des experts de l'industrie, le cas échéant, sur les questions de sécurité.

Les procédures de la ZCT-1 remplacent la réglementation sur la gestion des pêches du Pacifique du ministère des Pêches et des Océans du Canada dans le sous-secteur 28-9, qui chevauche la ZCT-1.

Conformément aux définitions standard du Guide d'information portuaire de l'Administration portuaire, toute référence à « transportant des produits » désigne un navire-citerne [y compris les chalands et les remorqueurs-chalands articulés – ATB)] lorsqu'il transporte plus de 6 000 tonnes de liquides en vrac.

ENVELOPPE DE NAVIGATION DE LA ZCT-1 (DÉGAGEMENTS)

Tous les navires dont la longueur hors tout (LHT) est égale ou supérieure à 366 m et/ou dont la largeur hors membrures est égale ou supérieure à 51,25 m ne peuvent pas entrer dans la baie Burrard sans l'accord préalable de l'Administration portuaire. Se référer également au [Tableau 1 : ZCT First Narrows \(ZCT-1\) – Procédures de transit pour les navires de haute mer – Matrice de synthèse](#).

De concert avec le capitaine, le pilote doit évaluer toutes les conditions liées au dégagement mentionnées dans cette section avant de traverser la ZCT-1, conformément à la matrice de l'Administration portuaire *First Narrows – Profondeurs minimales du chenal et tirants d'air maximaux des navires selon le facteur de largeur hors membrures ZCT-1 pour la largeur du chenal*, qui se trouve à l'[annexe A](#).

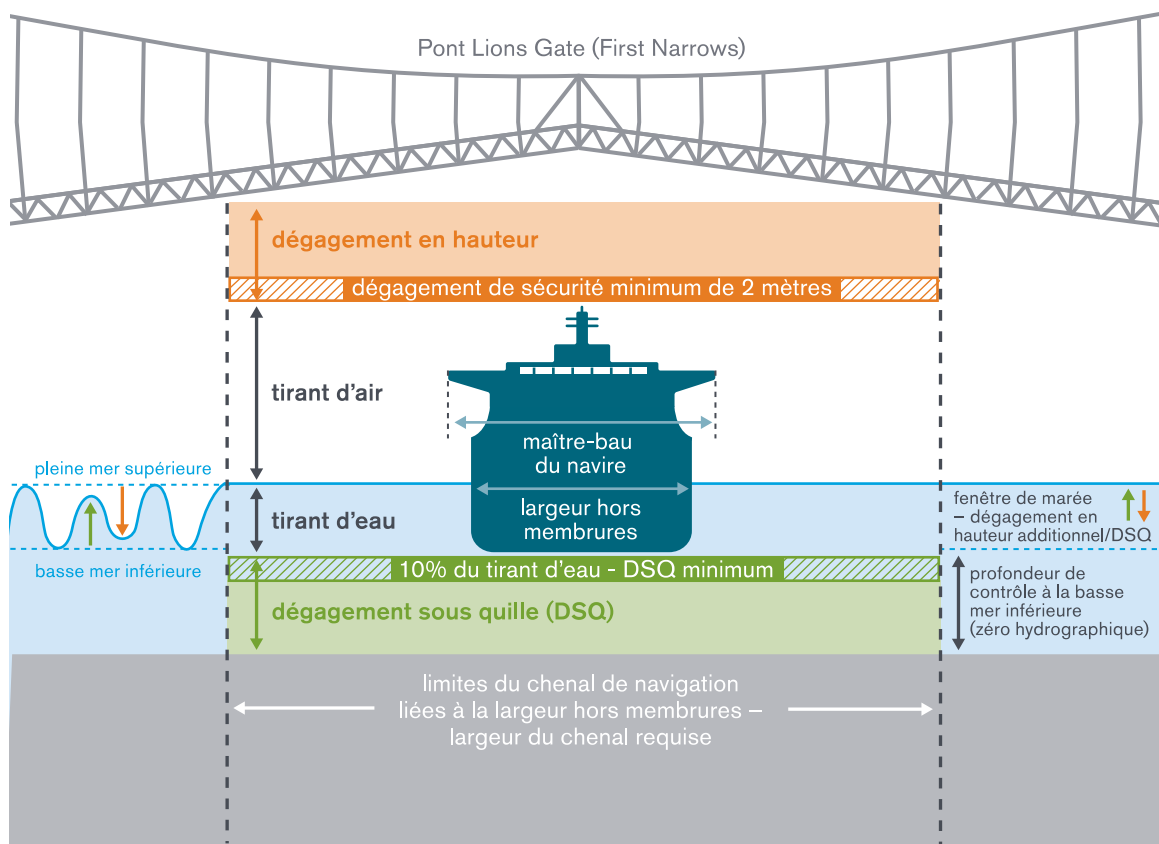


Image : Enveloppe de navigation de la ZCT-1

a) Dégagements verticaux

Les dégagements verticaux sont présentés comme des distances mesurées à partir des plus hautes eaux, du point de référence de la grande marée (+5 m) jusqu'à l'élément le plus bas de la structure du pont, au droit du chenal de navigation.

En raison de la courbure du pont Lions Gate (First Narrows), le tirant d'air maximal pour le transit de la ZCT-1 dépend de la largeur hors membrures du navire, de la hauteur réelle de la marée, de la température de l'air, de la charge du trafic sur le pont et de l'exigence d'un dégagement vertical minimal de sécurité de 2 mètres. Voir l'[annexe A : First Narrows – Profondeurs minimales du chenal et tirants d'air maximaux des navires selon le facteur de largeur hors membrures ZCT-1 pour la largeur du chenal](#).

Les navires qui dépassent le tirant d'air maximal en haute mer peuvent être en mesure de transiter sous réserve des fenêtres de marée. Des marées plus basses augmenteront le tirant d'air maximal autorisé mais réduiront d'autant la profondeur disponible. L'amplitude maximale de la marée est de 5 m.

Les navires dont le tirant d'air est supérieur au tirant d'air maximal autorisé pour transiter par la ZCT-1 et qui nécessitent des fenêtres de marée tel qu'indiqué ci-dessus doivent obtenir l'approbation de l'Administration portuaire et de l'APP pour traverser la ZCT-1. Le tirant d'air maximal du navire ou de l'équipement flottant doit être signalé au moins 24 heures avant le transit au Centre des opérations de l'Administration portuaire (capitainerie@portvancouver.com) et à l'APP (mamarineops@ppa.gc.ca).

Le tirant d'air doit être vérifié par une société d'inspection locale qualifiée et indépendante relevant de la compétence de l'Administration portuaire avant le transit. Les résultats détaillés de cette vérification

doivent être communiqués à l'Administration portuaire et à l'APP. Par la suite, le tirant d'eau/tirant d'air vérifié du navire doit être maintenu jusqu'à la fin du transit.

Dès réception du relevé du tirant d'air par l'Administration portuaire, cette dernière examine la demande de transit et détermine si le navire est autorisé à traverser la ZCT-1 avec une restriction de marée.

Dès réception du relevé du tirant d'air par l'APP, cette dernière se met en rapport avec les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique pour vérifier les durées de transit réelles d'après les fenêtres actuelles, la hauteur de la marée, le tirant d'eau du navire, le tirant d'air et les autres trafics de navires prévus dans la ZCT-1. L'APP et les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique valideront la demande de transit et indiqueront au pilote dépêché que le tirant d'air a été vérifié.

L'Administration portuaire peut dispenser certains navires faisant des escales régulières avant le transit de l'obligation d'effectuer un relevé du tirant d'air si le relevé précédent a été effectué au cours de l'année écoulée dans le Port de Vancouver. Les capitaines doivent fournir le dernier relevé du tirant d'air et confirmer par écrit, au moins 24 heures avant le transit, à l'Administration portuaire et à l'Administration de pilotage du Pacifique qu'il n'y a pas eu de changements structurels.

Les fenêtres de transit sont calculées en utilisant le tirant d'air statique, c'est-à-dire le tirant d'air du navire lorsqu'il ne se déplace pas dans l'eau.

En ce qui concerne le tirant d'air, le centre du pont est également le centre du chenal de navigation.

À la discrétion de l'Administration portuaire et de l'APP, les navires de croisière peuvent être exemptés de l'obligation d'effectuer un relevé du tirant d'air avant le transit.

b) Dégagements horizontaux

La largeur du chenal navigable est de 222 m, ce qui correspond à la distance entre le pilier du pont Lions Gate (First Narrows) du côté sud du chenal et le contour du fond marin du côté nord du chenal.

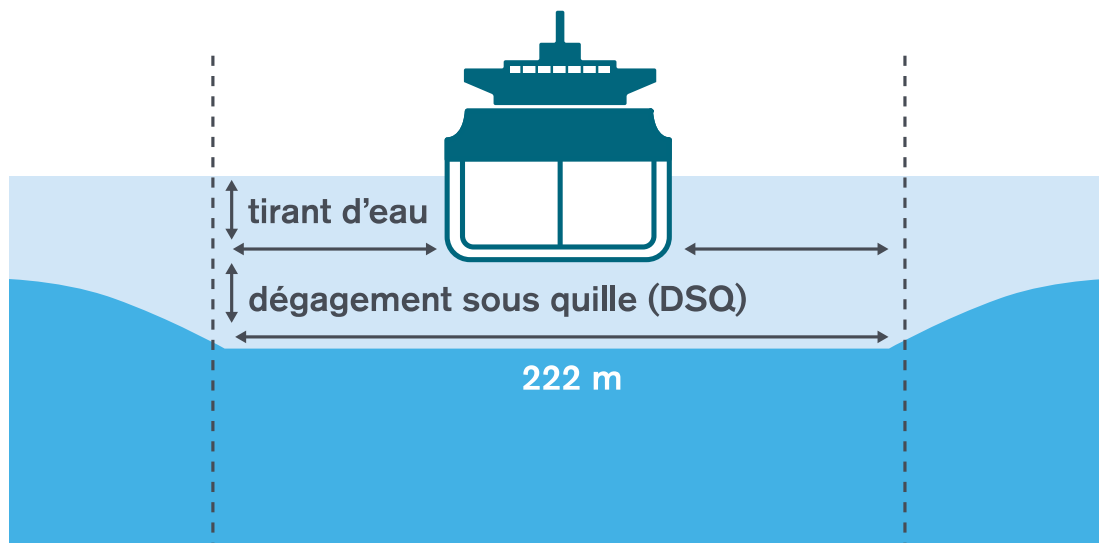


Image : Dégagements horizontaux pour la ZCT-1

Selon les normes de conception internationales, la largeur minimale de chenal requise pour traverser la ZCT-1 est de 3,7 fois la largeur hors membrures du navire. La largeur hors membrures maximale permise pour le chenal de navigation est donc de 60 m.

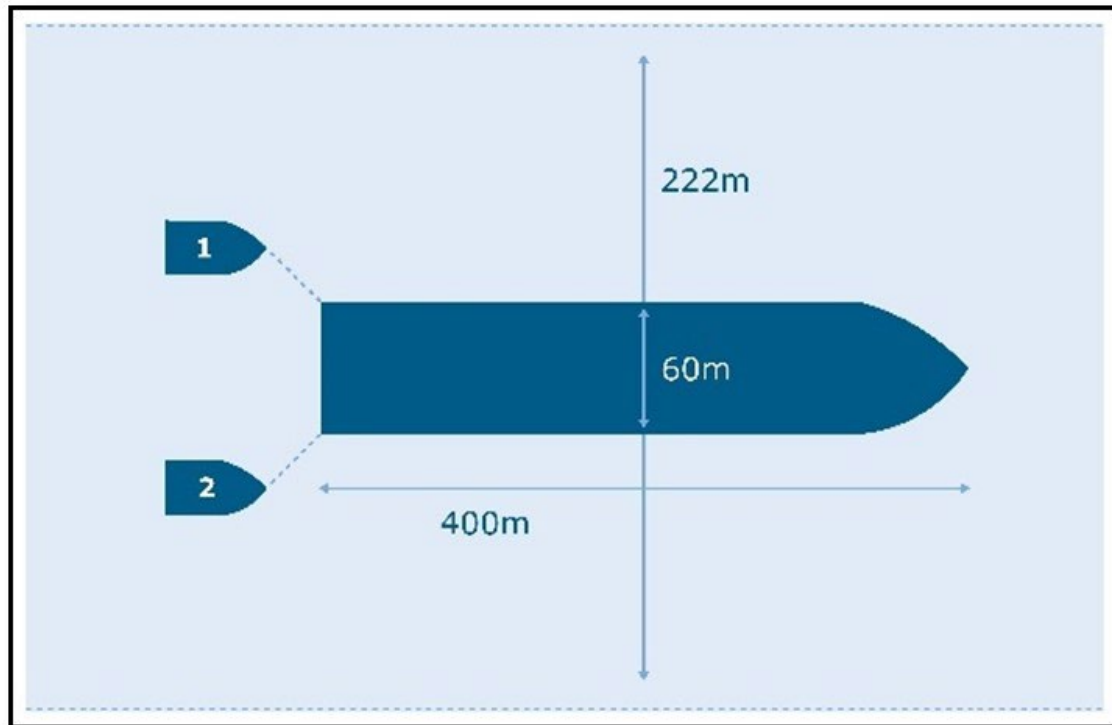


Image : Design d'un navire dans la ZCT-1

c) Dégagement sous quille (DSQ)

La profondeur utile du chenal de navigation est de 15 m au zéro des cartes (marée de 0,0 m).

Un DSQ minimum de 10 % du tirant d'eau statique est requis dans le profil du chenal de navigation et jusqu'à ses limites.

Le tirant d'eau maximal pour le transit est de 13,6 m au zéro des cartes (marée de 0,0 m).

Les navires dont le tirant d'eau est supérieur à 13,6 m peuvent transiter sous réserve des fenêtres de marée. La tolérance de marée augmentera le tirant d'eau maximal autorisé mais diminuera d'autant le tirant d'air disponible.

Les fenêtres de transit sont calculées en utilisant le tirant d'eau statique, c'est-à-dire le tirant d'eau du navire lorsqu'il ne se déplace pas dans l'eau.

COMMUNICATIONS LIÉES À LA ZCT-1

a) Services de communication et de trafic maritimes (SCTM)

La communication avec les navires qui transitent, ont l'intention de transiter ou manœuvrent dans la ZCT-1 est assurée par les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne pour le compte de l'Administration portuaire.

Dans la mesure du possible, les SCTM fourniront à un navire des renseignements sur tout le trafic connu ayant l'intention de traverser la ZCT-1 au moins 20 minutes avant l'entrée dans la ZCT-1, ou avant que le

navire quitte un terminal de l'arrière-port ou un mouillage. Les SCTM l'informeront également, à ce moment-là, de tout ordre précis qui a pu être émis par l'Administration portuaire concernant le transit dans la ZCT-1.

Lorsque les navires doivent attendre le passage d'un autre navire, ils doivent, dans la mesure du possible, en être informés par les SCTM avant de quitter leur poste d'amarrage, de lever l'ancre ou d'entrer dans la ZCT-1 dans l'une ou l'autre direction.

En cas d'interruption des communications entre un navire de la ZCT-1 et les SCTM, si le navire n'a pas reçu de renseignements sur le trafic de la part des SCTM avant d'entreprendre un transit dans la ZCT-1, les pilotes évalueront le déplacement des autres navires susceptibles d'entraver ce transit afin de déterminer s'il est possible de continuer d'avancer en toute sécurité. Une décision à ce sujet sera communiquée au Centre des opérations de l'Administration portuaire.

Les navires à quai dans la ZCT-1 qui doivent se halier pour faciliter les opérations de chargement doivent en informer le Centre des opérations de l'Administration portuaire et les SCTM au moins une heure à l'avance. Le déplacement d'un navire et la force de la marée doivent être dûment pris en compte lors de la planification du déplacement d'un navire le long d'un quai. Voir la section 8.10 du présent Guide d'information portuaire, pour des exigences procédurales détaillées.

Les opérations de mazoutage – y compris la livraison d'huiles lubrifiantes – aux postes d'amarrage situés dans la ZCT-1 sont soumises à l'approbation de l'Administration portuaire, que la livraison au navire soit effectuée au large par chaland ou au quai.

Notifications de mazoutage :

- Le fournisseur de produits de mazoutage ou le pilote du chaland est responsable de la notification aux SCTM avant et à la fin des opérations de mazoutage par chaland.
- Le navire est responsable de la notification aux SCTM avant et à la fin des opérations de mazoutage au quai.

Les navires de niveau 2 conçus pour transporter 12 passagers ou plus à des fins commerciales (c'est-à-dire les traversiers, les navires affrétés et les navires d'excursion) doivent obtenir l'autorisation des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) au moins 15 minutes avant d'entrer dans la ZCT-1.

RESTRICTIONS LIÉES À LA ZCT-1

Les définitions suivantes s'appliquent aux règlements de la ZCT-1 :

Navire de niveau 1 : Tout navire appartenant aux catégories suivantes :

- Tous les navires pilotés et les ensembles remorqueur-chaland lorsqu'ils sont pilotés, quel que soit leur tonnage;
- Tous les ensembles remorqueur-chaland non pilotés dont le chaland a une capacité de charge de 10 000 tonnes ou plus;
- Tous les navires non pilotés, y compris les chalands et les remorqueurs-chalands articulés (ATB) lorsqu'ils transportent des produits.

Navire de niveau 2 : Tous les autres navires se déplaçant dans les limites de la ZCT-1.

a) Fenêtres de transit

Un transit dans la ZCT-1 est défini comme un déplacement à l'intérieur de la ZCT-1 qui inclut le passage sous le pont Lions Gate (First Narrows).

Des fenêtres de transit sont établies pour les navires limités par le tirant d'eau ou le tirant d'air et délimitent le niveau de tolérance de marée qui permettra un transit en toute sécurité de la ZCT-1. Voir l'[annexe A](#).

Les navires dont le tirant d'air est supérieur au tirant d'air maximal autorisé pour le transit de la ZCT-1 et qui nécessitent des fenêtres de marée tel qu'indiqué ci-dessus doivent obtenir l'approbation de l'Administration portuaire et de l'APP pour transiter par la ZCT-1. Le tirant d'air maximal du navire ou de l'équipement flottant doit être signalé au moins 24 heures avant le transit au Centre des opérations de l'Administration portuaire (capitainerie@portvancouver.com) et à l'APP (marineops@ppa.gc.ca).

Les fenêtres de transit prévues pour les navires limités par le tirant d'air peuvent être fournies par l'Administration portuaire sur demande au Centre des opérations de l'Administration portuaire bien avant le transit effectif.

À des fins de planification uniquement, les agents peuvent utiliser l'outil en ligne Coast Tidal Windows disponible sur le site Web de l'APP.

Toutes les informations de navigation disponibles, y compris celles fournies par les unités de pilotage portables, ainsi que les informations en temps réel sur les marées et les courants, doivent être utilisées en conjonction avec les fenêtres de transit prévues afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité des opérations de la ZCT-1.

b) Restrictions liées au transit

Se référer à la section « Enveloppe de navigation de la ZCT-1 (dégagements) » pour connaître la taille maximale des navires qui peuvent transiter par la ZCT-1 sans l'approbation préalable de l'Administration portuaire.

Les navires de niveau 2 ne doivent transiter ou se déplacer dans la ZCT-1 que s'ils peuvent le faire en toute sécurité et doivent tenir compte de tous les facteurs influençant la sécurité de la navigation, y compris le trafic, les marées, les courants de marée, les conditions météorologiques et leur connaissance de la ZCT-1.

Les restrictions et exigences particulières suivantes en matière de transit s'appliquent :

- La longueur hors tout (LHT) maximale des navires pouvant traverser la ZCT-1 est de 400 m, quels que soient les conditions de marée, le courant, le tirant d'eau, le tirant d'air ou les mesures d'atténuation.
- Tous les navires ayant un tirant d'eau de 13,6 m ou plus ont besoin d'une tolérance de marée pour maintenir un dégagement sous quille d'au moins 10 %, mesuré en condition statique.
- Le tirant d'air maximal autorisé pour le transit dans la ZCT-1 sans l'approbation de l'Administration portuaire est fondé sur une hauteur libre de sécurité minimale de 2 mètres.
- Si le tirant d'air prévu au moment d'un transit dans la ZCT-1 dépasse le maximum indiqué à l'[annexe A](#) pour la largeur hors membrures du navire, l'Administration portuaire peut approuver le transit sur la base du calcul d'une fenêtre de marée qui permet une hauteur libre d'au moins 2 m et peut exiger la vérification du tirant d'air par une société d'inspection locale qualifiée et indépendante relevant du territoire de compétence de l'Administration portuaire, avant le transit. Dans tous les cas, se référer à l'[annexe A – First Narrows – Profondeurs minimales du chenal et tirants d'air maximaux des navires selon le facteur de largeur hors membrures ZCT-1 pour la largeur du chenal](#).

- Les ensembles remorqueur-chaland non pilotés dont la capacité de charge est supérieure ou égale à 15 000 tonnes ne peuvent transiter par la ZCT-1 sans l'approbation préalable de l'Administration portuaire.

Les navires-citernes chargés doivent avoir une assiette nulle ou un enfoncement arrière; ils ne doivent pas avoir d'enfoncement avant.

Les navires ayant des caractéristiques de manœuvre jugées inacceptables par les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique peuvent se voir refuser l'autorisation de traverser la ZCT-1 ou être soumis à des restrictions particulières.

Un navire dont la coque, l'appareil de propulsion principal, l'appareil à gouverner ou tout autre système de communication ou de navigation présente un défaut préjudiciable à la sécurité de la navigation doit obtenir l'autorisation préalable de Transports Canada et de l'Administration portuaire pour transiter par la ZCT-1.

c) Restrictions liées au dégagement du chenal

Le terme « chenal dégagé » est défini comme le transit d'un navire à travers la ZCT-1 sans être gêné par un autre navire.

Les SCTM déclareront un dégagement de chenal sur les voies VHF 12 et 16 au moyen d'un appel de sécurité afin d'assurer le transit sans entrave des navires soumis à des restrictions, les exemples étant, mais sans s'y limiter, les suivants :

- Navires-citernes [y compris les chalands et les remorqueurs-chalands articulés (ATB)] transportant des produits.
- Un navire avec un tirant d'eau de 13,6 m ou plus, sur demande du pilote.
- Un navire dont le tirant d'air est supérieur à celui précisé pour la largeur hors membrures du navire dans l'[annexe A](#), et qui a reçu l'approbation de l'Administration portuaire pour transiter par la ZCT-1.
- Autres navires ayant des exigences particulières en matière de transit et nécessitant l'approbation de l'Administration portuaire.
- Un navire qui, pour des raisons de sécurité, a besoin d'un passage libre à travers la ZCT-1 à la demande du capitaine ou du pilote.

Les SCTM ou les navires désignés par l'Administration portuaire, les forces de l'ordre ou les navires de recherche et de sauvetage peuvent orienter les autres navires vers une zone d'attente appropriée jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'un transit de la ZCT-1 puisse être effectué en toute sécurité.

Les remorqueurs à vide et autres petits navires facilement manœuvrables peuvent, sur demande, bénéficier d'une exemption de conformité de la part des SCTM, à condition qu'une entente de navire à navire ait été conclue avec le navire pour lequel un dégagement de chenal a été déclaré.

Tous les autres navires doivent respecter les dégagements de chenal pour la ZCT-1 et ne doivent en aucun cas gêner le passage d'un navire pour lequel un dégagement de chenal a été déclaré.

Les navires retardés dans leur transit en raison d'autres navires doivent rester à l'écart de la ZCT-1 jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'un transit puisse être effectué en toute sécurité.

Zones d'attente de la ZCT First Narrows : zones dans lesquelles les navires, en accord avec les SCTM, peuvent se tenir prêts jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'un transit de la ZCT-1 puisse être effectué en toute sécurité.

d) Restrictions de vitesse

Les navires de niveau 1 doivent transiter ou manœuvrer dans la ZCT-1 à une vitesse sécuritaire ne dépassant pas 9 nœuds dans l'eau lorsqu'ils sont libres et 7 nœuds dans l'eau lorsqu'ils sont attachés, sauf si la sécurité de la navigation exige qu'il en soit autrement.

Les navires de niveau 2 se trouvant dans la ZCT-1 doivent transiter ou manœuvrer à une vitesse sécuritaire ne dépassant pas 15 nœuds dans l'eau.

La sécurité des navires à quai et l'interaction potentielle entre les navires doivent être dûment prises en compte lors du passage aux terminaux situés dans la ZCT-1.

e) Restrictions liées à la visibilité

Tous les navires de niveau 1, y compris les remorqueurs et les chalands, peuvent demander aux SCTM de déclarer un dégagement de chenal lors d'un transit dans la ZCT-1 lorsque l'on s'attend à une visibilité réduite d'un mille ou moins.

Aucune disposition de la présente section ne doit être interprétée comme obligeant le capitaine d'un navire à effectuer un transit par visibilité réduite ou comme empêchant le capitaine et le pilote de décider d'effectuer un transit par visibilité réduite après avoir évalué les conditions de circulation.

f) Restrictions liées au vent

Il n'y a pas de restrictions permanentes liées au vent pour la ZCT-1. Toutefois, lorsque des avertissements de vent sont en vigueur, le capitaine et/ou le pilote tiendra compte des facteurs tels que le faible tirant d'eau du navire et/ou un franc-bord élevé au moment de la planification du transit.

L'incidence du vent sur les navires de niveau 1 est normalement limité aux navires à hauts bords tels que les navires de croisière, les porte-conteneurs et les navires de charge.

PROCÉDURES LIÉES AU TRAFIC MARITIME DANS LA ZCT-1

a) Ordre de passage

Les navires de niveau 1 ont la priorité sur les navires de niveau 2 à l'intérieur de la ZCT-1. En principe, en tenant compte de la sécurité et de l'efficacité, l'ordre de passage suivant s'applique aux navires qui traversent la ZCT-1 :

- La première priorité sera accordée aux navires dont la fenêtre de tirant d'eau ou de tirant d'air se referme, y compris les navires à destination de l'est dont le passage dans la ZCT-2 est prévu dans le cadre d'une fenêtre de déplacement restreinte.
- La deuxième priorité sera accordée à un navire-citerne transportant des produits et ayant une longueur hors tout de 185 m ou plus et/ou un tonnage de 40 000 tonnes de jaugeage en lourd d'été.
- La troisième priorité sera accordée aux bateaux de croisière.

Pour des raisons opérationnelles, l'ordre de passage peut être modifié avec l'accord mutuel de tous les navires qui transitent, s'amarront ou quittent un poste d'amarrage à l'intérieur de la ZCT-1. Une telle modification doit être communiquée aux SCTM.

La priorité peut également être accordée à un navire entrant ayant de la main-d'œuvre en attente, mais sous réserve de l'efficacité globale du mouvement du trafic.

Un navire qui se rend à un poste d'amarrage situé dans la ZCT-1, qui en part ou qui se déplace le long d'un poste d'amarrage situé dans la ZCT-1 doit céder le passage aux navires de niveau 1 en transit et ne pas perturber leur déplacement.

À moins d'entente contraire avant l'entrée dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire, lorsqu'un ou plusieurs navires de croisière entrants sont censés arriver simultanément dans la zone de transit ZCT-1 First Narrows, l'ordre de passage sera le suivant :

- Premier passage – un navire sur le point d'amarrer à Canada Place est
- Deuxième passage – un navire sur le point d'amarrer à Canada Place ouest
- Troisième passage – un navire sur le point d'amarrer à Canada Place nord

b) Règlementation sur le dépassement et la distance de sécurité entre les navires

Un bateau de niveau 2 peut dépasser un autre bateau de niveau 2 dans les limites géographiques de la ZCT-1, toujours à condition de ne pas dépasser la vitesse de sécurité.

Indépendamment d'un dégagement de chenal, les navires de niveau 1 en transit ne sont pas autorisés à se croiser ou à se dépasser dans un rayon de 0,75 mille marin de part et d'autre du pont Lions Gate (First Narrows).

Les navires de niveau 1 voyageant dans la même direction doivent maintenir une distance de sécurité de trois câbles (0,3 mille marin) ou plus entre eux.

c) Règlementation des navires de niveau 2, y compris les embarcations de plaisance

Tous les navires de niveau 2, y compris les bateaux de plaisance et les voiliers, doivent disposer d'une puissance mécanique suffisante lorsqu'ils traversent la ZCT-1.

Les navires de niveau 2 ne doivent pas traverser devant les navires de niveau 1 ni les gêner de quelque manière que ce soit à l'intérieur de la ZCT-1 et, sauf autorisation contraire des SCTM, doivent rester sur le côté du chenal de navigation afin de permettre aux navires de niveau 1 de passer aussi librement que possible, dans le respect des règles de la navigation.

Pour des raisons de sécurité, les bateaux de pêche (y compris les crabes au casier), les véhicules nautiques à moteur tels que les motomarines, les bateaux à rames, les canoës et les bateaux à voile ou sans moteur ne sont pas autorisés à l'intérieur de la ZCT-1. La pêche, la voile et autres activités récréatives non motorisées ne sont autorisées que dans les zones désignées à l'extérieur des limites de la ZCT-1 à l'ouest du pont Lions Gate (First Narrows).

Pour les exigences en matière de rapports des SCTM pour les navires de niveau 2, voir Communications liées à la ZCT-1, Services de communication et de trafic maritimes (SCTM).

d) Règlementation sur le remorquage

Un navire effectuant des opérations de remorquage à l'intérieur de la ZCT-1 doit limiter la longueur de son câble de remorque à la longueur la plus petite qui soit sécuritaire et pratique, en tenant compte des conditions météorologiques, des courants et du trafic au moment du transit, mais ne doit en aucun cas dépasser 80 mètres. Ce câble de remorque ne peut être rallongé tant que les deux navires ne sont pas complètement dégagés des piliers du pont.

Les remorqueurs participant au remorquage ou à la poussée de chalands, qu'ils soient sur lest ou qu'ils transportent des produits, doivent être d'une puissance suffisante.

Pour les besoins de la ZCT-1, les ATB pilotés sont soumis aux exigences applicables aux navires-citernes de taille équivalente.

Les estacades transitant dans la ZCT-1 ne doivent pas avoir plus de deux sections de largeur (40 m maximum), et leur longueur totale ne doit pas dépasser 20 sections (400 m maximum).

Lors de la traversée de la ZCT-1 avec une estacade ayant plus de 10 sections de longueur (maximum 200 m), le capitaine ou la personne responsable de l'estacade doit, en plus des remorqueurs nécessaires à l'opération de remorquage, prévoir un ou plusieurs remorqueurs d'une puissance adéquate afin de pouvoir :

- Rester près de la côte au large du chenal principal
- Maintenir ces estacades dans une zone d'attente appropriée

Sauf autorisation des SCTM, les remorqueurs se dirigeant vers l'est avec des remorques à destination de l'installation Sapan et de la zone d'amarrage des chalands Navy Buoy doivent traverser le chenal à l'est du haut-fond Burnaby.

EXIGENCES EN MATIÈRE DE PILOTAGE DANS LA ZCT-1

Les exigences en matière de pilotage dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire sont régies par le *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*, articles 9 (Navires assujettis au pilotage obligatoire) et 10 (Dispense de pilotage obligatoire). En plus de celles établies en vertu des deux articles susmentionnés, les exigences en matière de pilotage suivantes s'appliquent aux navires empruntant la ZCT-1 :

- Les pétroliers de 40 000 tonnes de jaugeage en lourd d'été et plus de produits ont besoin de deux pilotes pour transiter par la ZCT-1. Les deux pilotes doivent rester sur le pont pendant toute la durée du transit.
- Tous les autres navires pilotés, y compris les navires qui se déplacent vers ou depuis un poste d'amarrage ou un mouillage à l'est du pont Lions Gate (First Narrows), ont besoin d'un pilote.
- Lorsqu'un remorqueur d'assistance attaché est nécessaire pour un transit dans la ZCT-1, le navire ou son agent est tenu de fournir le dispositif d'amarrage et de remorquage du navire ainsi que la charge maximale d'utilisation (CMU) des chaumards au bureau de répartition de l'APP lors de la réservation d'un pilote.

Se référer également aux exigences l'Administration de pilotage du Pacifique en matière de [réservation de pilotes](#).

EXIGENCES RELATIVES AU REMORQUAGE DES NAVIRES DE NIVEAU 1 DANS LA ZCT-1

Les navires de niveau 1 qui transitent par la ZCT-1 doivent se conformer aux normes relatives aux remorqueurs figurant dans le [Tableau 1 : Procédures de transit pour les navires de haute mer dans la ZCT First Narrows \(ZCT-1\) – Matrice de synthèse](#), qui détaille le nombre de remorqueurs et les exigences en matière de puissance de traction. En outre :

- Tous les remorqueurs attachés utilisés sur les navires pilotés de niveau 1 navigant par la ZCT-1 doivent être des remorqueurs attachés de type tracteur/ASD.

- Les remorqueurs attachés capables de générer une puissance de traction de plus de 40 tonnes doivent être munis d'un tensiomètre opérationnel que le pilote du remorqueur peut facilement lire depuis le poste de pilotage.
- Tous les navires qui ont besoin de remorqueurs attachés pour traverser la ZCT-1 doivent les attacher avant d'entrer dans la ZCT-1 et doivent y rester attachés jusqu'à ce qu'ils soient sortis de la ZCT-1, sauf si, pour des raisons opérationnelles, ils doivent y rester attachés au-delà de la ZCT-1.
- Les pétroliers transportant des produits et ayant une longueur hors tout égale ou supérieure à 185 m et/ou une capacité supérieure ou égale à 40 000 tonnes doivent être accompagnés d'au moins deux remorqueurs qui, lorsqu'ils entrent dans la zone, doivent être attachés avant de traverser la ZCT-1 et, lorsqu'ils en sortent, doivent rester attachés jusqu'à ce qu'ils soient dégagés (à l'ouest) de la ZCT-1.

Les embarcations facilement manœuvrables peuvent être exemptées de ces exigences à la discrétion de l'Administration portuaire, en consultation avec l'APP et les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique.

En ce qui concerne les exigences en matière de remorqueurs d'escorte et de remorqueurs attachés pour les pétroliers de 40 000 tonnes de jaugeage en lourd d'été et plus transportant des produits en dehors du territoire de compétence de l'Administration portuaire, se référer également aux [avis à l'industrie](#) pertinents de l'Administration de pilotage du Pacifique.

TABLEAU 1 : PROCÉDURES DE TRANSIT POUR LES NAVIRES DE HAUTE MER DANS LA ZCT-1– MATRICE DE SYNTHÈSE

Vraquiers

LHT 220 m – 249,99 m				
Tirant d'eau (m)	Direction du transit	Marée	Courant (nœuds)	Force minimale requise sur la ligne de remorquage (t)
≤12,50	Tous	Crue ou jusant	Tous	0
12,51 – 13,99	Tous	Crue ou jusant	>2,0	1 x 50T
			≤2,0	0
≥14,00	Tous	Crue ou jusant	Max 2,0	0

LHT 250 m – 310 m				
Tirant d'eau (m)	Direction du transit	Marée	Courant (nœuds)	Force minimale requise sur la ligne de remorquage (t)
	Entrant	Crue	>2,0	1 x 50T
			≤2,0	0
		Jusant	Tous	0

≤12,5 m	Sortie	Crue	Pendant les 2 premières heures suivant le passage à la crue ou >2	1 x 50T
			≤2,0	0
		Jusant	Tous	0
12,51 m – 13,99m	Entrant	Crue	>2,0	2 x 50T
			≤2,0	0
		Jusant	>2,0	1 x 50T
			≤2,0	0
	Sortie	Crue + jusant	>2,0	1 x 50T
			≤2,0	0
≥14,00	Tous	Crue + jusant	≤0,5	1 x 50T

Les vraquiers sortants dont la LHT est comprise entre 225 et 250 m et dont le tirant d'eau est supérieur à 12,5 m, lorsqu'ils naviguent à marée montante, peuvent également disposer d'un remorqueur tracteur/ASD adéquat, à la discrétion du capitaine ou du pilote.

Navires porte-conteneurs

LHT 340 m – 350 m et largeur moulée >42 m				
Tirant d'eau (m)	Direction du transit	Marée	Courant (nœuds)	Remorqueurs/puissance de traction
≤13,6m	Entrant	Crue	>2	1 x 50T
>13,6m	Entrant/sortant	Crue + jusant	>2	1 x 50T

LHT 350 m – 360 m				
Tirant d'eau (m)	Direction du transit	Marée	Courant (nœuds)	Remorqueurs/puissance de traction
Toutes les conditions	Entrant/sortant	Crue + jusant	>2	1 x 50T

LHT > 360 m				
Tirant d'eau (m)	Direction du transit	Marée	Courant (nœuds)	Remorqueurs/puissance de traction
Toutes les conditions	Entrant/sortant	Crue + jusant	Toutes les conditions	2 x 50T

Navires-citernes

LHT inférieure à 185 m et inférieure à 40 000 de port en lourd d'été				
Tirant d'eau	Nombre de remorqueurs	Effort de traction en tonnes (total)	Nombre de remorqueurs	Effort de traction en tonnes (total)
	Proue		Poupe	

Aucun besoin de remorqueur				
LHT 185 m – 199,9 m et largeur moulée inférieure à 35 m et/ou plus de 40 000 de port en lourd d'été				
Tirant d'eau	Nombre de remorqueurs	Effort de traction en tonnes (total)	Nombre de remorqueurs	Effort de traction en tonnes (total)
	Proue		Poupe	
≤8 m	1	20	1	30
>8 m ≤ 10 m	1	30	1	40
>10 m	1	30	1	50

LHT 200 m – 229,9 m et largeur moulée inférieure à 35 m				
Tirant d'eau	Nombre de remorqueurs	Effort de traction en tonnes (total)	Nombre de remorqueurs	Effort de traction en tonnes (total)
	Proue		Poupe	
≤8 m	1	30	1	50
>8 m ≤ 10 m	1 ou 2	60	1 ou 2	65
>10 m ≤ 12 m	1 ou 2	60	1 ou 2	65
>12 m	1 ou 2	60	1 ou 2	65

LHT 230 m – 250 m et largeur moulée inférieure à 45 m				
Tirant d'eau	Nombre de remorqueurs	Effort de traction en tonnes (total)	Nombre de remorqueurs	Effort de traction en tonnes (total)
	Proue		Poupe	
Tous les tirants	1 ou 2	60	1 ou 2	65

Pour tous les autres navires, en particulier les navires à hauts bords, tels que les navires de croisière et les transporteurs de voitures, une atténuation supplémentaire du risque due aux conditions météorologiques et aux marées peut s'appliquer au cas par cas.

Les pétroliers peuvent également faire l'objet de mesures supplémentaires d'atténuation des risques, au cas par cas, en raison de leurs caractéristiques de manœuvre, des conditions météorologiques et des marées.

Les navires de plus de 250 m de LHT et de 45 m de largeur moulée doivent obtenir l'autorisation de transit de l'Administration portuaire en consultation avec l'Administration de pilotage du Pacifique et des Pilotes côtiers de la Colombie-Britannique. Les exigences de la matrice des remorqueurs sont basées sur la capacité de traction statique et supposent que les navires ont la capacité de faire fonctionner le moteur principal à plein régime et qu'il n'y a pas d'autres problèmes mécaniques.

Le tonnage de port en lourd d'été (TPL) mentionné dans la matrice est le TPL attribué à l'origine au navire au moment de sa construction.

8.17 PROCÉDURES RELATIVES À LA ZCT SECOND NARROWS (ZCT-2)

GUIDE DU CONTENU

Introduction à la ZCT-2

Application de la ZCT-2

Enveloppe de navigation de la ZCT-2 (dégagements)

- a) Dégagements verticaux
- b) Dégagements horizontaux
- c) Dégagements sous quille (DSQ)

Communications liées à la ZCT-2

- a) Services de communication et de trafic maritimes (SCTM)
- b) Communications sur le pont ferroviaire Second Narrows

Restrictions liées à la ZCT-2

- a) Fenêtres de transit
- b) Restrictions liées au transit
- c) Restrictions liées au dégagement de chenal
- d) Restrictions de vitesse
- e) Restrictions liées à la visibilité
- f) Restrictions liées au vent

Procédures liées au trafic maritime dans la ZCT-2

- a) Ordre de passage
- b) Règlementation sur le dépassement et la distance de sécurité entre les navires
- c) Règlementation des navires de niveau 2, y compris les embarcations de plaisance
- d) Règlementation sur le remorquage

Exigences en matière de pilotage dans la ZCT-2

Exigences relatives au remorquage des navires de niveau 1

Tableau 1 : ZCT Second Narrows (ZCT-2) – Procédures de transit pour les navires de haute mer – Matrice de synthèse

Tableau 2 : ZCT Second Narrows (ZCT-2) – Navires de haute mer – Matrice des exigences en matière de remorquage et de puissance de traction

Tableau 3 : ZCT Second Narrows (ZCT-2) – Remorqueurs et chalands, y compris les ATB lorsqu'ils ne sont pas pilotés – Matrice de synthèse

INTRODUCTION À LA ZCT-2

La ZCT Second Narrows (ZCT-2) comprend une zone délimitée :

- À l'ouest, par une ligne tirée vers le nord depuis le feu du quai du terminal (un mile à l'ouest du pont commémoratif des ferronniers (Second Narrows) sur la rive sud de la baie Burrard) jusqu'à la ligne de rivage de North Vancouver au terminal Neptune sur la rive nord de la baie Burrard
- À l'est, par une ligne tirée vers le nord à partir du feu de la pointe Berry (environ 1,5 mille à l'est du pont ferroviaire Second Narrows sur la rive sud de la baie) et l'intersection d'une ligne tirée à partir du coin sud-est du quai « Canexus » (Terminal Chemtrade Electrochem) jusqu'à la balise de navigation « West Nexun », en passant par la balise de navigation « LL410 »

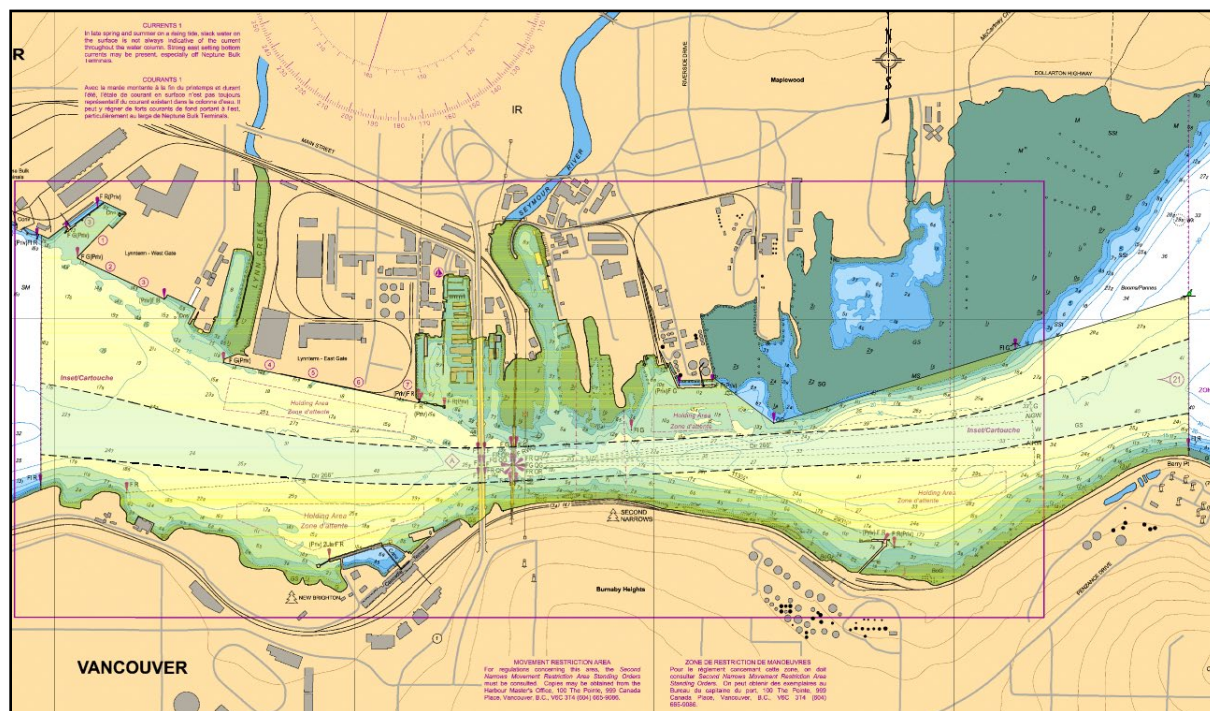


Image : Limites de la ZCT-2

Pour améliorer la sécurité des navires, un chenal de navigation à voie unique est en vigueur dans la ZCT-2 (surligné en vert ci-dessus entre les lignes noires en pointillés).

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser (l'Administration portuaire) a établi la zone de contrôle du trafic Second Narrows (ZCT-2) et a élaboré les procédures connexes en consultation avec l'Administration de pilotage du Pacifique (APP), les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et l'ensemble de l'industrie maritime. L'objectif des procédures de la ZCT-2 est de faciliter la navigation en toute sécurité et le déplacement efficace des navires dans cette zone du port, et elles font partie intégrante des règlements de l'Administration portuaire énoncés dans le présent Guide.

APPLICATION DE LA ZCT-2

Les procédures de la ZCT-2 s'appliquent à l'ensemble du trafic maritime qui traverse cette dernière, à l'exception des navires de patrouille désignés par l'Administration portuaire et des navires chargés de l'application de la loi et de la sécurité, des navires de recherche et de sauvetage ou d'autres navires d'intervention d'urgence.

Les procédures de la ZCT-2 ne dispensent pas le capitaine de se conformer à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ou à d'autres règlements, exigences ou normes concernant les navires transitant dans les ports canadiens.

En outre, ces procédures ne diminuent en rien la responsabilité du capitaine en ce qui concerne la sécurité de la navigation, la manœuvre prudente du navire et la préparation à des situations imprévues susceptibles d'influencer le fonctionnement normal du pont ferroviaire Second Narrows.

Ces procédures peuvent être modifiées par l'Administration portuaire en cas d'urgence entraînant (ou risquant d'entraîner) des pertes de vies humaines, des dommages corporels, une grave pollution de l'environnement ou une navigation dangereuse dans le port.

Le capitaine du port, désigné par l'Administration portuaire, est chargé d'interpréter et de superviser la mise en œuvre de ces procédures. Pour ce faire, il consulte un certain nombre de parties prenantes, notamment les pilotes, d'autres organismes constitués par une loi et des experts de l'industrie, le cas échéant, sur les questions de sécurité.

Les procédures de la ZCT-2 remplacent la réglementation sur la gestion des pêches du Pacifique du *ministère des Pêches et des Océans du Canada* dans le sous-secteur 28-11, qui chevauche la ZCT-2.

ENVELOPPE DE NAVIGATION DE LA ZCT-2 (DÉGAGEMENTS)

De concert avec le capitaine, le pilote doit évaluer toutes les conditions liées au dégagement mentionnées dans cette section avant de traverser la ZCT-2, conformément à la matrice de l'Administration portuaire « *Second Narrows – Profondeurs minimales du chenal et tirants d'air maximaux des navires selon le facteur de largeur hors membrures ZCT-2 pour la largeur du chenal* » figurant à l'[annexe B](#).

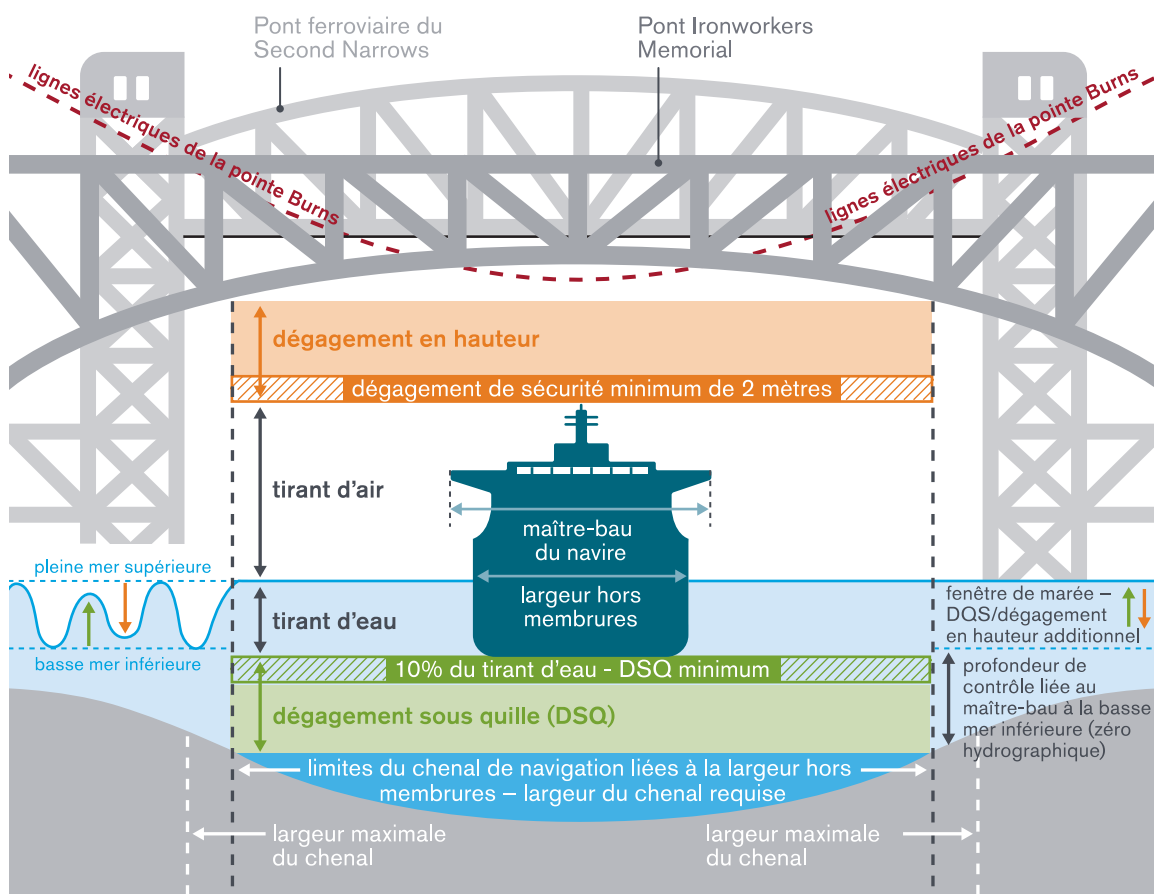


Image : Enveloppe de navigation de la ZCT-2

a) Dégagements verticaux

Les dégagements verticaux représentent des distances mesurées à partir des plus hautes eaux, du niveau de référence des grandes marées (5,0 m) jusqu'au point le plus bas des lignes électriques ou de l'élément le plus bas de la structure du pont, au droit du chenal de navigation.

En raison de la courbure du pont commémoratif des feronniers (Second Narrows), le tirant d'air maximal pour le transit de la ZCT-2 dépend de la largeur hors membrures du navire, de la hauteur réelle de la marée et de l'exigence d'une hauteur libre minimale de 2 mètres. Voir l'[annexe B](#).

- Les navires dont la largeur hors membrures est inférieure ou égale à 27 mètres ont un tirant d'air maximal non restreint de 42,7 mètres.
- Les navires d'une largeur hors membrures de 27,1 à 36 mètres ont un tirant d'air maximal non restreint de 42,38 mètres.
- Les navires d'une largeur hors membrures de 36,1 à 45 mètres ont un tirant d'air maximal non restreint de 41,82 mètres.
- Les navires d'une largeur hors membrures de 45,1 à 48 mètres ont un tirant d'air maximal non restreint de 40,95 mètres.

REMARQUE : Si le transit se poursuit dans le bras Port Moody au-delà d'une ligne tracée plein nord de la pointe Gosse à la pointe Admiralty (à l'est du parc marin Barnet), le tirant d'air maximal autorisé pour le

transit dans la ZCT-2 sans l'approbation de l'Administration portuaire est de 42,0 m pour une largeur hors membrures maximale du navire de 36 m. Il est fondé sur la hauteur (44 m) des lignes électriques de la pointe Burns au-dessus du chenal de navigation.

Les navires qui dépassent le tirant d'air maximal en haute mer peuvent être en mesure de transiter sous réserve des fenêtres de marée. Des marées plus basses augmenteront le tirant d'air maximal autorisé mais réduiront d'autant la profondeur disponible. L'amplitude maximale de la marée est de 5,0 m.

Les navires dont le tirant d'air est supérieur au tirant d'air maximal autorisé pour transiter par la ZCT-2 et qui nécessitent des fenêtres de marée tel qu'indiqué ci-dessus doivent obtenir l'approbation de l'Administration portuaire et de l'APP pour traverser la ZCT-2. Le tirant d'air maximal du navire ou de l'équipement flottant doit être signalé au moins 24 heures avant le transit au Centre des opérations de l'Administration portuaire : (capitainerie@portvancouver.com) et à l'APP (marineops@ppa.gc.ca).

Le tirant d'air doit être vérifié par une société d'inspection locale qualifiée et indépendante relevant de la compétence de l'Administration portuaire avant le transit. Les résultats détaillés de cette vérification doivent être communiqués à l'Administration portuaire et à l'APP. Par la suite, le tirant d'eau/tirant d'air vérifié du navire doit être maintenu jusqu'à la fin du transit.

Dès réception du relevé du tirant d'air par l'Administration portuaire, cette dernière examine la demande de transit et détermine si le navire est autorisé à traverser la ZCT-2 avec une restriction de marée.

Dès réception du relevé du tirant d'air par l'APP, cette dernière se met en rapport avec les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique pour vérifier les durées de transit réelles d'après les fenêtres actuelles, la hauteur de la marée, le tirant d'eau du navire, le tirant d'air et les autres trafics de navires prévus dans la ZCT-2. L'APP et les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique valideront la demande de transit et indiqueront au pilote dépêché que le tirant d'air a été vérifié.

Les fenêtres de transit sont calculées en utilisant le tirant d'air statique, c'est-à-dire le tirant d'air du navire lorsqu'il ne se déplace pas dans l'eau.

En ce qui concerne le tirant d'air, le centre de l'obstacle aérien (pont ou lignes électriques) est également le centre du chenal de navigation.

La hauteur libre minimale de sécurité pour le pont ferroviaire Second Narrows du CN en position fermée est de 2 mètres. Le capitaine du navire est responsable en dernier ressort de la vérification du tirant d'air et de la hauteur libre du pont afin de respecter les exigences minimales en matière de dégagement.

Les hauteurs libres verticales de la travée du pont ferroviaire Second Narrows sont les suivantes :

- La travée levante est complètement levée (position ouverte) à 46 m au-dessus de la pleine mer supérieure.
- La travée levante est au niveau le plus bas (position fermée) 10,8 m au-dessus de la pleine mer supérieure.
- La première travée fixe est située immédiatement au sud de la tour sud, à 10,8 m au-dessus de la pleine mer supérieure.

b) Dégagements horizontaux

La largeur du chenal navigable est de 137 mètres, ce qui correspond à la distance entre les piliers du pont ferroviaire Second Narrows, sur les côtés nord et sud du chenal.

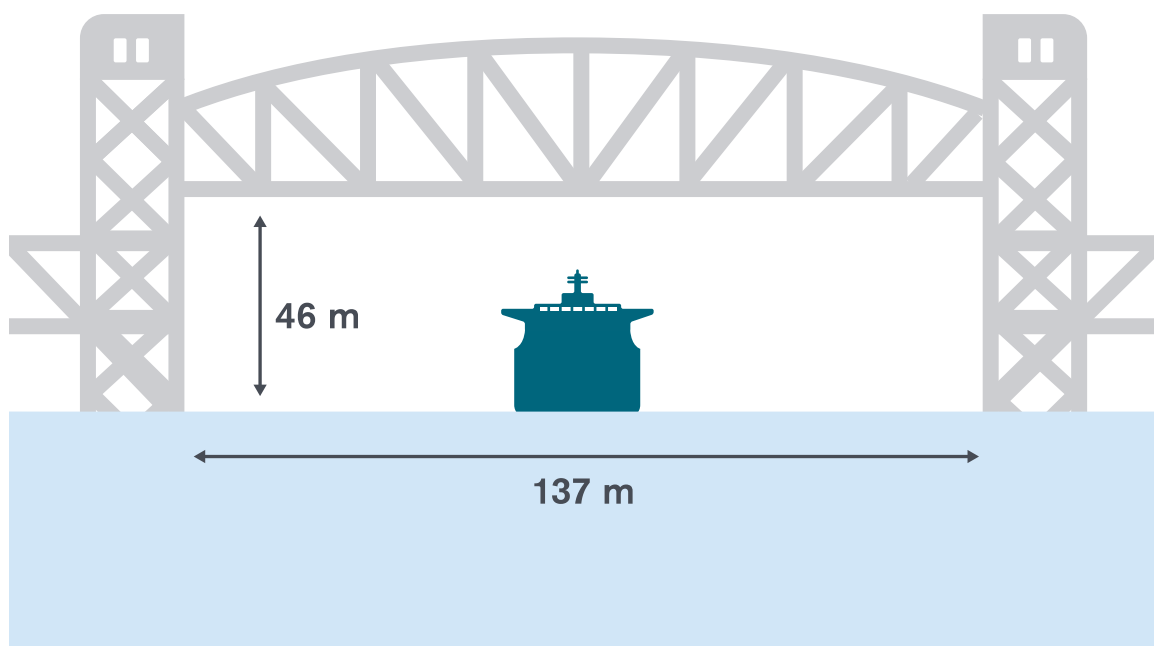


Image : Largeur maximale du chenal et hauteur libre maximale du pont ferroviaire Second Narrows

La largeur minimale du chenal requise pour traverser la ZCT-2 avec l'assistance d'un remorqueur est de 2,85 fois la largeur hors membrures du navire. La largeur hors membrures maximale permise pour le chenal de navigation est donc de 48,1 m.

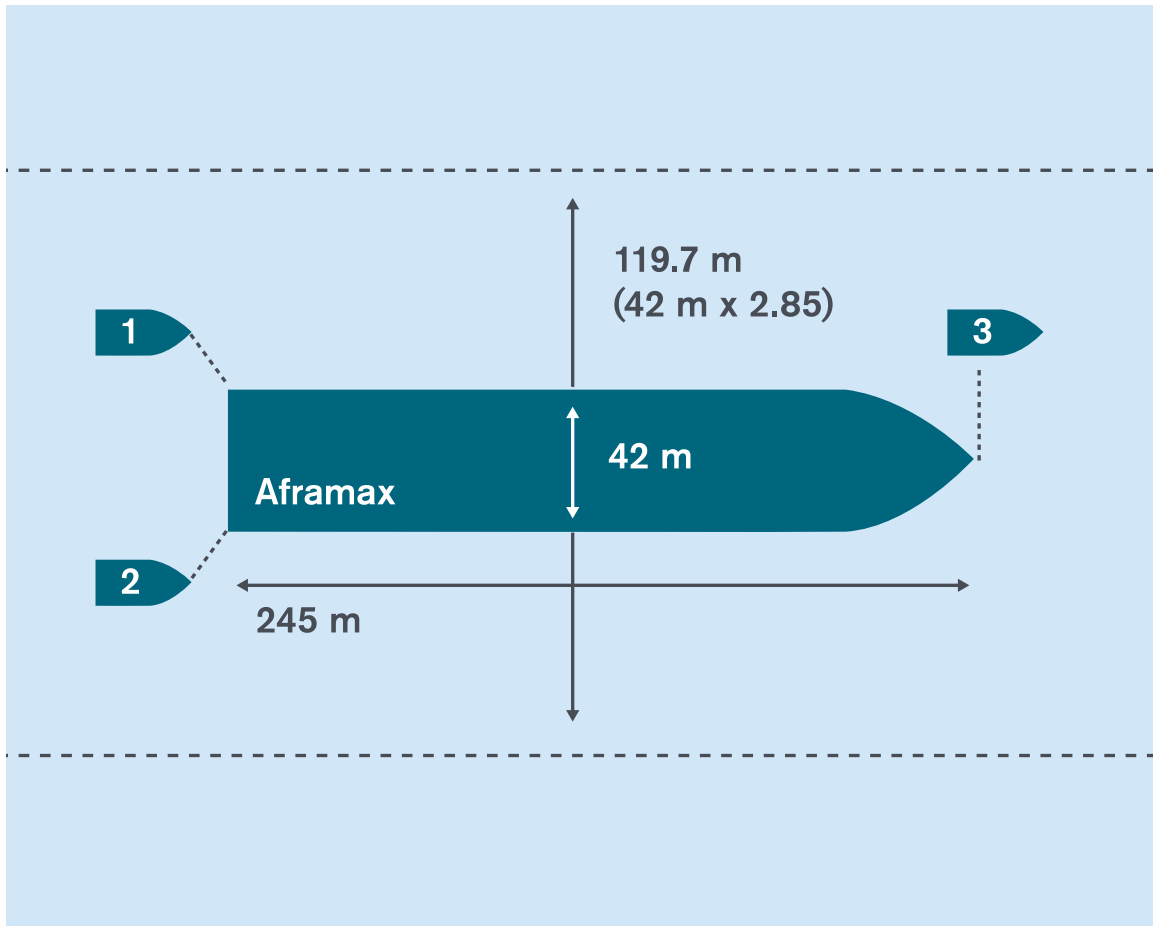


Image : Exemple de la limite horizontale du chenal pour un navire de 42 m de largeur hors membrures

c) Dégagement sous quille

La profondeur utile du chenal de navigation au zéro des cartes (marée de 0 m) dépend de la largeur hors membrures du navire et de la largeur requise du chenal de navigation. Voir l'annexe B, Second Narrows – Profondeurs minimales du chenal et tirants d'air maximaux des navires selon le facteur de largeur hors membrures ZCT-2 pour la largeur du chenal.

Un DSQ minimum de 10 % du tirant d'eau statique est requis dans le profil du chenal de navigation et jusqu'à ses limites.

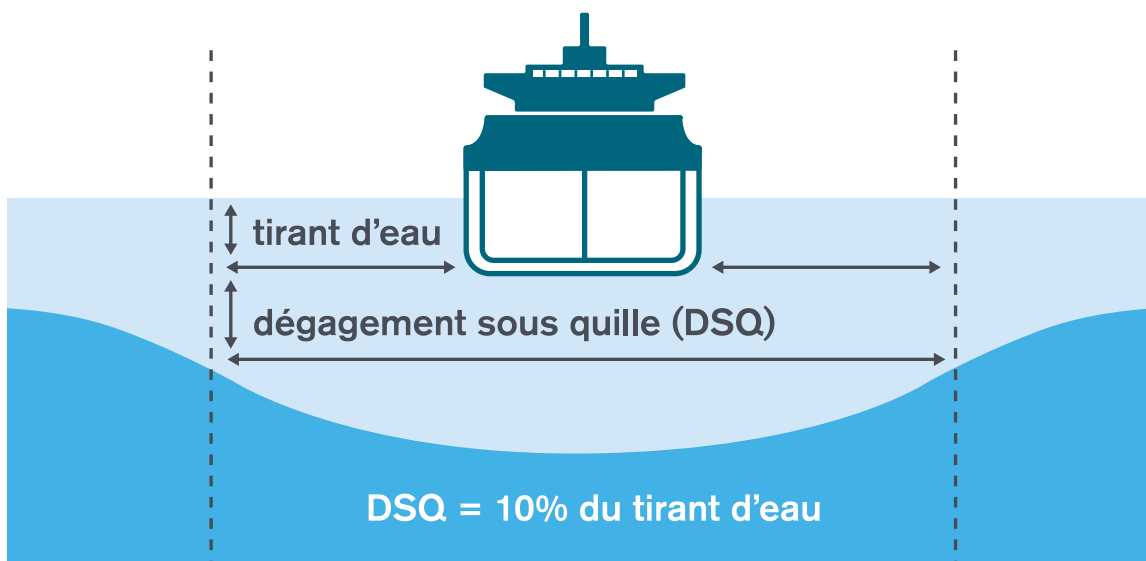


Image : Exemple d'exigence de dégagement sous quille (DSQ)

Le tirant d'eau disponible pour traverser la ZCT-2 est limité par le contour sous-marin du chenal de navigation entre le pont ferroviaire Second Narrows et la pointe Berry.

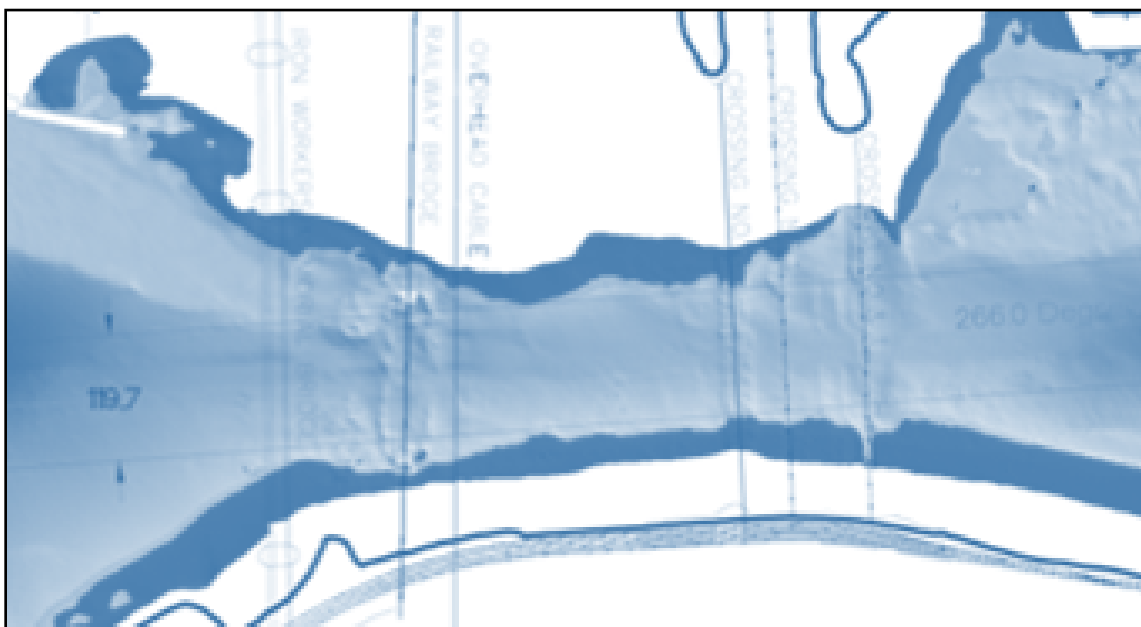


Image : Vue en plan de la limite horizontale du chenal pour un navire de 42 m de largeur hors membrures

La largeur hors membrures maximale autorisée pour traverser la ZCT-2 est de 48,1 m, ce qui correspond à un chenal de 137 m de large. La profondeur maximale d'un chenal de 137 m de large traversant la

ZCT-2 est de 8,7 m, ce qui, à 10 % de DSQ, équivaut à un tirant d'eau maximal de 7,9 m au zéro des cartes (basse mer inférieure).

Les navires ayant un tirant d'eau supérieur au maximum fixé à l'annexe B peuvent transiter sous réserve des fenêtres de marée. La tolérance de marée augmentera le tirant d'eau maximal autorisé mais diminuera d'autant le tirant d'air disponible.

Les fenêtres de transit sont calculées à partir du tirant d'eau statique, c'est-à-dire le tirant d'eau du navire lorsqu'il ne se déplace pas dans l'eau.

Pour les navires-citernes chargés, le tirant d'eau maximal autorisé est actuellement de 13,5 mètres.

COMMUNICATIONS LIÉES À LA ZCT-2

a) Services de communication et de trafic maritimes (SCTM)

La communication avec les navires qui transitent, ont l'intention de transiter ou manœuvrent dans la ZCT-2 est assurée par les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne pour le compte de l'Administration portuaire.

Les SCTM donnent l'autorisation d'entrer, de se déplacer à l'intérieur ou de quitter la ZCT-2 sous réserve des conditions précisées dans ces procédures.

Lorsqu'une autorisation est donnée à un navire de traverser la ZCT-2, les SCTM lui fourniront des renseignements sur tout le trafic connu qui a l'intention de traverser la ZCT-2 pendant la même période d'écale, au moins 20 minutes avant que le navire n'entre dans la ZCT-2 ou avant qu'il ne quitte un terminal de l'arrière-port ou un mouillage. Les SCTM l'informeront également, à ce moment-là, de tout ordre précis qui a pu être émis par l'Administration portuaire concernant le transit dans la ZCT-2.

Lorsque les navires doivent attendre le passage d'un autre navire, ils doivent, dans la mesure du possible, en être informés par les SCTM avant de quitter leur poste d'amarrage, de lever l'ancre ou d'entrer dans la ZCT-2 dans l'une ou l'autre direction.

En cas d'interruption des communications entre un navire de la ZCT-2 et les SCTM, si les SCTM n'ont pas donné au navire l'autorisation officielle d'entreprendre un transit dans la ZCT-2, les pilotes évalueront le déplacement des autres navires susceptibles d'entraver ce transit afin de déterminer s'ils peuvent continuer d'avancer en toute sécurité. Une décision à ce sujet sera également communiquée au patrouilleur de l'Administration portuaire en poste ou directement au Centre des opérations de l'Administration portuaire.

Les navires de niveau 2 conçus pour transporter 12 passagers ou plus à des fins commerciales (c'est-à-dire les traversiers, les navires affrétés ou les navires d'excursion) doivent recevoir une autorisation des Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) au moins 15 minutes avant d'entrer dans la ZCT-2.

b) Communications liées au pont ferroviaire Second Narrows

Sur réception de l'ETA d'un navire transitant par la ZCT-2, dans la mesure du possible, l'exploitant de service du pont ferroviaire Second Narrows rendra le pont accessible en levant la travée 30 minutes avant l'ETA.

Tous les navires de la ZCT-2 nécessitant le relèvement de la travée levante du pont ferroviaire Second Narrows, dans la mesure du possible, établiront une communication sur la voie VHF 12 avec le pontier, au moins une heure et demie avant l'heure de transit prévue de la ZCT-2, en indiquant leur intention de demander que la travée soit relevée. La même demande doit être reconfirmée 30 minutes avant le transit.

Les remorqueurs et les chalands qui effectuent des déplacements dans les ports locaux – dont un passage dans la ZCT-2 – doivent, dans la mesure du possible, avertir le pontier au moins 30 minutes à l'avance si ce déplacement nécessite le relèvement de la travée. Les navires conçus à cet effet abaissent leur mât, dans la mesure du possible, pour un transit dans la ZCT-2, lorsque cette mesure permet d'éviter de devoir relever la travée levante.

Les communications entre les navires transitant par la ZCT-2 et le pontier du pont ferroviaire Second Narrows comprendront :

- Une déclaration d'intention, avant le départ d'un port de Vancouver ou à l'entrée dans la baie des Anglais, lorsque le navire est en route.
- L'heure d'arrivée prévue au pont ferroviaire Second Narrows
- Confirmation de cette ETA en atteignant la limite de la ZCT Second Narrows.

Une fois la demande du navire reçue, le pontier devra :

- Confirmer verbalement les détails sur la voie VHF 12.
- Afficher un feu rouge clignotant du côté de la travée levante faisant face au navire qui s'approche, pour indiquer que la travée est en train d'être relevée ou abaissée à la position requise pour chaque navire piloté, sauf avis contraire.
- Afficher un feu vert clignotant du côté de la travée levante faisant face au navire qui s'approche, pour indiquer que la travée a été relevée à la hauteur demandée.
- Afficher un feu de secteur pour les navires de la ZCT en direction de l'ouest qui ont besoin que la travée soit complètement relevée.

Les navires ne doivent pas s'approcher du pont ferroviaire Second Narrows lorsque les signaux suivants sont visibles :

- Deux feux rouges clignotants du côté de la travée levante faisant face au navire qui s'approche, qui indiquent que le navire doit s'arrêter immédiatement ou, si nécessaire, faire marche arrière; ou
- Une rangée verticale de quatre feux blancs fixes au centre de la travée levante principale, qui indique qu'un autre navire s'approche dans la direction opposée.

RESTRICTIONS LIÉES À LA ZCT-2

Les définitions suivantes s'appliquent aux règlements de la ZCT-2 :

Navire de niveau 1 : désigne les navires suivants :

- Tous les navires pilotés et les ensembles remorqueur-chaland lorsqu'ils sont pilotés, quel que soit leur tonnage.
- Tous les ensembles remorqueur-chaland non pilotés dont le chaland a une capacité de charge de 10 000 tonnes ou plus.
- Tous les navires non pilotés, y compris les chalands et les remorqueurs-chalands articulés (ATB) lorsqu'ils transportent des produits.

Navire de niveau 2 : Tous les autres navires se déplaçant dans les limites de la ZCT-2.

a) Fenêtres de transit

Un transit ZCT-2 est défini comme un déplacement à l'intérieur de la ZCT-2 qui inclut le passage sous le pont commémoratif des ferronniers (Second Narrows) et le pont ferroviaire Second Narrows.

Les fenêtres de transit sont établies de part et d'autre des étals de marée haute et basse et sont fondées sur les prévisions d'étal de marée ou sur l'endiguement d'un courant limite prévu d'un ou deux nœuds. Voir le Tableau 1. Tous les navires de niveau 1 doivent respecter les fenêtres de transit de la ZCT-2 lorsqu'ils passent sous le pont commémoratif des ferronniers (Second Narrows) et le pont ferroviaire Second Narrows.

Les fenêtres de transit prévues pour les navires limités par le tirant d'air peuvent être fournies par l'APVF sur présentation d'une demande au Centre des opérations de l'Administration portuaire bien avant le transit effectif.

À des fins de planification uniquement, les agents peuvent utiliser l'outil en ligne Coast Tidal Windows disponible sur le site Web de l'APP.

Toutes les informations de navigation disponibles, y compris celles fournies par les unités de pilotage portables, ainsi que les informations en temps réel sur les marées et les courants, doivent être utilisées conjointement avec les fenêtres de transit prévues afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité des opérations de la ZCT-2.

b) Restrictions liées au transit

Se référer à la section « Enveloppe de navigation de la ZCT-2 (dégagements) » pour connaître la taille maximale des navires qui peuvent transiter par la ZCT-2 sans l'approbation préalable de l'Administration portuaire.

Les navires de niveau 2 ne doivent transiter ou se déplacer dans la ZCT-2 que s'ils peuvent le faire en toute sécurité et doivent tenir compte de tous les facteurs influençant la sécurité de la navigation, y compris le trafic, les marées, les courants de marée, les conditions météorologiques et leur connaissance de la ZCT-2.

Tous les navires pilotés doivent rester à une distance de sécurité du pont ferroviaire Second Narrows jusqu'à ce que la travée levante soit en position entièrement relevée. Les navires non pilotés doivent également attendre le signal lumineux vert clignotant avant de poursuivre leur route.

Les restrictions et exigences particulières suivantes en matière de transit s'appliquent :

- Les navires dont la longueur hors tout (LHT) est supérieure à 250 mètres et/ou dont la largeur hors membrures est supérieure à 45 mètres ne peuvent pas traverser la ZCT-2 sans l'accord préalable de l'Administration portuaire.
- Les navires d'une longueur hors tout (LHT) égale ou supérieure à 230 m et/ou d'une largeur hors membrures égale ou supérieure à 35 m sont soumis au passage de jour de la ZCT-2.
- Les pétroliers d'une longueur hors tout de 185 m et/ou d'un jaugeage en lourd d'été de 40 000 tonnes et plus sont limités au transit diurne de la ZCT-2 lorsqu'ils transportent des produits.
- Le tirant d'air maximal autorisé pour le transit dans la ZCT-2 sans l'approbation de l'Administration portuaire est fondé sur une hauteur libre de sécurité minimale de 2 mètres.
- Si le tirant d'air prévu au moment d'un transit ZCT-2 dépasse le maximum indiqué à l'annexe B pour la largeur hors membrures du navire, l'Administration portuaire peut approuver le transit sur la base du calcul d'une hauteur libre d'au moins 2 m ou exiger une vérification du tirant d'air par un expert local compétent et effectuée dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire, avant le transit. Dans tous les cas, se référer à l'[annexe B](#) « Second Narrows » – *Profondeurs minimales du chenal et tirants d'air maximaux des navires selon le facteur de largeur hors membrures ZCT-2 pour la largeur du chenal*.
- Les ensembles remorqueur-chaland non pilotés dont la capacité de charge est supérieure ou égale à 15 000 tonnes ne peuvent transiter par la ZCT-2 sans l'accord préalable de l'Administration portuaire.

- Les ensembles remorqueurs-chaland spécialement conçus pour la poussée et les remorqueurs-tracteurs remorquant à quai avec un chaland d'une capacité de charge de 10 000 tonnes ou plus doivent respecter les fenêtres de transit de la ZCT-2.
- Les ensembles remorqueurs-chaland conçus pour la poussée et les remorqueurs-tracteurs remorquant à quai peuvent transiter avec un chaland d'une capacité de charge inférieure à 10 000 tonnes, quelle que soit la direction du courant, lorsqu'ils n'emploient pas de pilote. Toutefois, ces navires doivent obtenir des données locales (Service hydrographique du Canada ou Administration portuaire) sur les marées afin de s'assurer de leur exactitude et de se conformer aux exigences énoncées dans le [tableau 3 – ZCT Second Narrows \(ZCT-2\) Remorqueurs et chalands, y compris les ATB, lorsqu'ils ne sont pas pilotés](#).

Les navires-citernes chargés doivent avoir une assiette nulle ou un enfoncement arrière; ils ne doivent pas avoir d'enfoncement avant.

Les navires ayant des caractéristiques de manœuvre jugées inacceptables par les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique peuvent se voir refuser l'autorisation de traverser la ZCT-2 ou être soumis à des restrictions particulières.

Un navire dont la coque, l'appareil de propulsion principal, l'appareil à gouverner ou tout autre système de communication ou de navigation présente un défaut préjudiciable à la sécurité de la navigation doit obtenir l'autorisation préalable de Transports Canada et de l'Administration portuaire pour transiter par la ZCT-2.

c) Restrictions liées au dégagement du chenal

Le terme « chenal dégagé » est défini comme le transit d'un navire à travers la ZCT-2 sans être gêné par un autre navire.

Les SCTM déclareront un dégagement de chenal sur les voies VHF 12 et 16 au moyen d'un appel de sécurité afin d'assurer le transit sans entrave des navires soumis à des restrictions, les exemples étant, mais sans s'y limiter, les suivants :

- Navire d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 230 m/ou d'une largeur hors membrures égale ou supérieure à 35 m.
- Un navire de niveau 1 (navire-citerne) transportant des produits.
- Un navire dont le tirant d'air est supérieur à celui précisé pour la largeur hors membrures du navire dans l'[annexe B](#), et qui a reçu l'approbation de l'Administration portuaire pour transiter par la ZCT-2.
- Autres navires ayant des exigences particulières en matière de transit et nécessitant l'approbation de l'Administration portuaire.
- Un navire qui, pour des raisons de sécurité, a besoin d'un passage libre à travers la ZCT-2 à la demande du capitaine ou du pilote.

Les SCTM ou les navires désignés par l'Administration portuaire, les forces de l'ordre ou les navires de recherche et de sauvetage peuvent orienter les autres navires vers une zone d'attente appropriée jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'un transit de la ZCT-2 puisse être effectué en toute sécurité.

Les remorqueurs à vide et autres petits navires facilement manœuvrables peuvent, sur demande, bénéficier d'une exemption de conformité de la part des SCTM, à condition qu'une entente de navire à navire ait été conclue avec le navire pour lequel un dégagement de chenal a été déclaré.

Tous les autres navires doivent respecter les dégagements de chenal pour la ZCT-2 et ne doivent en aucun cas gêner le passage d'un navire pour lequel un dégagement de chenal a été déclaré.

Les navires retardés dans leur transit en raison d'autres navires doivent rester à l'écart de la ZCT-2 jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'un transit puisse être effectué en toute sécurité.

Zones d'attente de la ZCT Second Narrows : Zones désignées vers lesquelles les navires de niveau 1 soumis à des fenêtres de transit peuvent être dirigés par les SCTM ou dans lesquelles les navires de niveau 2, y compris les remorqueurs et chalands non pilotés, en accord avec les SCTM, peuvent se tenir prêts jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'un transit de la ZCT-2 puisse être effectué en toute sécurité.

d) Restrictions de vitesse

Les navires de niveau 1 doivent transiter ou manœuvrer dans la ZCT-2 à une vitesse de sécurité ne dépassant pas six (6) nœuds dans l'eau, sauf si la sécurité de la navigation l'exige.

Les navires de niveau 2 se trouvant dans la ZCT-2 doivent naviguer à une vitesse de sécurité qui leur permette de réagir correctement à la situation et aux conditions qui prévalent.

e) Restrictions liées à la visibilité

La visibilité réduite limite la capacité à voir les aides à la navigation et les autres navires ou repères. Ces procédures décrivent les exigences de sécurité à respecter lors de la traversée de la ZCT-2 pendant les périodes de visibilité réduite.

Les navires suivants sont soumis à des restrictions liées à la visibilité :

- Tous les navires pilotés et les ensembles remorqueur-chaland lorsqu'ils sont pilotés, quel que soit leur tonnage.
- Tous les ensembles remorqueurs-chalands non pilotés spécialement conçus pour la poussée et les remorqueurs-tracteurs remorquant à quai avec un chaland d'une capacité de charge de 10 000 tonnes ou plus.
- Tous les navires non pilotés, y compris les chalands et les remorqueurs-chalands articulés (ATB) lorsqu'ils transportent des produits.

Lorsqu'ils ont l'intention de traverser la ZCT-2, les navires susmentionnés et les ensembles remorqueur-chaland doivent observer clairement les ponts avant d'atteindre le quai du terminal lorsqu'ils se dirigent vers l'est et avant d'atteindre la pointe Berry lorsqu'ils se dirigent vers l'ouest. La même exigence s'applique avant le départ d'un terminal situé dans la ZCT-2 pour effectuer un transit dans la ZCT-2.

Les ensembles remorqueur-chaland ou les remorqueurs-tracteurs avec un chaland d'une capacité de charge inférieure à 10 000 tonnes, qu'il soit sur lest ou qu'il transporte des produits, ne peuvent transiter par visibilité réduite que sous réserve des conditions suivantes :

- Un remorqueur supplémentaire est utilisé pour aider au transit
- L'équipement de navigation à bord de chaque remorqueur comprend un écran de visualisation des cartes électroniques et un radar homologués et pleinement opérationnels
- Le passage est restreint à une fenêtre de déplacement réduite dans la ZCT-2, limitée à un courant d'un (1) nœud dans chaque direction

L'exploitant du navire doit fournir à l'avance à l'Administration portuaire la documentation pertinente qui démontre, à la satisfaction de l'Administration portuaire, que des systèmes internes de gestion de la sécurité adéquats sont en place pour un transit en toute sécurité de la ZCT-2, ainsi que le degré de connaissance de l'endroit.

Aucune disposition de la présente section ne doit être interprétée comme obligeant le capitaine d'un navire à effectuer un transit par visibilité réduite.

Se référer au [Tableau 3 : ZCT Second Narrows \(ZCT-2\) Remorqueurs et chalands, y compris les ATB lorsqu'ils ne sont pas pilotés – Matrice de synthèse.](#)

f) Restrictions liées au vent

Il n'y a pas de restrictions permanentes liées au vent pour la ZCT-2. Toutefois, lorsque des avertissements de vent sont en vigueur, le capitaine et/ou le pilote doivent tenir compte de facteurs tels que le faible tirant d'eau et/ou le franc-bord élevé lors de la planification de la traversée.

PROCÉDURES LIÉES AU TRAFIC MARITIME DANS LA ZCT-2

a) Ordre de passage

Pour des raisons opérationnelles, l'ordre de passage peut être modifié avec l'accord mutuel de tous les navires qui transitent, s'amarront ou quittent un poste d'amarrage à l'intérieur de la ZCT-2. Une telle modification doit être communiquée aux SCTM.

Les navires de niveau 1 ont la priorité sur les navires de niveau 2 à l'intérieur de la ZCT-2. En principe, en tenant compte de la sécurité et de l'efficacité, l'ordre de priorité suivant s'applique aux navires transitant par la ZCT-2 :

- La première priorité sera accordée à un navire-citerne chargé d'une longueur hors tout de 230 m et plus et/ou d'une largeur hors membrures de 35 m et plus;
- La deuxième priorité sera accordée aux navires dont la fenêtre de transit est en train de se fermer, par rapport aux navires voyageant dans l'autre sens;
- La troisième priorité sera accordée aux navires à plus fort tirant d'eau par rapport aux autres navires allant dans la même direction.

La priorité peut également être accordée à un navire entrant ayant de la main-d'œuvre en attente, mais sous réserve de l'efficacité globale du mouvement du trafic.

Un navire qui se rend à un poste d'amarrage situé dans la ZCT-2, qui en part ou qui se déplace le long d'un poste d'amarrage situé dans la ZCT-2 doit céder le passage aux navires de niveau 1 en transit et ne pas perturber leur déplacement.

b) Règlementation sur le dépassement et la distance de sécurité entre les navires

Un navire de niveau 2 peut dépasser un autre navire de niveau 2 qui navigue à une vitesse inférieure à six (6) nœuds dans les limites géographiques de la ZCT-2, à condition de ne pas dépasser la vitesse de sécurité. Ce dépassement ne doit pas avoir lieu à une distance de moins de deux câbles de chaque côté des ponts Second Narrows.

Les navires de niveau 2 ne doivent pas dépasser les navires de la ZCT-2 à l'intérieur de la limite géographique de la ZCT Second Narrows.

Un navire de niveau 1 ne doit pas commencer son transit avant qu'un navire de niveau 1 voyageant dans la direction opposée n'ait terminé le sien.

Les navires de niveau 1 voyageant dans la même direction doivent maintenir une distance de sécurité de trois câbles (0,3 mille marin) ou plus entre eux.

c) Réglementation des navires de niveau 2, y compris les embarcations de plaisance

Tous les navires de niveau 2, y compris les bateaux de plaisance et les voiliers, doivent disposer d'une puissance mécanique suffisante lorsqu'ils traversent la ZCT-2.

Les navires de niveau 2 ne doivent pas traverser devant les navires de la ZCT-2 ni les gêner de quelque manière que ce soit à l'intérieur de la ZCT-2; ils doivent rester sur le côté du chenal de navigation afin de permettre aux navires de la ZCT-2 de transiter aussi librement que possible, dans le respect des règles de la navigation.

Pour des raisons de sécurité, les bateaux de pêche, les véhicules nautiques à moteur tels que les motomarines, les bateaux à rames, les canoës et les bateaux naviguant ou se déplaçant sans moteur mécanique ne sont pas autorisés à l'intérieur de la ZCT-2. La pêche, la voile et autres activités récréatives non motorisées ne sont permises que dans les zones désignées à l'extérieur des limites de la ZCT-2, à l'est du pont ferroviaire Second Narrows.

Pour connaître les exigences en matière de rapports des SCTM pour les navires de niveau 2, voir Communications liées à la ZCT-2, Services de communication et de trafic maritimes (SCTM).

d) Règlementation sur le remorquage

- Un navire effectuant des opérations de remorquage à l'intérieur de la ZCT-2 doit limiter la longueur de son câble de remorque, mesurée de l'arrière du navire remorqueur à la partie la plus proche du navire remorqué, à 60 mètres au maximum. Ce câble de remorque ne peut être rallongé tant que les deux navires ne sont pas complètement dégagés des piliers du pont.
- Les remorqueurs participant au remorquage ou à la poussée de chalands, qu'ils soient sur lest ou qu'ils transportent des produits, doivent être d'une puissance suffisante et satisfaire aux exigences relatives aux remorqueurs d'assistance énoncées dans le [Tableau 3 : ZCT Second Narrows \(ZCT-2\) Remorqueurs et chalands, y compris les ATB lorsqu'ils ne sont pas pilotés – Matrice de synthèse](#)
- Pour les besoins de la ZCT-2, les ATB pilotés sont soumis aux exigences applicables aux navires-citernes de taille équivalente.
- Les estacades transitant dans la ZCT-2 ne doivent pas avoir plus de deux sections de largeur (40 m maximum) et leur longueur totale ne doit pas dépasser 20 sections (400 m maximum).

Lors de la traversée de la ZCT-2 avec une estacade ayant plus de 10 sections de longueur (200 m maximum), le capitaine ou la personne responsable de l'estacade doit, en plus des remorqueurs nécessaires à l'opération de remorquage, prévoir un ou plusieurs remorqueurs d'une puissance adéquate afin de pouvoir :

- Rester près de la côte au large du chenal principal;
- Maintenir ces estacades dans les zones d'attente désignées situées de part et d'autre des ponts Second Narrows, tel qu'indiqué sur la carte marine canadienne n° 4964.

EXIGENCES EN MATIÈRE DE PILOTAGE DANS LA ZCT-2

Les exigences en matière de pilotage dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire sont régies par le [Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique](#), articles 9 (Navires assujettis au pilotage obligatoire) et 10 (Dispense de pilotage obligatoire). En plus de celles établies en vertu des deux articles susmentionnés, les exigences en matière de pilotage suivantes s'appliquent aux navires empruntant la ZCT-2 :

- Les pétroliers de 40 000 tonnes de jaugeage en lourd d'été et plus de produits ont besoin de deux pilotes pour transiter par la ZCT-2. Les deux pilotes doivent rester sur le pont pendant toute la durée du transit. Deux nouveaux pilotes remplaceront les deux pilotes en déplacement à la baie des Anglais ou dans un autre lieu convenu;
- Les navires d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 230 m et/ou d'une largeur hors membrures égale ou supérieure à 35 m ont besoin de deux pilotes pour transiter par la ZCT-2;
- Tous les autres navires pilotés, y compris les navires qui se déplacent vers ou depuis un poste d'amarrage ou un mouillage à l'est du pont commémoratif des feronniers (Second Narrows), ont besoin d'un pilote;
- Le navire ou son agent est tenu de fournir le dispositif d'amarrage et de remorquage du navire ainsi que la charge maximale d'utilisation (CMU) des chaumards au bureau de répartition de l'APP lors de la réservation d'un pilote.

Se référer aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique en matière de [réservation de pilotes](#).

EXIGENCES RELATIVES AUX REMORQUEURS D'ASSISTANCE DANS LA ZCT-2

Les navires de niveau 1 transitant dans la ZCT-2 doivent se conformer aux normes relatives aux remorqueurs figurant dans le [tableau 1](#) ou le [tableau 2](#), selon le cas, qui précisent le nombre de remorqueurs et les exigences en matière de puissance de traction, raisonnablement répartie entre les coques des remorqueurs. En outre :

- Tous les remorqueurs d'assistance accompagnant les navires pilotés de la ZCT-2 transitant par cette dernière doivent être des remorqueurs-tracteurs/ASD attachés;
- Les remorqueurs d'assistance capables de générer une puissance de traction de plus de 40 tonnes doivent être munis d'un tensiomètre opérationnel que le pilote du remorqueur peut facilement lire depuis le poste de pilotage;
- Tous les navires qui ont besoin d'être accompagnés par des remorqueurs pour transiter par la ZCT-2 doivent les attacher avant d'entrer dans la ZCT-2 et y rester attachés jusqu'à ce qu'ils soient sortis de la ZCT-2.
- Les pétroliers transportant des produits et ayant une longueur hors tout de 185 m et plus et/ou une capacité de 40 000 tonnes de jaugeage en lourd d'été et plus ont besoin d'au moins deux remorqueurs qui, au moment de l'arrivée, doivent être attachés avant le transit de la ZCT-1 et, au moment du départ, doivent rester attachés jusqu'à ce qu'ils aient complètement quitté la ZCT-1 (à l'ouest). Un passage interrompu entre les ponts Second Narrows et First Narrows, pour quelque raison que ce soit, ne réduit pas les exigences minimales relatives aux remorqueurs d'escorte pour le transit.

Les embarcations facilement manœuvrables peuvent être exemptées de ces exigences à la discrétion de l'Administration portuaire, en consultation avec l'Administration de pilotage du Pacifique et les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique.

En ce qui concerne les exigences relatives aux remorqueurs d'escorte pour les pétroliers de 40 000 tonnes de jaugeage en lourd d'été et plus transportant des produits en dehors du territoire de compétence de l'Administration portuaire, consulter également les [avis à l'industrie](#) pertinents de l'Administration de pilotage du Pacifique.

TABLEAU 1 : ZCT SECOND NARROWS (ZCT-2) – PROCÉDURES DE TRANSIT POUR LES NAVIRES DE HAUTE MER – MATRICE DE SYNTHÈSE

Pétroliers transportant des produits

Type de navire	Transit de nuit autorisé	Courant de marée contraire	Courant de marée suivant	Remorqueurs	Pilotes
Navires-citernes LHT <185 m et/ou <40 000 t de jaugeage en lourd d'été	Oui	<1,0 nœud	<0,5 nœud	R	1
Navires-citernes LHT > 185 m	Non	<1,0 nœud	<0,5 nœud	R	1
Navires-citernes > 40 000 t de jaugeage en lourd d'été	Non	<1,0 nœud	<0,5 nœud	R	2

Navires-citernes ne transportant pas de produits et tous les autres navires de haute mer

Type de navire	Transit de nuit autorisé	Courant de marée contraire	Courant de marée suivant	Remorqueurs	Pilotes
LHT <230 m et largeur hors membrures <35 m	Oui	<2,0 nœuds	<0,5 nœud	R	1
LHT >230 m ou largeur hors membrures >35 m	Non	<1,0 nœud	<0,5 nœud	R	2

R = Remorqueur attaché requis; voir le tableau 2 ci-dessous pour plus de détails sur les exigences.

En ce qui concerne les exigences relatives aux remorqueurs d'escorte et aux remorqueurs attachés pour les pétroliers de 40 000 tonnes de jaugeage en lourd d'été transportant des produits en dehors du territoire de compétence de l'Administration portuaire, se référer aux [avis à l'industrie](#) pertinents de l'Administration de pilotage du Pacifique.

TABLEAU 2 : ZCT SECOND NARROWS (ZCT-2) – NAVIRES DE HAUTE MER – MATRICE DES EXIGENCES EN MATIÈRE DE REMORQUAGE ET DE PUISSANCE DE TRACTION

LHT inférieure à 200 m et largeur hors membrures inférieure à 35 m

Tirant d'eau du navire	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction, en tonnes	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction totale (en tonnes)
	Proue		Poupe	
<8 m	1	20	1	30
>8 m <10 m	1	30	1	40
>10 m	1	30	1	50

LHT 200 m–229,9 m et largeur hors membrures inférieure à 35 m

Tirant d'eau du navire	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction, en tonnes	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction totale (en tonnes)
	Proue		Poupe	
≤8 m	1	30	1	50
>8 m ≤10 m	1	60	1 ou 2	65
>10 m ≤12 m	1 ou 2	60	1 ou 2	80
>12 m	1 ou 2	60	2	110

LHT 230 m–250 m et largeur hors membrures inférieure à 45 m

Tirant d'eau du navire	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction, en tonnes	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction totale (en tonnes)
	Proue		Poupe	
<10 m	1 ou 2	60	1 ou 2	65
≥10 m - <12 m	1 ou 2	60	1 ou 2	80
≥12 m	1 ou 2	60	2	110

- Les navires d'une longueur hors tout supérieure à 250 m et/ou d'une largeur hors membrures supérieure à 45 m doivent obtenir l'autorisation de transit du capitaine de port, en consultation

avec l'Administration de pilotage du Pacifique et les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique.

- La largeur maximale autorisée pour un transit dans la ZCT-2 est de 48 m en raison de la largeur du chenal au niveau du pont ferroviaire Second Narrows.
- Le transit dans la ZCT-2 de pétroliers d'une longueur hors tout de 250 m et d'un tirant d'eau supérieur à 13,5 m doit répondre aux exigences concernant les remorqueurs et à d'autres améliorations du système d'aide à la navigation qui ne sont actuellement pas en place dans la ZCT-2 Second Narrows.
- *Lorsque deux remorqueurs sont employés, on utilisera des puissances de traction semblables seront utilisées, par exemple 60 t et 50 t.

TABLEAU 3 : ZCT SECOND NARROWS (ZCT-2) – REMORQUEURS ET CHALANDS, Y COMPRIS LES ATB LORSQU'ILS NE SONT PAS PILOTÉS – MATRICE DE SYNTHÈSE

Capacité du chaland (tonnes)	Transit de nuit autorisé	Courant de marée contraire*1	Courants de marée suivant*1	Visibilité réduite*2	Nombre de remorqueurs d'assistance	Puissance de traction (tonnes)
<6 000	Oui	-	-	Conditionnel	-	-
6 000> <10 000 ne transportant pas de produits *3	Oui	-	-	Conditionnel	1	20
6 000> <10 000 *3	Oui	<2,0 nœuds	<2,0 nœuds	Conditionnel	1	20
10 000> <15 000	Oui	<2,0 nœuds	<2,0 nœuds	Restreint	1 ou 2	40

*1 – Les remorqueurs et les chalands, y compris les ATB, lorsqu'ils sont pilotés, sont soumis aux règles de transit énoncées dans le tableau 1.

*2 – Se référer à la section : *Restrictions liées à la ZCT-2 – e) Restrictions liées à la visibilité* pour les exigences détaillées.

*3 - Aux fins du présent tableau, les chalands transportant des cargaisons autres que du vrac liquide sont soumis aux exigences applicables aux navires transportant des produits lorsqu'ils sont chargés, et aux exigences applicables aux navires ne transportant pas de produits lorsqu'ils sont à vide.

Remarque : Un pilote doit être présent pour tout ensemble remorqueur-chaland s'il est piloté et soumis à des fenêtres de transit.

8.18 PROCÉDURES RELATIVES À LA ZCT DANS LA PARTIE EST DE LA BAIE BURRARD (ZCT-3)

GUIDE DU CONTENU

Introduction à la ZCT-3

Application de la ZCT-3

Enveloppe de navigation de la ZCT-3 (dégagements)

- a) Dégagements verticaux
- b) Dégagements horizontaux
- c) Dégagement sous quille (DSQ)

Communications (SCTM) liées à la ZCT-3

Restrictions liées à la ZCT-3

- a) Fenêtres de transit
- b) Restrictions liées au transit
- c) Restrictions liées au dégagement de chenal
- d) Restrictions de vitesse
- e) Restrictions liées à la visibilité
- f) Restrictions liées au vent

Procédures liées au trafic maritime dans la ZCT-3

- a) Ordre de passage
- b) Règlementation sur le dépassement et la distance de sécurité entre les navires
- c) Réglementation des navires de niveau 2, y compris les navires de pêche et les embarcations de plaisance.
- d) Règlementation sur le remorquage

Exigences en matière de pilotage dans la ZCT-3

Exigences relatives aux remorqueurs dans la ZCT-3

Tableau 1 : ZCT-3 - Exigences en matière de remorquage et de puissance de traction pour les navires de haute mer – Matrice de synthèse

Tableau 2 : ZCT-3 – Remorqueurs et chalands, y compris les ATB non pilotés – Matrice de synthèse

Tableau 3 : ZCT-3 – Procédures de transit pour les navires de haute mer – Matrice de synthèse

INTRODUCTION À LA ZCT-3

La zone relevant de la compétence de l'Administration portuaire, appelée zone de contrôle du trafic 3 (ZCT-3), comprend les eaux situées au sud d'Indian Arm et entre la limite orientale de la ZCT-2 à la pointe Berry et les approches de Pacific Coast Terminals à Port Moody.

La ZCT-3 est un chenal de navigation de 4,9 milles marins qui comprend trois (3) sections.

L'Administration portuaire a établi la ZCT-3 et a élaboré les procédures connexes en consultation avec l'Administration de pilotage du Pacifique, les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et l'ensemble de l'industrie maritime. L'objectif de la ZCT-3 est de permettre une navigation en toute sécurité et le déplacement efficace des navires dans cette zone du port et fait donc partie intégrante des règlements de l'APVF tels qu'ils sont décrits dans le présent Guide d'information portuaire.

La ZCT-3 est une voie navigable partagée entre le trafic hauturier, le trafic domestique et côtier, les bateaux de plaisance et les bateaux de pêche. Ces réglementations visent donc à assurer le déroulement sécuritaire du commerce international et national tout en réduisant l'incidence sur les autres utilisateurs.

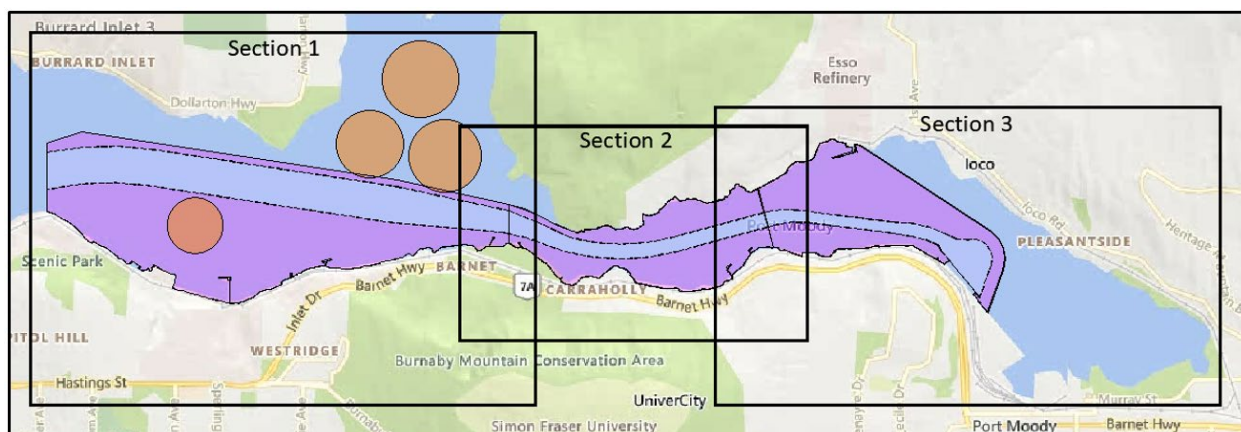


Image : Aperçu de la ZCT-3 de la pointe Berry au chenal de navigation de Port Moody

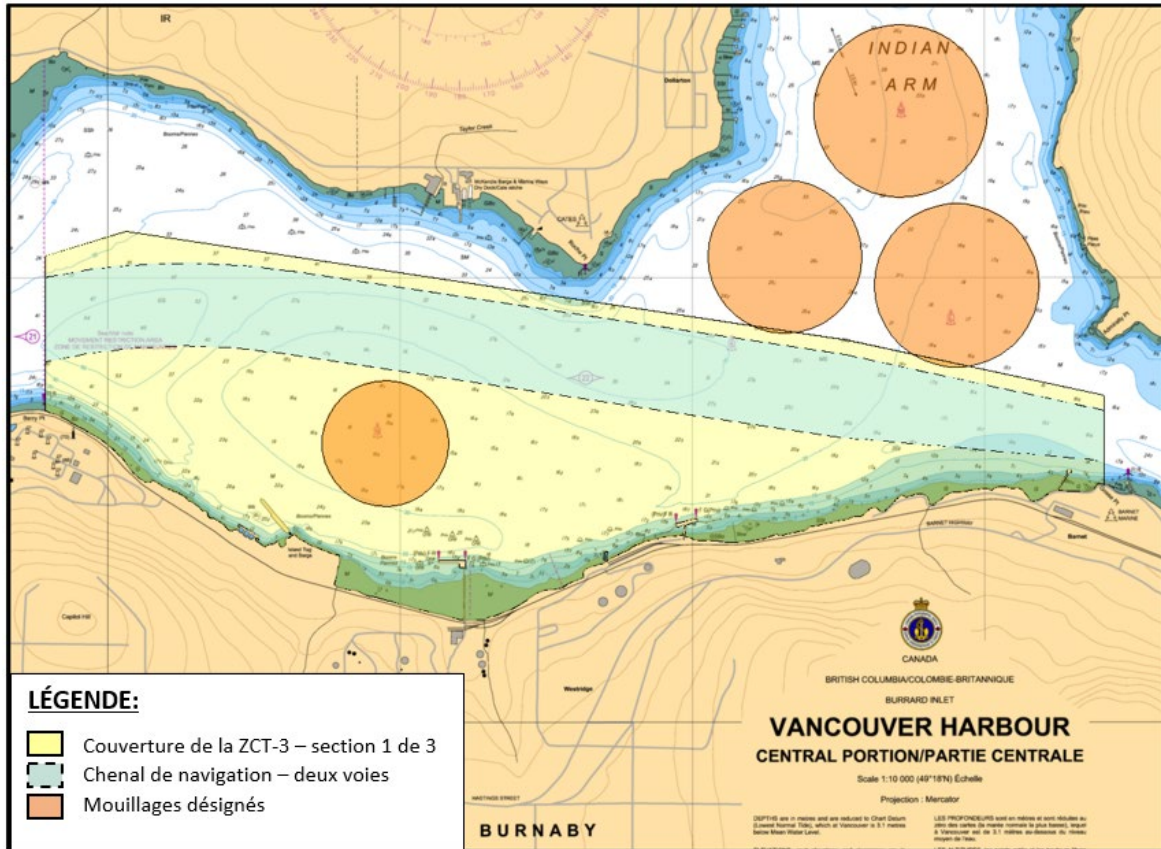


Image : ZCT-3 section 1 –pointe Berry à la pointe Admiralty

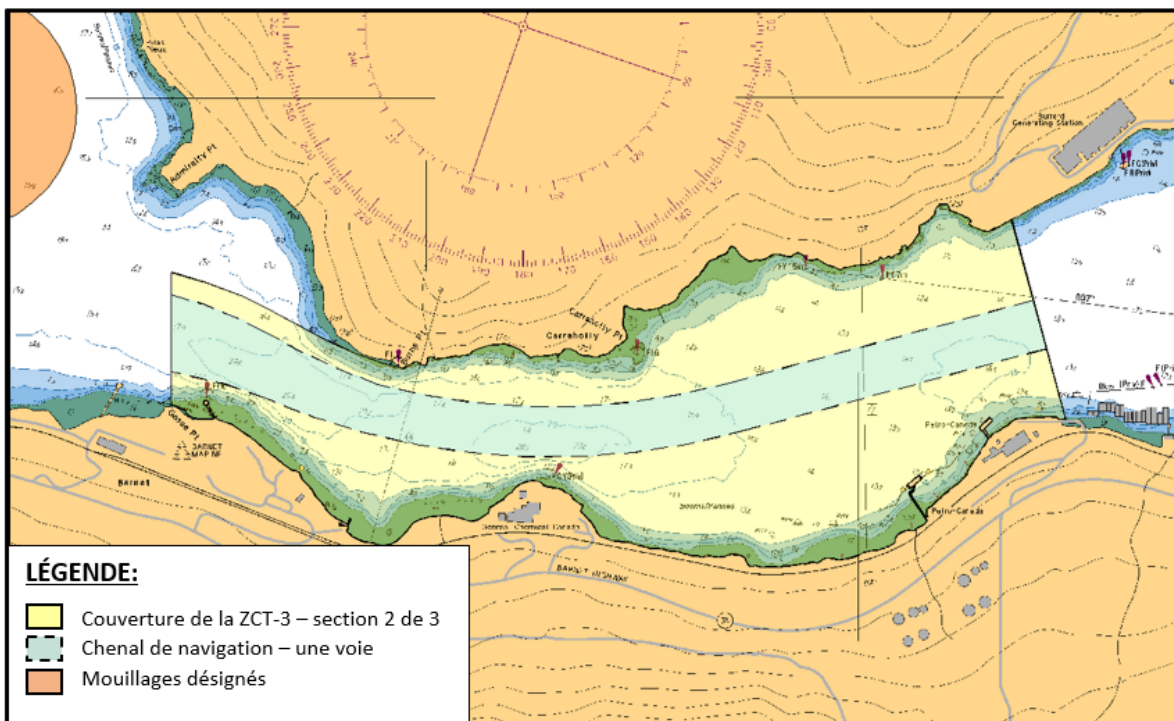


Image : ZCT-3 section 2 – pointe Admiralty à la marina de la pointe Reed Point

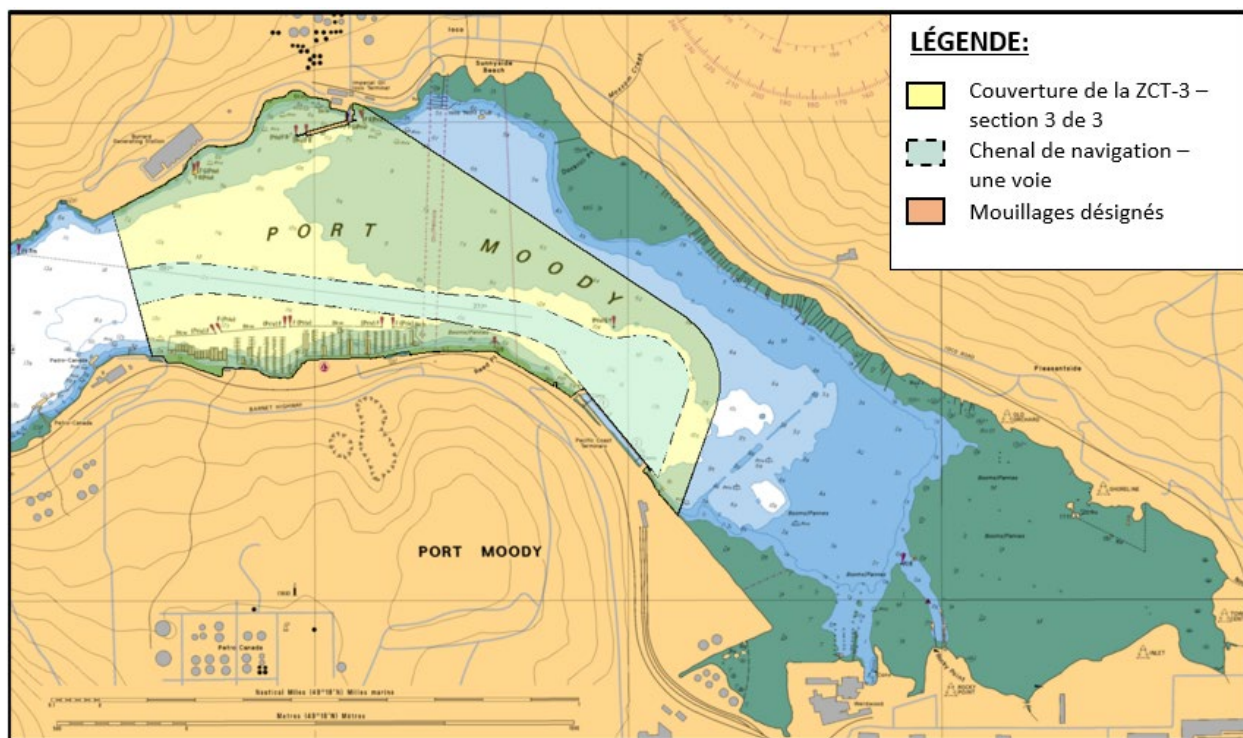


Image : ZCT-3 section 3 - marina de la pointe Reed à Port Moody

APPLICATION DE LA ZCT-3

Les procédures de la ZCT-3 s'appliquent à l'ensemble du trafic maritime qui traverse cette dernière, à l'exception des navires de patrouille désignés par l'Administration portuaire et des navires chargés de l'application de la loi et de la sécurité, des navires de recherche et de sauvetage ou d'autres navires d'intervention d'urgence.

Les procédures de la ZCT-3 ne dispensent pas le capitaine de se conformer à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ou à d'autres règlements, exigences ou normes concernant les navires transitant dans les ports canadiens.

En outre, ces procédures ne diminuent en rien la responsabilité du capitaine en ce qui concerne la sécurité de la navigation, la manœuvre prudente du navire et la préparation aux situations imprévues.

Ces procédures peuvent être modifiées par l'Administration portuaire en cas d'urgence entraînant (ou risquant d'entraîner) des pertes de vies humaines, des dommages corporels, une grave pollution de l'environnement ou une navigation dangereuse dans le port.

Le capitaine du port, désigné par l'Administration portuaire, est chargé d'interpréter et de superviser la mise en œuvre de ces procédures. Pour ce faire, il consulte un certain nombre de parties prenantes, notamment les pilotes, d'autres organismes constitués par une loi et des experts de l'industrie, le cas échéant, sur les questions de sécurité.

ENVELOPPE DE NAVIGATION DE LA ZCT-3 (DÉGAGEMENTS)

Tous les navires dont la longueur hors tout (LHT) est supérieure à 250 m et/ou dont la largeur hors membrures est supérieure à 48,1 m sont interdits dans la ZCT-3 sans l'accord préalable de l'Administration portuaire.

De concert avec le capitaine, le pilote doit évaluer toutes les conditions liées au dégagement mentionnées dans cette section avant de traverser la ZCT-3.

a) Dégagements verticaux

Les hauteurs libres indiquées sur les cartes officielles sont des distances mesurées à partir de la pleine mer supérieure. Le tirant d'air maximal autorisé pour le transit dans la ZCT-3 est défini par les restrictions appliquées à la ZCT-2. Ces restrictions s'appliquent également aux câbles électriques aériens entre la pointe Admiralty et la marina de la pointe Reed, à savoir un tirant d'air maximal de 42 m sans l'approbation préalable de l'APVF, ce qui permet une hauteur libre de 2 m.

Les navires qui dépassent 42 m de hauteur peuvent être en mesure de traverser la ZCT-3 sous réserve des fenêtres de marée. Des marées plus basses augmenteront le tirant d'air maximal autorisé, mais réduiront d'autant la profondeur disponible. L'amplitude maximale de la marée est de 5 m. Les navires dont le tirant d'air est supérieur au tirant d'air maximal autorisé pour transiter par la ZCT-3 doivent obtenir l'approbation de l'Administration portuaire et de l'APP pour traverser la ZCT-3. Le tirant d'air maximal du navire ou de l'équipement flottant doit être signalé au moins 24 heures avant le transit au Centre des opérations de l'Administration portuaire (capitainerie@portvancouver.com) et à l'APP (marineops@ppa.gc.ca).

Le tirant d'air doit être vérifié par une société d'inspection locale qualifiée et indépendante relevant de la compétence de l'Administration portuaire avant le transit. Les résultats détaillés de cette vérification doivent être communiqués à l'Administration portuaire et à l'APP. Par la suite, le tirant d'eau/tirant d'air vérifié du navire doit être maintenu jusqu'à la fin du transit.

Dès réception du relevé du tirant d'air par l'Administration portuaire, cette dernière examine la demande de transit et détermine si le navire est autorisé à traverser la ZCT-2 avec une restriction de marée.

Dès réception de l'étude du tirant d'air par l'APP, cette dernière se met en rapport avec les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique pour vérifier les durées de transit réelles selon les fenêtres actuelles, la hauteur de la marée, le tirant d'air du navire, le tirant d'air et les autres trafics de navires prévus dans la ZCT-2. L'APP et les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique valideront la demande de transit et indiqueront au pilote dépêché que le tirant d'air a été vérifié.

Les fenêtres de transit sont calculées en utilisant le tirant d'air statique, c'est-à-dire le tirant d'air du navire lorsqu'il ne se déplace pas dans l'eau.

b) Dégagements horizontaux

Les largeurs de chenal pour chaque segment ont été déterminées conformément aux normes de l'Association Internationale de Navigation (AIPCN). Les calculs de conception sont fondés sur les dimensions du navire et les conditions environnementales locales particulières à chaque section (voir tableau 4 : ZCT-3 - Procédures de transit pour les navires de haute mer).

- La section 1 de la ZCT-3, entre la pointe Berry et la pointe Admiralty, comprend un chenal à deux voies d'une largeur totale de 345 m et d'un coefficient de largeur de 7,8
 - Le chenal de la section 1 est conçu pour permettre un trafic à deux voies lorsque les navires transitant dans les deux directions ne dépassent pas une largeur hors membrures combinée de 88 mètres
 - La largeur hors membrures maximale autorisée pour le transit de la section 1 est de 48,1 m, ce qui est fondé sur la restriction de largeur dans la ZCT-2 au niveau du pont ferroviaire du CN
- La section 2 de la ZCT-3, entre la pointe Admiralty et la marina de la pointe Reed, a une largeur de chenal de 141 m et un coefficient de largeur de chenal de 3,2. La largeur hors membrures

maximale pour le transit de la section 2 est donc de 44 m (largeur de 44 m x coefficient de largeur de 3,2 = largeur de chenal de 141 m).

- La section 3 de la ZCT-3, entre la marina de la pointe Reed et Pacific Coast Terminals, a une largeur de chenal de 104 m et un coefficient de largeur de chenal de 3,2. La largeur hors membrures maximale pour le transit de la section 3 est donc de 32,5 m (largeur de 32,5 m x coefficient de largeur de 3,2 = largeur de chenal de 104 m).

Aucune disposition du présent règlement n'empêche les navires de niveau 1 d'utiliser un espace maritime sécuritaire en dehors du chenal de navigation conformément à la bonne compétence nautique et pour permettre l'accès aux terminaux et aux mouillages, ainsi que pour donner la priorité aux transits des navires.

c) Dégagement sous quille (DSQ)

Le dégagement sous quille est calculé en utilisant le tirant d'eau statique, c'est-à-dire le tirant d'eau du navire lorsqu'il ne se déplace pas dans l'eau. Les dégagements sous quille minimaux admissibles dans la ZCT-3 sont les suivants :

Section 1

- Le dégagement sous quille minimal est de 10 % du tirant d'eau du navire
- La profondeur utile dans le chenal de navigation entre la pointe Berry et le terminal Westridge est de 17,8 m (se référer aux procédures de la ZCT-2 pour connaître le tirant d'eau maximum autorisé pour le transit dans Second Narrows)
- La profondeur utile dans le chenal de navigation entre le terminal Westridge et la pointe Admiralty est de 14,0 mètres.

Section 2

- Le dégagement sous quille minimal est de 10 % du tirant d'eau du navire
- La profondeur utile dans le chenal de navigation entre la pointe Admiralty et la marina de la pointe Reed est de 14,1 m.

Section 3

- Un dégagement sous quille minimal de 10 % ou d'au moins 1 m lors d'un départ à marée montante
- La profondeur utile de la marina de la pointe Reed à Pacific Coast Terminals est de 13 m et celle du bassin d'évitage adjacent est de 12,9 m

COMMUNICATIONS LIÉES À LA ZCT-3

La communication avec les navires qui transitent, ont l'intention de transiter ou manœuvrent dans la ZCT-3 est assurée par les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne pour le compte de l'APVF.

Les SCTM donnent l'autorisation d'entrer dans la ZCT-3, de s'y déplacer ou d'en sortir, sous réserve des conditions précisées dans les présentes procédures. Lorsque l'autorisation est donnée à un navire de se déplacer à l'intérieur de la ZCT-3 ou de la traverser, les SCTM doivent fournir des renseignements sur tous les déplacements connus du trafic à l'intérieur de la ZCT-3 ou en transit vers cette dernière.

Lorsque les navires doivent attendre le passage ou le déplacement d'un autre navire, ils doivent en être informés avant de quitter leur poste d'amarrage, de lever l'ancre ou d'entrer dans la ZCT-3.

Les avis périodiques exigeant une action ou une prise de connaissance de la part des navires relevant du territoire de compétence de l'Administration portuaire seront diffusés par les SCTM sous forme d'avertissements de navigation ou sur le réseau de radiodiffusion maritime continue.

Tous les navires transitant par la ZCT-3 doivent, lorsque le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* l'exige, surveiller les voies VHF 16 (voie de sécurité internationale désignée) et VHF 12.

En cas d'interruption des communications entre un navire de la ZCT-3 et les SCTM, si les SCTM n'ont pas donné au navire l'autorisation officielle d'entreprendre un transit ou un déplacement dans la ZCT-3, les pilotes doivent évaluer le déplacement des autres navires susceptibles d'entraver ce transit afin de déterminer s'ils peuvent continuer d'avancer en toute sécurité. Une décision à ce sujet sera également communiquée au patrouilleur de l'APVF en poste ou directement au Centre des opérations de l'APVF.

RESTRICTIONS LIÉES À LA ZCT-3

Les définitions suivantes s'appliquent aux règlements de la ZCT-3 :

Navire de niveau 1 : désigne l'un des navires suivants :

- Tous les navires pilotés, y compris les ensembles remorqueur-chaland lorsqu'ils sont pilotés, quel que soit leur tonnage
- Tous les ensembles remorqueur-chaland non pilotés dont le chaland a une capacité de charge de 10 000 tonnes ou plus
- Tous les navires non pilotés, y compris les remorqueurs et les chalands, lorsqu'ils transportent des produits

Navire de niveau 2 : tous les autres navires se déplaçant dans les limites de la ZCT-3, y compris les bateaux de plaisance et les voiliers à moteur, les petits bateaux de pêche et les remorqueurs à vide.

a) Fenêtre de transit

Un transit dans la ZCT-3 est défini comme un déplacement à l'intérieur de la ZCT-3 entre la pointe Berry et les abords de Pacific Coast Terminals à Port Moody.

Les fenêtres de transit prévues pour les navires limités par le tirant d'eau ou le tirant d'air peuvent être fournies par l'APVF sur demande au Centre des opérations de l'Administration portuaire bien avant le transit réel.

À des fins de planification uniquement, les agents peuvent utiliser l'outil en ligne Coast Tidal Windows disponible sur le site Web de l'Administration de pilotage du Pacifique.

Toutes les informations de navigation disponibles, y compris celles fournies par les unités de pilotage portables, ainsi que les informations en temps réel sur les marées et les courants, doivent être utilisées conjointement avec les fenêtres de transit prévues afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité des opérations de la ZCT-3.

b) Restrictions liées au transit

Les navires de niveau 2 ne transitent ou ne se déplacent dans la ZCT-3 que s'ils peuvent le faire en toute sécurité et doivent tenir compte de tous les facteurs influençant la sécurité de la navigation, y compris les mouvements du trafic, les marées, les courants de marée, les conditions météorologiques et leur connaissance de la ZCT-3.

Les restrictions et exigences particulières suivantes en matière de transit s'appliquent :

- Les navires-citernes chargés doivent avoir une assiette nulle ou un enfoncement arrière; ils ne doivent pas avoir d'enfoncement avant

- Les navires ayant des caractéristiques de manœuvre jugées inacceptables par les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique peuvent faire l'objet de restrictions spéciales, y compris l'utilisation de remorqueurs supplémentaires
- Un navire dont la coque, l'appareil de propulsion principal, l'appareil à gouverner ou tout autre système de communication ou de navigation présente un défaut préjudiciable à la sécurité de la navigation doit obtenir l'autorisation préalable de l'APVF pour transiter par la ZCT-3 ou se déplacer à l'intérieur de celle-ci

c) Restrictions liées au dégagement du chenal

Le terme « chenal dégagé » est défini comme le transit d'un navire sans être gêné par un autre navire.

Les SCTM déclareront un dégagement de chenal dans la ZCT-3 entre la pointe Admiralty et Port Moody sur les voies VHF 12 et 16 au moyen d'un appel de sécurité afin d'assurer le transit sans entrave des navires soumis à des restrictions, les exemples étant, mais sans s'y limiter, les suivants :

- Un navire de niveau 1
- Autres navires ayant des exigences particulières en matière de transit et nécessitant l'approbation de l'Administration portuaire.
- Un navire qui, pour des raisons de sécurité, a besoin d'un passage libre à travers la ZCT-3 à la demande du capitaine ou du pilote

Les remorqueurs à vide sont autorisés à transiter entre la pointe Admiralty et Port Moody pendant un dégagement du chenal, à condition qu'une entente de navire à navire ait été conclue avec le(s) navire(s) pour le(s)quel(s) un dégagement de chenal a été déclaré.

Tous les autres navires doivent respecter la déclaration de dégagement de chenal pour la ZCT-3 et ne doivent en aucun cas gêner le passage d'un navire pour lequel un dégagement de chenal a été déclaré.

Les SCTM ou les navires désignés par les administrations portuaires, les forces de l'ordre ou les navires de recherche et de sauvetage peuvent orienter les autres navires vers une zone d'attente appropriée jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'un transit de la ZCT-3 puisse être effectué en toute sécurité.

d) Restrictions de vitesse

Sauf exigence contraire pour la sécurité de la navigation, une vitesse maximale de six (6) nœuds sur l'eau s'applique à tous les navires, y compris les remorqueurs et les chalands, entre la pointe Admiralty et Port Moody.

En dehors des cas précisés ci-dessus, les navires qui transitent à l'intérieur de la ZCT-3 doivent naviguer à une vitesse de sécurité qui leur permette de réagir correctement à la situation et aux conditions qui prévalent.

e) Restrictions liées à la visibilité

La visibilité réduite limite la capacité à voir les aides à la navigation et les autres navires ou repères. Pendant les périodes de visibilité réduite, si le capitaine et le pilote d'un navire estiment qu'il est possible de naviguer en toute sécurité, ils doivent le faire à une vitesse de sécurité telle que déterminée par le *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer* (règle 6).

Aucune disposition de la présente section ne doit être interprétée comme obligeant le capitaine d'un navire à effectuer un transit par visibilité réduite ou comme empêchant le capitaine et le pilote de décider d'effectuer un transit par visibilité réduite après avoir évalué les conditions de circulation.

f) Restrictions liées au vent

Il n'y a pas de restrictions permanentes liées au vent pour la ZCT-3. Toutefois, lorsque des avertissements de vent sont en vigueur, le capitaine et/ou le pilote doivent tenir compte de facteurs tels que le faible tirant d'eau du navire ou un franc-bord élevé lorsqu'ils planifient la traversée.

PROCÉDURES LIÉES AU TRAFIC MARITIME DANS LA ZCT-3

a) Ordre de passage

Pour des raisons opérationnelles, l'ordre de passage peut être modifié avec l'accord mutuel de tous les navires qui transitent, s'amarrent ou quittent un poste d'amarrage à l'intérieur de la ZCT-3. Une telle modification doit être communiquée aux SCTM.

Les navires de niveau 1 ont préséance sur les navires de niveau 2 à l'intérieur de la ZCT-3. En principe, en tenant compte de la sécurité et de l'efficacité, l'ordre de priorité suivant s'applique aux navires transitant par la ZCT-3 :

- La première priorité sera accordée aux navires dont la fenêtre ZCT-2 se referme, par rapport aux navires voyageant dans l'autre direction
- La deuxième priorité sera accordée aux navires à plus fort tirant d'eau par rapport aux autres navires se déplaçant dans la même direction
- Les navires se dirigeant vers l'ouest auront la priorité sur les navires se dirigeant vers l'est entre Port Moody et la pointe Admiralty.

Un navire qui se rend à un poste d'amarrage situé dans la ZCT-3, qui en part ou qui se déplace le long d'un poste d'amarrage situé dans la ZCT-3 doit céder le passage aux navires de niveau 1 en transit et ne pas perturber leur déplacement.

b) Règlementation sur le dépassement et la distance de sécurité entre les navires

- Les navires de niveau 2 ne doivent pas dépasser les navires de niveau 1 dans le chenal navigable de la ZCT-3 entre la pointe Admiralty et Port Moody
- Le dépassement est autorisé dans la limite géographique de la ZCT-3 entre la pointe Admiralty et la pointe Berry, à condition de ne pas dépasser la vitesse de sécurité
- Les navires de niveau 1 voyageant dans la même direction doivent maintenir entre eux une distance de sécurité égale ou supérieure à trois câbles

c) Règlementation des navires de niveau 2, y compris les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance

L'Administration portuaire reconnaît que la ZCT-3 comprend des zones régulièrement fréquentées par des bateaux et embarcations de plaisance et des voiliers et ne cherche pas à imposer des restrictions déraisonnables à leur utilisation. Toutefois, comme dans toute voie navigable à usage mixte, la sécurité est d'une importance capitale et il convient de faire preuve d'une bonne compétence nautique :

- Tous les navires de niveau 2, qu'ils soient en route, en train de pêcher ou de dériver à l'intérieur de la ZCT-3, doivent garder le contrôle total en tout temps et rester vigilants quant à la situation

- Les navires de niveau 2 ne doivent pas traverser devant les navires de niveau 1 ni les gêner de quelque manière que ce soit dans la ZCT-3
- Les navires de niveau 2 restent sur le côté du chenal de navigation afin de permettre aux navires de niveau 1 de transiter aussi librement que possible, dans le respect des règles de navigation
- Les bateaux de pêche ne doivent pas entraver la sécurité d'un navire ou d'un ensemble remorqueur-chaland qui navigue à l'intérieur de la ZCT-3

d) Réglementation sur le remorquage

Les remorqueurs participant au remorquage ou à la poussée de chalands dans la ZCT-3, qu'ils soient sur lest ou qu'ils transportent des produits, doivent être d'une puissance suffisante et satisfaire aux exigences relatives aux remorqueurs d'assistance énoncées dans le tableau 3 : *ZCT-3 – Remorqueurs et chalands, y compris les ATB lorsqu'ils ne sont pas pilotés – Matrice de synthèse.*

- Pour les besoins de la ZCT-3, les ATB pilotés sont soumis aux exigences applicables aux navires-citernes de capacité égale
- Les estacades transitant dans la ZCT-3 ne doivent pas avoir plus de deux sections de largeur (40 m maximum) et leur longueur totale ne doit pas dépasser 20 sections (400 m maximum)
- Lors de la traversée de la ZCT-3 avec une estacade ayant plus de 10 sections de longueur (maximum 200 m), le capitaine ou la personne responsable de l'estacade doit, en plus des remorqueurs nécessaires à l'opération de remorquage, prévoir un ou plusieurs remorqueurs d'une puissance adéquate afin de rester à proximité de la côte du chenal de navigation

EXIGENCES EN MATIÈRE DE PILOTAGE DANS LA ZCT-3

La ZCT-3 fait partie de la zone de pilotage obligatoire régie par la *Loi sur le pilotage* et ses règlements d'application. Tous les navires doivent se référer aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique en matière de réservation de pilotes et s'y conformer.

EXIGENCES RELATIVES AUX REMORQUEURS DANS LA ZCT-3

Les navires de niveau 1 qui transitent par la ZCT-3 doivent se conformer aux normes relatives aux remorqueurs énoncées dans le tableau 1 ou 2, selon le cas, qui résument les exigences en matière de puissance de traction et de configuration du train de remorque, raisonnablement réparties entre les coques des remorqueurs pour de tels navires. En outre :

- Tous les remorqueurs d'assistance accompagnant un navire de niveau 1 voyageant ou se déplaçant dans la ZCT-3 doivent être des remorqueurs-tracteurs ou des remorqueurs conçus pour l'amarrage de navires et ayant une force de traction équivalente. Voir le tableau 1 à la fin de la présente réglementation pour les exigences relatives aux remorqueurs d'assistance, le cas échéant.
- Le capitaine et le pilote discutent ensemble et déterminent la disposition et l'utilisation du ou des remorqueurs qui accompagneront le navire
- Les pétroliers transportant des produits et ayant une longueur hors tout de 185 m et/ou une capacité de 40 000 tonnes de jaugeage en lourd d'été et plus ont besoin d'au moins deux remorqueurs d'assistance
- Les remorqueurs d'assistance capables de générer une puissance de traction de plus de 40 tonnes doivent être munis d'un tensiomètre opérationnel que le pilote du remorqueur peut facilement lire depuis le poste de pilotage

- Un transit interrompu de la ZCT-3, pour quelque raison que ce soit, ne réduit pas les exigences minimales en matière d'escorte pour le transit
- Les embarcations facilement manœuvrables peuvent être exemptées de ces exigences à la discrétion de l'APVF, en consultation avec l'APP et les Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique
- Pour les manœuvres d'amarrage et d'appareillage des navires de plus de 250 m, le groupe de remorqueurs requis doit comprendre au moins un remorqueur de mise à poste ayant une puissance de traction de 60 tonnes à l'arrière et un remorqueur de mise à poste ayant une puissance de traction de 60 tonnes à l'avant. Lorsque le navire est équipé d'un propulseur d'étrave en bon état de fonctionnement, la puissance de traction du remorqueur de mise à poste à l'avant du navire peut être réduite de façon proportionnelle, uniquement à la discrétion et sur instruction des pilotes.

Tableau 1 : ZCT-3 – EXIGENCES RELATIVES AU REMORQUAGE ET À LA PUISSANCE DE TRACTION – NAVIRES DE HAUTE MER – MATRICE DE SYNTHÈSE

Longueur hors tout inférieure à 200 m et largeur inférieure à 35 m

Tirant d'eau du navire	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction (tonnes)	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction totale (tonnes)
	Proue		Poupe	
<8 m	1	20	1	30
8 m ou > mais <10 m	1	30	1	30
10 m ou >	1	30	1	50

Longueur hors tout : 200 m–229,9 m et largeur inférieure à 35 m

Tirant d'eau du navire	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction (tonnes)	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction totale (tonnes)
	Proue		Poupe	
<8 m	1	30	1	50
8 m ou > mais <10 m	1	60	1 ou 2	65
10 m ou > mais <12 m	1 ou 2	60	1 ou 2	80
12 m ou >	1 ou 2	60	2	110

Longueur hors tout : 230 m–250 m et largeur inférieure à 45 m

Tirant d'eau du navire	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction (tonnes)	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction totale (tonnes)
	Proue		Poupe	

<10 m	1 ou 2	60	1 ou 2	65
10 m ou > mais <12 m	1 ou 2	60	1 ou 2	80
12 m ou >	1 ou 2	60	2	110

- Quand deux remorqueurs sont utilisés, des puissances de traction similaires seront utilisées, par exemple 60 t et 50 t

TABLEAU 2 : ZCT-3 – REMORQUEURS ET CHALANDS, Y COMPRIS LES ATB LORSQU’ILS NE SONT PAS PILOTÉS – MATRICE DE SYNTHÈSE

Capacité du chaland (tonnes)	Nombre minimum de remorqueurs d’assistance	Puissance de traction (tonnes)	Propulseur d’étrave installé sur le chaland, min 500 HP	Commentaires
<6 000	-	-	-	-
6 000 ou > mais <10 000	-	-	Oui	-
6 000 ou > mais <10 000	1	20	Non	-
10 000 ou > mais <15 000	1	30	Oui	-
10 000 ou > mais <15 000	1 ou 2	40	Non	t combinées
15 000 ou >	1 ou 2	60	Tous les cas	t combinées

TABEAU 3 : ZCT-3 – PROCÉDURES DE TRANSIT – NAVIRES DE HAUTE MER – MATRICE DE SYNTHÈSE

Section	Longueur et largeur du chenal	Facteur de largeur hors membrures selon les normes de l'AIPCN	LHT et largeur hors membrures maximales	Profondeur utile	Tirant d'air maximal	Commentaires
Section 1	2,4 NM x 345 m	7,8	LHT 250 m Largeur hors membrures 44 m pour la circulation à double sens Largeur hors membrures 48,1 m pour la circulation à sens unique	14 m au-dessous du zéro des cartes	Aucune restriction	Circulation à double sens avec une largeur hors membrures combinée maximale de 88 m
Section 2	1,4 NM x 141 m	3,2	LHT 240 m Largeur hors membrures 44 m	14,1 m au-dessous du zéro des cartes	42 m au-dessus de la pleine mer supérieure, offrant une hauteur libre de 2 m sous les câbles aériens	Dégagement de chenal pour les navires de niveau 1
Section 3	1,1 NM x 104 m	3,2	LHT 240 m Largeur hors membrures 32,5 m	13 m au-dessous du zéro des cartes dans le chenal principal 12,9 m au-dessous du zéro des cartes dans le bassin d'évitage	Aucune restriction	Dégagement de chenal pour les navires de niveau 1

8.19 PROCÉDURES RELATIVES À LA ZONE DE CONTRÔLE DU TRAFIC DU FLEUVE FRASER (ZCT-4)

GUIDE DU CONTENU

Introduction à la ZCT-4

Application de la ZCT-4

Enveloppe de navigation de la ZCT-4 (dégagements)

- a) Dégagements verticaux
- b) Dégagements horizontaux
- c) Dégagements sous quille (DSQ)

Communications liées à la ZCT-4

- a) Services de communication et de trafic maritimes

Restrictions liées à la ZCT-4

- a) Fenêtres de transit
- b) Restrictions liées au transit
- c) Zones de transit dégagées
- d) Restrictions de vitesse
- e) Restrictions liées à la visibilité
- f) Restrictions liées au vent

Procédures liées au trafic maritime dans la ZCT-4

- a) Ordre de passage
- b) Règlementation sur le dépassement et la distance de sécurité entre les navires
- c) Règlementation des navires de niveau 2, y compris les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance
- d) Règlementation sur le remorquage
- e) Règlementation sur le mouillage

Exigences en matière de pilotage dans la ZCT-4

Exigences relatives aux remorqueurs d'assistance et d'escorte dans la ZCT-4

Tableau 1 : Bras sud du fleuve Fraser (ZCT-4) – Procédures de transit pour les navires de haute mer – Matrice de synthèse

Tableau 2 : Bras sud du fleuve Fraser (ZCT-4 – Navires-citernes et transporteurs de GNL – Exigences en matière de remorquage et de puissance de traction – Matrice de synthèse

INTRODUCTION À LA ZCT-4

La zone de contrôle du trafic du bras sud du fleuve Fraser (ZCT-4) comprend une zone s'étendant sur une distance maximale de 61 m de part et d'autre du chenal de navigation en eau profonde cartographié ou du rivage, selon ce qui est le moins élevé, et délimitée :

- À l'ouest, par une ligne traversant le chenal de navigation à un mille marin au sud-ouest du feu de Sand Heads
- À l'est, par une ligne tracée à travers le fleuve Fraser au niveau du quai de New Westminster.



Image : Vue d'ensemble de la ZCT-4

Les restrictions relatives au transit des navires de haute mer sur le fleuve Fraser varient en fonction des sections 1 à 4 du fleuve, dont les limites géographiques sont illustrées ci-dessous.

Section 1 : un mille marin à l'ouest de Sand Heads jusqu'à la pointe Garry

Section 2 : de la pointe Garry à la bouée S-23

Section 3 : de la bouée S-23 au terminal de Lafarge Cement

Section 4 : du terminal de Lafarge Cement au quai de New Westminster

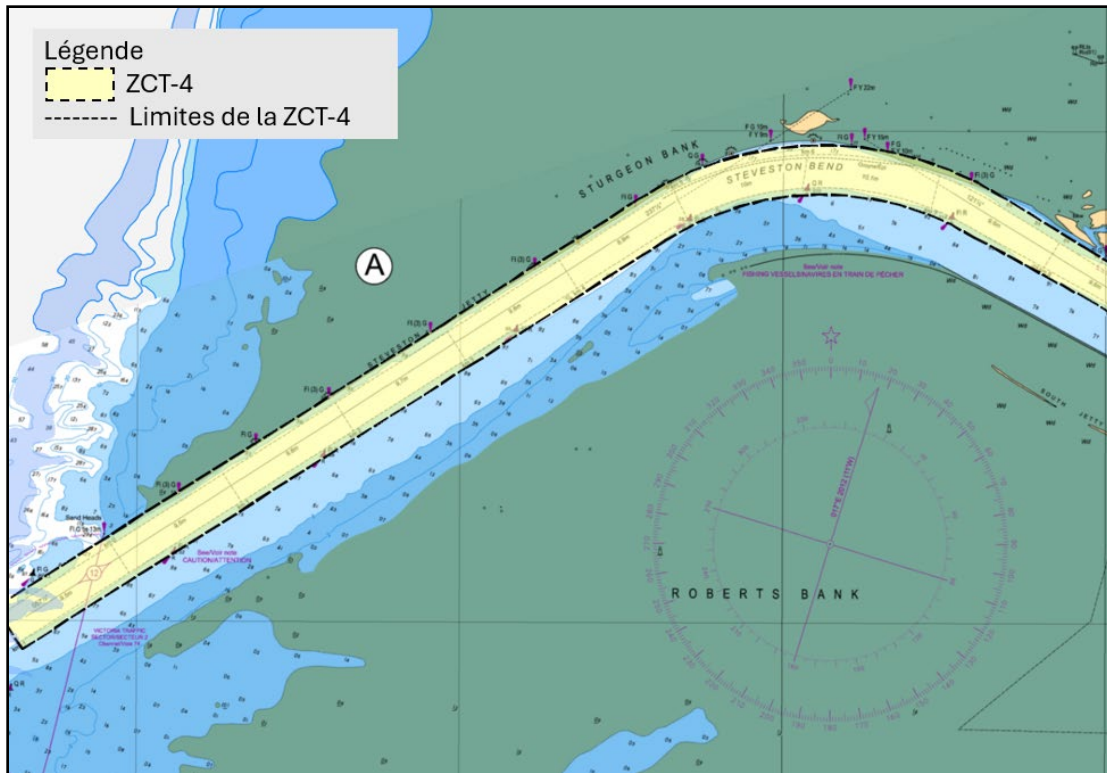


Image : ZCT-4 section 1 – un mille marin à l'ouest de Sand Heads jusqu'à la pointe Garry

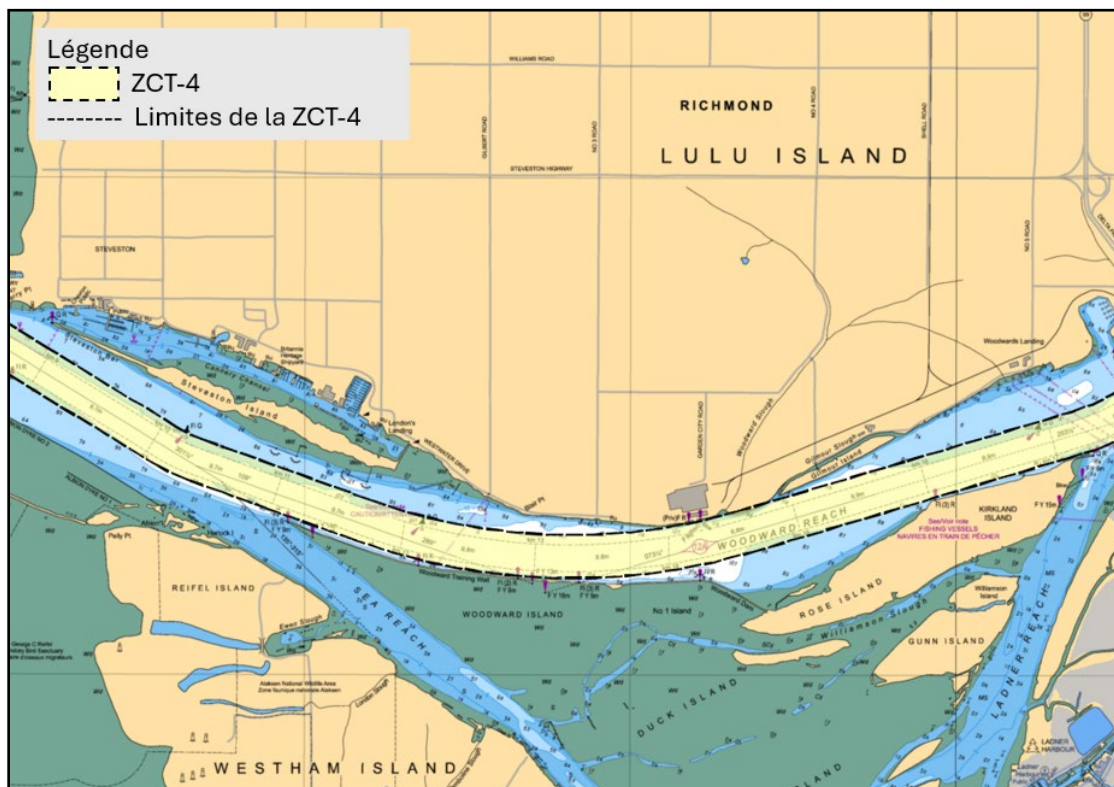


Image : ZCT-4 section 2 – de la pointe Garry à la bouée S-23

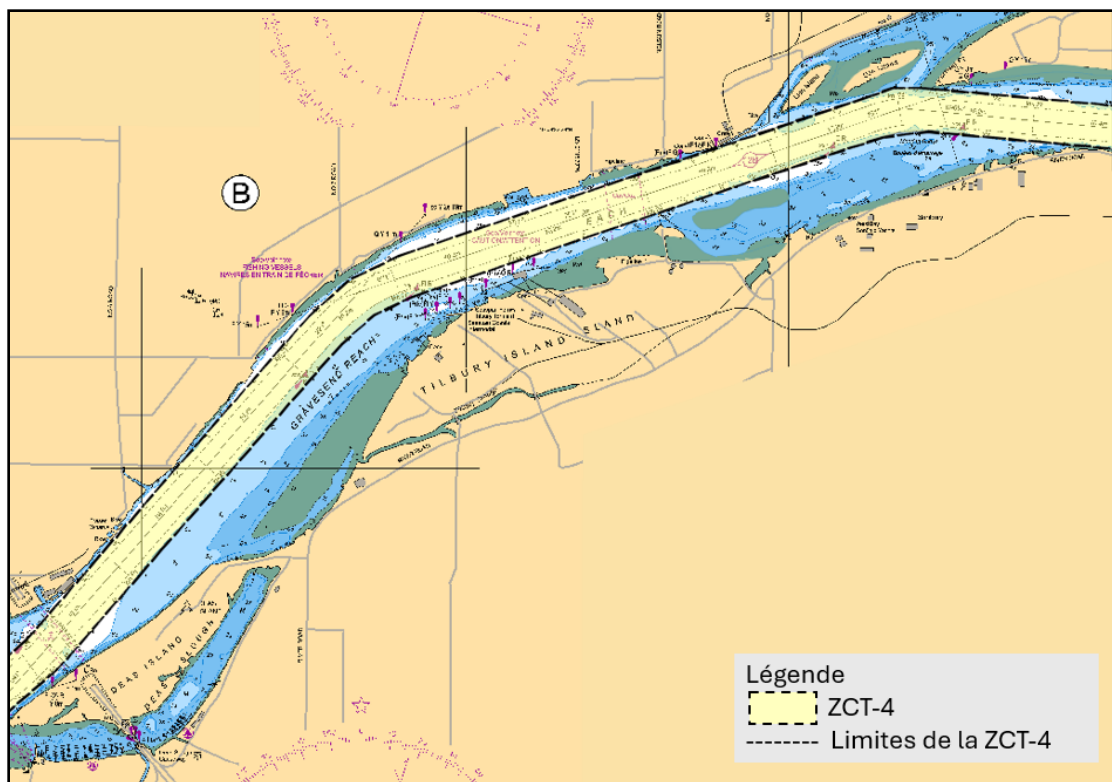


Image : ZCT-4 section 3 – de la bouée S-23 au terminal de Lafarge Cement

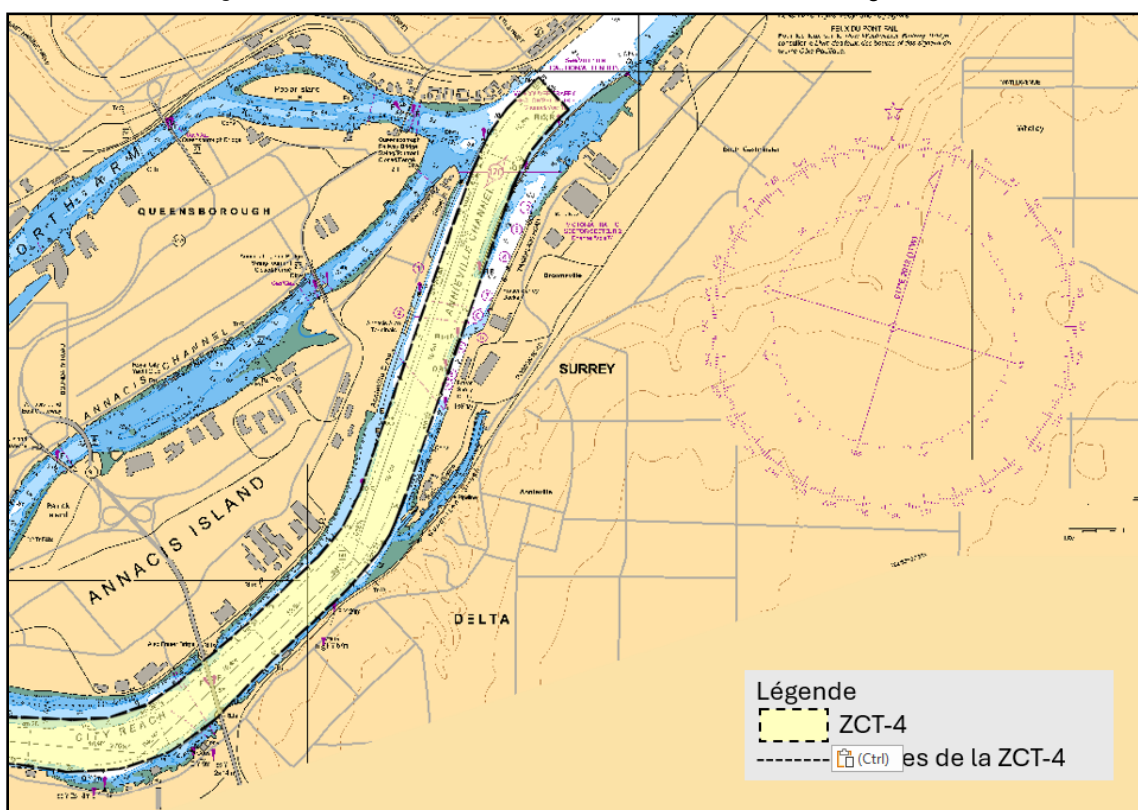


Image : ZCT-4 section 4 – du terminal de Lafarge Cement au quai de New Westminster

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a établi la zone de contrôle du trafic ZCT-4 et a élaboré les procédures connexes en consultation avec l'Administration de pilotage du Pacifique (APP), les Pilotes maritimes du fleuve Fraser (PMFF) et l'ensemble de l'industrie maritime. L'objectif des procédures de la ZCT-4 est de faciliter la navigation en toute sécurité et le déplacement efficace des navires dans cette zone du port, et elles font partie intégrante des procédures de l'Administration portuaire énoncées dans le présent guide.

APPLICATION DE LA ZCT-4

Les procédures de la ZCT-4 s'appliquent à l'ensemble du trafic maritime qui traverse cette dernière, à l'exception des navires de patrouille désignés par l'Administration portuaire et des navires chargés de l'application de la loi et de la sécurité, des navires de recherche et de sauvetage ou d'autres navires d'intervention d'urgence.

Les procédures de la ZCT-4 ne dispensent pas le capitaine de se conformer à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ou à d'autres règlements, exigences ou normes concernant les navires transitant dans les ports canadiens.

Ces procédures peuvent être modifiées par l'Administration portuaire en cas d'urgence entraînant (ou risquant d'entraîner) des pertes de vies humaines, des dommages corporels, une grave pollution de l'environnement ou une navigation dangereuse dans le port.

Le capitaine du port, désigné par l'Administration portuaire, est chargé d'interpréter et de superviser la mise en œuvre de ces procédures. Pour ce faire, il consulte un certain nombre de parties prenantes, notamment les pilotes, d'autres organismes constitués par une loi et des experts de l'industrie, le cas échéant, sur les questions de sécurité.

Conformément aux définitions standard du Guide d'information portuaire de l'APVF, toute mention du terme « transportant des produits » désigne un navire-citerne [y compris les chalands et les remorqueurs-chalands articulés (ATB)] qui transporte plus de 6 000 tonnes de liquides en vrac.

ENVELOPPE DE NAVIGATION DE LA ZCT-4 (DÉGAGEMENTS)

Le chenal de navigation en eau profonde ZCT-4 est situé dans le bras sud du fleuve Fraser et s'étend de Sand Heads (km 0) à New Westminster (km 35).

Le chenal de navigation de la ZCT-4 est entretenu dans le cadre du programme annuel de dragage d'entretien du fleuve Fraser de l'Administration portuaire, qui vise à assurer un accès sécuritaire et sans entrave aux terminaux du fleuve Fraser. La quantité de dragage nécessaire varie d'une année à l'autre et dépend en grande partie du débit du fleuve pendant la période de crue. La durée et l'ampleur de la crue nivale dépendent de l'accumulation de neige dans le bassin du fleuve Fraser et de la rapidité de sa fonte.

Le chenal de navigation ZCT-4 est conçu et entretenu pour offrir un tirant d'eau de 11,5 m, toujours assujéti à la tolérance de marée et au remplissage saisonnier. Même le jour de l'année où la tolérance de marée est la plus faible, un navire de haute mer aura toujours suffisamment d'eau sous la quille pour parcourir l'ensemble du chenal de navigation. La spécification correspondante des profondeurs d'eau est appelée « profondeur de calcul ».

Les profondeurs de calcul du chenal sont fondées sur un transit de deux heures en amont d'un navire ayant un tirant d'eau maximal de 11,5 mètres. Le chenal est régulièrement inspecté et dragué pour enlever les matériaux de remplissage. Les Pilotes maritimes du fleuve Fraser reçoivent en permanence de l'information actualisée sur l'hydrographie et les marées du chenal.

Il convient de noter que l'amplitude de la marée à Sand Heads est supérieure à celle de New Westminster et que, par conséquent, la tolérance de marée en amont est moindre, comme le montre l'image ci-dessous.

Aide à la marée et grade de conception
Fluve Fraser - chenal de navigation en eau profonde

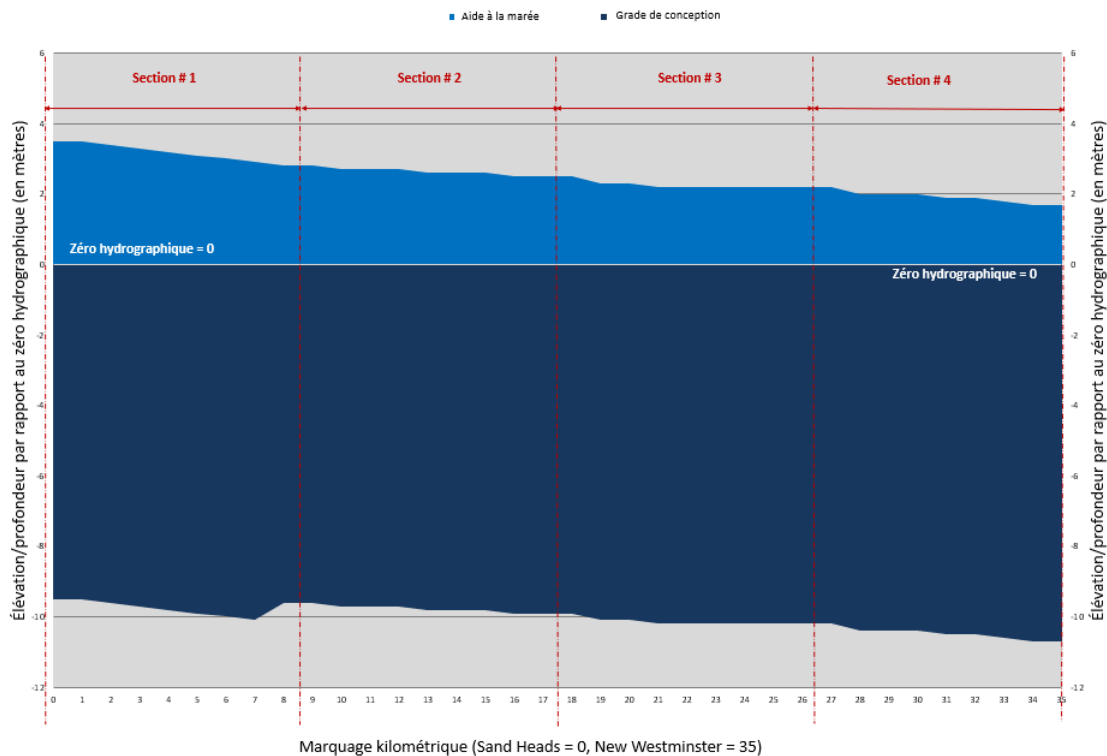


Image : ZCT-4 – aide à la marée et grade de conception

Selon les normes de l'Association Internationale de Navigation (AIPCN), la taille maximale des navires pouvant transiter par la ZCT-4 dans les deux sens sans restriction est de 270 m de longueur hors tout et de 33 m de largeur hors membrures, à l'exception des navires préapprouvés.

Les navires d'une longueur hors tout (LHT) supérieure à 270 m et d'une largeur hors membrures de 33 m peuvent transiter en toute sécurité, mais ils doivent en informer le port au moins 48 heures à l'avance et peuvent faire l'objet de restrictions particulières. Voir le [Tableau 1 : Bras sud du fleuve Fraser \(ZCT-4\) – Procédures de transit pour les navires de haute mer – Matrice de synthèse](#).

La taille maximale des navires autorisés à transiter par le bras sud du fleuve Fraser (ZCT-4) est la suivante :

- LHT maximale de 295 m et largeur hors membrures de 33 m
- LHT maximale de 250 m et largeur hors membrures de 38 m

Tableau récapitulatif des contraintes liées au chenal de navigation :

LHT	Largeur hors membrures	Conception du chenal	Notification requise
<270 m	Jusqu'à 33 m	À deux sens	Non
>270 m - <295 m	Jusqu'à 33 m	Chenal dynamique, voir tableau 1	Oui
<250 m	>33 m jusqu'à 38 m	Chenal dynamique, voir tableau 1	Oui

Les navires dont les dimensions dépassent les limites susmentionnées peuvent être autorisés à traverser la ZCT-4 sur présentation d'une demande à l'Administration portuaire; l'approbation peut être accordée au cas par cas après consultation de l'APP et des PMFF. Ces demandes doivent être faites suffisamment à l'avance.

De concert avec le capitaine, le pilote doit évaluer toutes les conditions liées au dégagement mentionnées dans cette section avant de traverser la ZCT-4.

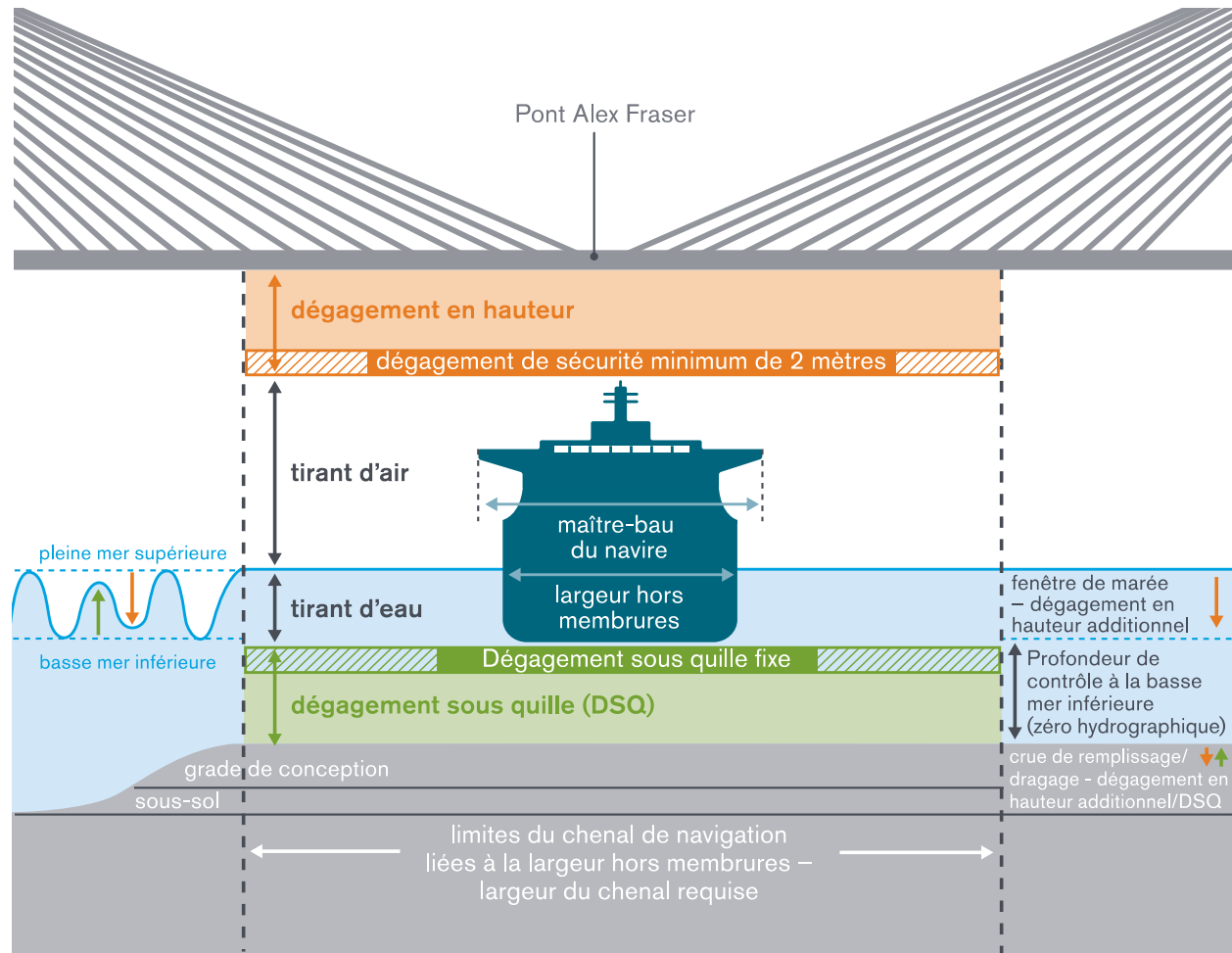


Image : Enveloppe de navigation de la ZCT-4

a) Dégagements verticaux

Les hauteurs libres dans le fleuve Fraser sont indiquées comme des distances mesurées à partir de la pleine mer supérieure, le système de référence des grandes marées, jusqu'à l'élément le plus bas de la structure du pont ou le point le plus bas des traversées aériennes, au droit du chenal de navigation. Les restrictions verticales suivantes s'appliquent :

- Section 1 : aucune restriction
- Section 2 : aucune restriction
- Section 3 : aucune restriction

- Section 4 : dégagement vertical de 57 m (tirant d'air maximal sans restriction de 55 m + 2 m de hauteur libre) sous les lignes électriques de la pointe Purfleet, du pont Alex Fraser et de Gunderson Slough. Un dégagement supplémentaire de 1 m doit être autorisé pendant la saison des crues.

Que le chenal de navigation soit utilisé comme voie unique ou comme chenal dynamique, le tirant d'air maximal pour le transit de la ZCT-4 dépend du niveau réel de l'eau et de l'exigence d'une hauteur libre minimale de 2 mètres. Voir le [Tableau 1 : Bras sud du fleuve Fraser \(ZCT-4\) – Procédures de transit pour les navires de haute mer – Matrice de synthèse](#).

Les navires qui dépassent le tirant d'air maximal à la pleine mer supérieure peuvent être en mesure de traverser la ZCT-4, mais sous réserve des fenêtres de marée. Des marées plus basses augmenteront le tirant d'air maximal autorisé mais réduiront d'autant la profondeur disponible. L'amplitude maximale de la marée dépend des conditions saisonnières du fleuve.

Les navires ayant un tirant d'air supérieur à la valeur maximale autorisée pour le transit de la ZCT-4, tel qu'indiqué ci-dessus, doivent obtenir l'autorisation de l'Administration portuaire et de l'APP. Le tirant d'air maximal du navire ou de l'équipement flottant doit être signalé au moins 24 heures à l'avance au Centre des opérations de l'Administration portuaire (capitainerie@portvancouver.com) et à l'APP (marineops@ppa.gc.ca).

Le tirant d'air doit être vérifié par une société d'inspection locale qualifiée et indépendante relevant de la compétence de l'Administration portuaire avant le transit. Les résultats détaillés de cette vérification doivent être communiqués à l'Administration portuaire et à l'APP. Par la suite, le tirant d'eau/tirant d'air vérifié du navire doit être maintenu jusqu'à la fin du transit.

Dès réception du relevé du tirant d'air par l'Administration portuaire, cette dernière examine la demande de transit et détermine si le navire est autorisé à traverser la ZCT-4 avec une restriction de marée.

Dès réception du relevé du tirant d'air par l'APP, cette dernière se met en rapport avec les PMFF pour vérifier les durées de transit réelles d'après les fenêtres actuelles, la hauteur de la marée, le tirant d'air du navire, le tirant d'air et les autres trafics de navires prévus dans la ZCT-4. L'APP et les PMFF valideront la demande de transit et indiqueront au pilote dépêché que le tirant d'air a été vérifié.

Les fenêtres de transit sont calculées en utilisant le tirant d'air statique, c'est-à-dire le tirant d'air du navire lorsqu'il ne se déplace pas dans l'eau.

b) Dégagements horizontaux

La largeur du chenal navigable est comprise entre 200 et 260 mètres, d'après la conception du chenal pour la section particulière du fleuve Fraser.

- Section 1 : largeur du chenal de navigation : 250 m. Après la courbe de Steveston, le chenal passe de 250 m à 200 m
- Section 2 : largeur du chenal de navigation : 200 m
- Section 3 : largeur du chenal de navigation : 200 m
- Section 4 : largeur du chenal de navigation : 200 m et 260 m dans la courbe de Mungo

Le chenal de la ZCT-4 est conçu pour permettre une circulation à double sens entre la station de pilotage de Sand Heads et les quais de Fraser Surrey lorsque les navires voyageant dans les deux sens ne dépassent pas une largeur hors membrures combinée de 66 mètres.

Les navires peuvent transiter avec une largeur hors membrures allant jusqu'à 38 mètres, mais si leur largeur hors membrures dépasse 33 mètres, ils sont tenus de notifier l'Administration portuaire et l'APP au moins 48 heures à l'avance et peuvent être soumis à des restrictions.

c) Dégagement sous quille (DSQ)

Les fenêtres de transit sont calculées en utilisant le tirant d'eau statique, c'est-à-dire le tirant d'eau du navire lorsqu'il ne se déplace pas dans l'eau.

Les dégagements sous quille (DSQ) fixes suivants, établis par les PMFF, s'appliquent aux sections fluviales respectives et sont fondés sur l'expérience des pilotes. Un pilote peut exiger un DSQ ajusté s'il le juge approprié compte tenu du navire et des conditions qui prévalent.

	LHT <250 m	LHT >250 m
Section 1	1,5 m DSQ	1,9 m DSQ
Section 2	0,9 m DSQ	1,4 m DSQ
Section 3	0,9 m DSQ	1,4 m DSQ
Section 4	0,9 m DSQ	1,4 m DSQ

Le DSQ requis pour tous les navires au moment de l'amarrage est de 0,9 m. Se référer aux tableaux de DSQ de la section 8.3 DSQ pour les exigences le long d'un poste d'amarrage.

Les navires à plus fort tirant d'eau, en particulier pendant les mois d'hiver, peuvent être approuvés au cas par cas par l'Administration portuaire et l'APP jusqu'à concurrence d'environ 12 m, en fonction des niveaux d'eau et du programme annuel de dragage d'entretien du fleuve Fraser. Les demandes de transit avec un tirant d'eau supérieur à 11,5 m doivent être faites dans les meilleurs délais possibles.

COMMUNICATIONS DANS LA ZCT-4

a) Services de communication et de trafic maritimes

La communication avec les navires qui transitent, ont l'intention de transiter ou manœuvrent dans la ZCT-4 est assurée par les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne pour le compte de l'Administration portuaire.

Tous les navires qui transitent dans la ZCT-4 doivent surveiller la voie VHF 74.

Dans la mesure du possible, les SCTM fourniront aux navires des renseignements sur tout le trafic connu ayant l'intention de traverser la ZCT-4 au moins 15 minutes avant l'entrée dans la ZCT-4, ou plus tôt si le navire quitte un terminal du fleuve Fraser. Les SCTM doivent également, à ce moment-là, informer le navire de tout ordre précis qui a pu être émis par l'Administration portuaire concernant le transit dans la ZCT-4.

Lorsque les navires sont tenus d'attendre le passage d'un autre navire, ils doivent, dans la mesure du possible, en être informés par les SCTM avant de quitter leur poste d'amarrage, de lever l'ancre ou d'entrer dans la ZCT-4.

Les avis périodiques exigeant une action ou une prise de connaissance de la part des navires relevant du territoire de compétence de l'Administration portuaire seront diffusés par les SCTM sous forme d'avertissements de navigation ou sur le réseau de radiodiffusion maritime continue.

Tous les navires transitant par la ZCT-4 doivent, lorsque le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* des SCTM l'exige, surveiller les voies VHF 16 (voie de sécurité internationale désignée) et 74 (SCTM).

La procédure suivante sera appliquée aux navires dont le tirant d'eau est limité lorsqu'ils traversent la ZCT-4 :

- Un pilote du fleuve Fraser communiquera avec les SCTM lorsqu'il sera affecté à un navire dont le tirant d'eau est limité, en indiquant l'heure à laquelle le navire commencera son transit

- Les SCTM diffuseront un message de sécurité sur la voie 74 deux heures avant que le navire n'entre dans le fleuve Fraser à Sand Heads, ou deux heures avant son départ d'un terminal
- Si le trafic le justifie, une diffusion simultanée peut également être effectuée sur la voie 11. Sinon, on peut communiquer individuellement avec tous les navires entrants concernés par le transit
- Un dernier message de sécurité est diffusé lorsque le pilote place un appel à Sand Heads à l'arrivée ou lorsqu'il s'apprête à quitter un terminal

En cas d'interruption des communications entre les navires et les SCTM, si les SCTM n'ont pas fourni aux navires des informations sur le trafic avant d'entreprendre un transit dans la ZCT-4, les pilotes doivent évaluer le déplacement connu des autres navires susceptibles d'entraver ce transit afin de déterminer s'ils peuvent continuer d'avancer en toute sécurité. Une décision à ce sujet sera également communiquée au Centre des opérations de l'Administration portuaire.

RESTRICTIONS LIÉES À LA ZCT-4

Les définitions suivantes s'appliquent aux règlements de la ZCT-4 :

Navire de niveau 1 : désigne l'un des navires suivants :

- Tous les navires pilotés et les ensembles remorqueur-chaland lorsqu'ils sont pilotés, quel que soit leur tonnage
- Tous les ensembles remorqueur-chaland non pilotés dont le chaland a une capacité de charge de 10 000 tonnes ou plus
- Tous les navires non pilotés, y compris les chalands et les remorqueurs-chalands articulés (ATB), lorsqu'ils transportent des produits

Navire de niveau 2 : tous les autres navires se déplaçant dans les limites de la ZCT-4, y compris les bateaux de pêche, les bateaux de plaisance et les voiliers.

a) Fenêtres de transit

Un transit dans la ZCT-4 est défini comme tout déplacement à l'intérieur de la ZCT-4 autre qu'un déplacement d'un poste d'amarrage à un autre dans le même terminal ou un remorquage à quai.

Les fenêtres de transit sont établies par les Pilotes maritimes du fleuve Fraser pour tous les navires de niveau 1 qu'ils pilotent et dépendent des facteurs suivants :

- Longueur hors tout du navire
- Tirant d'eau et/ou tirant d'air du navire
- Conditions de courant et de marée
- État du chenal
- Poste d'amarrage attribué
- Accostage à bâbord ou à tribord à quai

Les fenêtres de transit visent à assurer une tolérance de marée apte à permettre un transit de la ZCT-4 en toute sécurité. Voir le [Tableau 1 : Bras sud du fleuve Fraser \(ZCT-4\) – Procédures de transit pour les navires de haute mer – Matrice de synthèse](#).

Toutes les demandes de fenêtres de transit doivent être adressées aux PMFF par l'intermédiaire du bureau de répartition de l'APP au moins 24 heures avant le transit prévu.

Les capitaines et les agents de navires doivent comprendre que, quelle que soit la taille du navire, l'état du chenal peut varier en raison du remplissage – en particulier pendant les crues – ce qui a une incidence sur la largeur et la profondeur disponibles du chenal. Ces conditions peuvent entraîner des modifications des fenêtres de transit.

À des fins de planification uniquement, les agents peuvent utiliser l'outil en ligne *Fraser River Tidal Windows* disponible sur le site Web de l'APP.

b) Restrictions liées au transit

Se référer à la section « Enveloppe de navigation de la ZCT-4 (dégagements) » pour connaître la taille maximale des navires qui peuvent transiter par la ZCT-4 sans notification préalable à l'Administration portuaire.

Les navires de niveau 2 ne doivent transiter ou se déplacer dans la ZCT-4 que s'ils peuvent le faire en toute sécurité et doivent tenir compte de tous les facteurs influençant la sécurité de la navigation, y compris l'autre trafic maritime, la hauteur de la marée, le courant de marée, les conditions météorologiques et leur niveau de connaissance de la ZCT-4.

Les combinaisons remorqueur-chaland – y compris les ATB – transportant des cargaisons liquides en vrac ne sont pas autorisées à se croiser ou à se dépasser dans les courbes de la ZCT-4. Les navires doivent planifier leurs transits afin d'éviter de telles rencontres.

Le *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* s'applique à l'ensemble du trafic maritime sur le fleuve Fraser. La navigation dans la ZCT-4 est normalement libre, mais pendant certaines périodes, généralement entre juillet et septembre, il faut faire preuve d'une prudence accrue en raison des bateaux de pêche et des filets qui pourraient obstruer le chenal de navigation.

Les restrictions et exigences particulières suivantes en matière de transit s'appliquent :

- Les navires ayant une longueur hors tout supérieure à 270 m ou une largeur hors membrures supérieure à 33 m ne peuvent pas transiter par la ZCT-4 sans notification préalable à l'Administration portuaire, à l'exception des navires préapprouvés. Voir *Enveloppe de navigation (dégagements) de la ZCT-4* - [Tableau récapitulatif des contraintes liées au chenal de navigation](#).
- Le tirant d'air maximal autorisé pour le transit des sections 3 et 4 de la ZCT-4 (voir figure 1) sans l'approbation de l'Administration portuaire est fondé sur une hauteur libre minimale de 2 m et une hauteur libre supplémentaire de 1 m pour une hauteur libre saisonnière de 3 m pendant la saison des crues
- Si le tirant d'air prévu au moment du transit de la ZCT-4 dépasse le maximum autorisé, l'Administration portuaire peut approuver le transit sur la base du calcul de la hauteur libre minimale de 2 m ou exiger la vérification du tirant d'air par une société d'inspection locale qualifiée et indépendante relevant du territoire de compétence de l'Administration portuaire avant le transit
Dans tous les cas, se référer au [Tableau 1 : Bras sud du fleuve Fraser \(ZCT-4\) Procédures de transit pour les navires de haute mer ZCT-4 – Matrice de synthèse](#).
- Les ensembles remorqueur-chaland non pilotés dont la capacité de charge est supérieure ou égale à 15 000 tonnes ne peuvent transiter par la ZCT-4 sans l'accord préalable de l'Administration portuaire

Les navires-citernes chargés doivent avoir une assiette nulle ou un enfoncement arrière; ils ne doivent pas avoir d'enfoncement avant.

Les navires ayant des caractéristiques de manœuvre jugées inacceptables par les PMFF peuvent se voir refuser l'autorisation de traverser la ZCT-4 ou être soumis à des restrictions particulières.

Un navire dont la coque, l'appareil de propulsion principal, l'appareil à gouverner ou tout autre système de communication ou de navigation présente un défaut préjudiciable à la sécurité de la navigation doit obtenir l'autorisation préalable de Transports Canada, de l'Administration portuaire et de l'APP pour transiter par la ZCT-4.

Lors de son déplacement à l'intérieur du chenal maritime du fleuve Fraser, un navire handicapé par son tirant d'eau, au sens de la règle 3h) du *Règlement sur les abordages* pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et dont la fenêtre de déplacement dans le chenal de navigation a été organisée par les PMFF, peut, en vertu des règlements établis par l'Administration portuaire, outre les feux prescrits pour les navires à propulsion mécanique de sa catégorie montrer à l'endroit le plus visible, trois feux rouges superposés visibles sur tout l'horizon la nuit ou une marque cylindrique le jour.

La règle 3, alinéa h) prévoit que

« L'expression "*navire handicapé par son tirant d'eau*" désigne tout navire à propulsion mécanique qui, en raison de son tirant d'eau et de la profondeur et de la largeur disponibles des eaux navigables, peut difficilement modifier sa route. »

c) Zones de transit dégagées

Les zones de transit dégagées s'appliquent aux navires-citernes transportant des produits, aux transporteurs de GNL, aux remorqueurs-chalands transportant des marchandises liquides, et aux navires moins facilement manœuvrables désignés par l'Administration portuaire. Ces navires ne doivent être gênés par aucun autre navire dans les zones de libre transit désignées, comme le montre l'image ci-dessous.

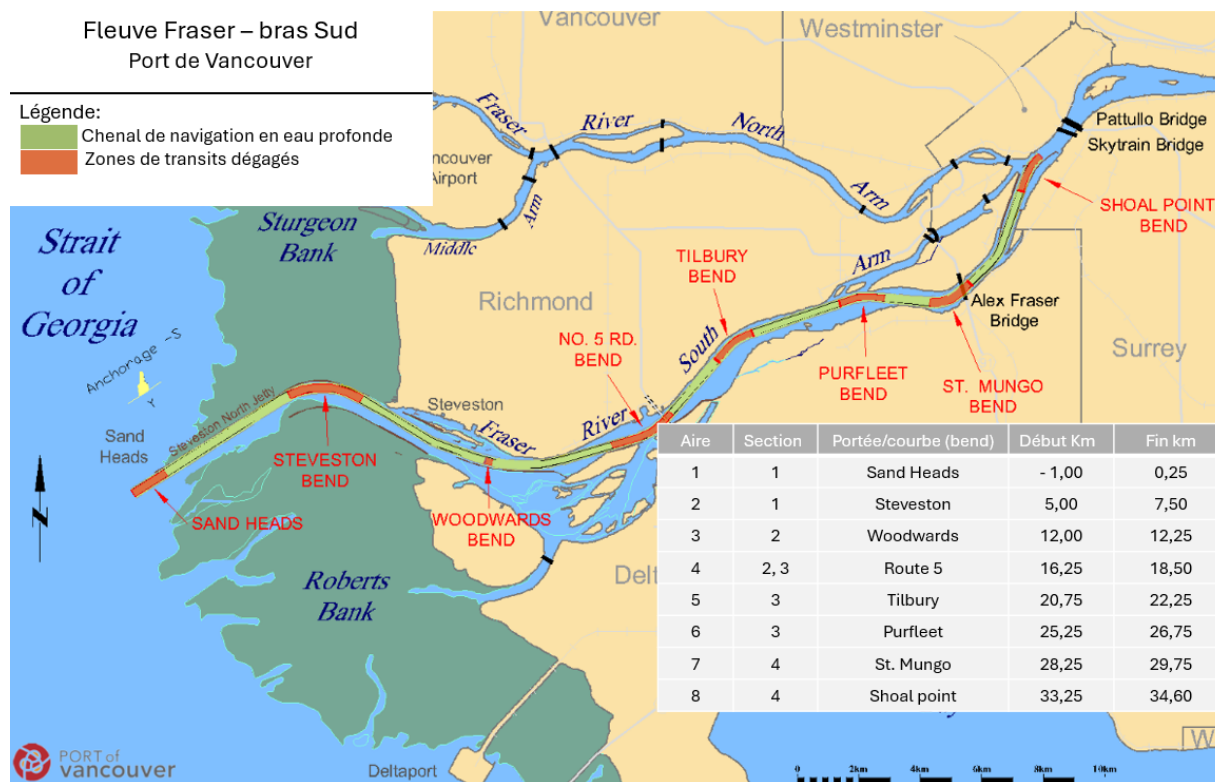


Image : ZCT-4 – vue aériennes des zones où les transits dégagés sont requis dans le fleuve Fraser

FLEUVE FRASER - ZONES DE TRANSITS DÉGAGÉS - UTM NAD 83				
Sand Heads	Abscisse	Ordonnée	Lat	Long
NO	5438654.2048	477066.3288	49° 6' 1.11"	-123° 18' 51.05"
SO	5438443.5592	477200.9708	49° 5' 54.31"	-123° 18' 44.36"
SE	5439111.0145	478256.6205	49° 6' 16.06"	-123° 17' 52.43"
NE	5439322.3189	478123.0189	49° 6' 22.88"	-123° 17' 59.06"
Courbe Steveston	Abscisse	Ordonnée	Lat	Long
SO	5441639.2355	482260.1111	49° 7' 38.39"	-123° 14' 35.37"
NO	5441862.8227	482148.2693	49° 7' 45.62"	-123° 14' 40.93"
NE	5441723.3784	484630.3591	49° 7' 41.35"	-123° 12' 38.43"
SE	5441513.0850	484501.5644	49° 7' 34.53"	-123° 12' 44.75"
Courbe Woodward	Abscisse	Ordonnée	Lat	Long
SO	5439528.2317	488549.5973	49° 6' 30.57"	-123° 9' 24.8"
NO	5439720.7138	488603.9171	49° 6' 36.81"	-123° 9' 22.15"
NE	5439660.4792	488842.0396	49° 6' 34.87"	-123° 9' 10.39"
SE	5439465.8065	488796.1345	49° 6' 28.56"	-123° 9' 12.64"
Courbe route no. 5	Abscisse	Ordonnée	Lat	Long
SO	5440018.5637	492752.2104	49° 6' 46.68"	-123° 5' 57.54"
NO	5440210.2581	492695.1730	49° 6' 52.88"	-123° 6' 0.36"
NE	5441239.9695	494565.4707	49° 7' 26.3"	-123° 4' 28.15"
SE	5441108.3427	494716.0509	49° 7' 22.04"	-123° 4' 20.71"
Courbe Tilbury	Abscisse	Ordonnée	Lat	Long
SO	5442802.3694	496196.8526	49° 8' 16.94"	-123° 3' 7.71"
NO	5442933.9963	496046.2723	49° 8' 21.2"	-123° 3' 15.14"
NE	5443867.0384	497247.5897	49° 8' 51.44"	-123° 2' 15.87"
SE	5443677.6079	497311.7474	49° 8' 45.3"	-123° 2' 12.7"
Courbe Purfleet	Abscisse	Ordonnée	Lat	Long
SO	5444639.9712	500153.2007	49° 9' 16.49"	-122° 59' 52.44"
NO	5444829.4014	500089.0431	49° 9' 22.62"	-122° 59' 55.6"
NE	5445008.8176	501593.3024	49° 9' 28.43"	-122° 58' 41.33"
SE	5444809.6454	501575.1254	49° 9' 21.98"	-122° 58' 42.23"
Courbe St. Mungo	Abscisse	Ordonnée	Lat	Long
SO	5444645.1609	503066.3478	49° 9' 16.63"	-122° 57' 28.61"
NO	5444900.6466	503089.6641	49° 9' 24.9"	-122° 57' 27.45"
NE	5445476.1363	504299.4155	49° 9' 43.51"	-122° 56' 27.7"
SE	5445321.4453	504445.2151	49° 9' 38.5"	-122° 56' 20.5"
Chenal Annieville	Abscisse	Ordonnée	Lat	Long
SO	5448361.0951	506119.6874	49° 11' 16.88"	-122° 54' 57.66"
NO	5448426.9011	505930.8235	49° 11' 19.02"	-122° 55' 6.98"
NE	5449625.6622	506603.7237	49° 11' 57.81"	-122° 54' 33.67"
SE	5449478.4988	506739.1597	49° 11' 53.04"	-122° 54' 26.98"

Image : ZCT-4 – coordonnées des zones où les transits dégagés sont requis

Les SCTM émettront un avis de zone de libre transit sur les voies VHF 16 et 74 au moyen d'un appel Sécurité au moins 15 minutes avant l'entrée d'un navire soumis à des restrictions dans la ZCT-4, afin d'assurer le transit sans entrave de ces navires, à savoir :

- Tous les pétroliers pilotés transportant des produits [y compris les chalands et les remorqueurs-chalands articulés transportant des produits (ATB)]
- Tous les transporteurs de GNL pilotés, quel que soit l'état de la cargaison
- Toutes les combinaisons remorqueur-chaland, y compris les remorqueurs et chalands articulés (ATB), transportant des cargaisons liquides en vrac
- Un navire qui, pour des raisons de sécurité, a besoin d'une zone de transit dégagée dans la ZCT-4 à la demande du capitaine ou du pilote

Les Pilotes maritimes du fleuve Fraser répéteront l'avis qu'une zone de transit dégagée a été déclarée aux points d'appel standard des SCTM.

Les remorqueurs à vide, les autres petits navires facilement manœuvrables et les dragues actives peuvent, sur demande, bénéficier d'une exemption de conformité de la part des SCTM, à condition qu'une entente de navire à navire ait été conclue avec le navire pour lequel une zone de transit dégagée a été déclarée.

Tous les autres navires doivent respecter la déclaration de zone de libre transit pour la ZCT-4 et ne doivent en aucun cas gêner le passage d'un navire pour lequel la zone de transit dégagée a été déclarée.

Les navires retardés dans leur transit en raison d'autres trafics doivent rester à l'écart des zones touchées jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'un transit puisse être effectué en toute sécurité.

d) Restrictions de vitesse

Tous les navires doivent transiter ou manœuvrer à l'intérieur de la ZCT-4 à une vitesse de sécurité qui leur permette de réagir correctement à la situation et aux conditions qui prévalent.

La sécurité des navires à quai et leur interaction potentielle avec un navire en transit doivent être dûment prises en compte.

e) Restrictions liées à la visibilité

Tous les navires de niveau 1, y compris les remorqueurs et les chalands, peuvent demander aux SCTM de déclarer des zones de transit dégagées lors d'un transit dans la ZCT-4 lorsque l'on s'attend à une visibilité réduite d'un mile ou moins.

Tous les navires doivent prendre des précautions supplémentaires lorsqu'ils naviguent par visibilité réduite pendant l'ouverture de la pêche. Il peut s'agir de retarder le transit jusqu'à ce que la visibilité s'améliore ou de retenir un navire d'escorte pour assurer la sécurité de la navigation.

Aucune disposition contenue dans la présente section ne doit être interprétée comme obligeant le capitaine ou le pilote d'un navire à effectuer un transit par visibilité réduite ou comme entravant la décision d'un capitaine et d'un pilote de procéder à un transit par visibilité réduite après évaluation des conditions de circulation.

f) Restrictions liées au vent

Il est recommandé aux capitaines de porter attention aux prévisions météorologiques pour le sud du détroit de Géorgie lorsqu'ils planifient un passage dans la ZCT-4.

Les restrictions suivantes en matière de vent s'appliquent :

Section 1 : LHT >270 m et transporteurs de GNL, maximum de 25 nœuds

Largeur hors membrures >33 m, maximum de 30 nœuds

Transporteurs de voitures : Longueur hors tout >220 m et/ou largeur hors membrures >33 m, maximum de 35 nœuds

Section 2 : LHT >270 m et transporteurs de GNL, maximum de 25 nœuds

Largeur hors membrures >33 m, maximum de 30 nœuds

Transporteurs de voitures : Longueur hors tout >220 m et/ou largeur hors membrures >33 m, maximum de 35 nœuds

Section 3 : LHT >270 m et transporteurs de GNL, maximum de 25 nœuds

Largeur hors membrures >33 m, maximum de 30 nœuds

Transporteurs de voitures : Longueur hors tout >220 m et/ou largeur hors membrures >33 m, maximum de 35 nœuds

Transporteurs de voitures : 25 nœuds sur la largeur hors membrures pour l'amarrage
Section 4 : LHT >270 m, maximum de 25 nœuds, 20 nœuds sur la largeur hors membrures pour l'amarrage

Largeur hors membrures >33 m, maximum de 30 nœuds

Transporteurs de voitures : Longueur hors tout >220 m et/ou largeur hors membrures >33 m, maximum de 35 nœuds

Transporteurs de voitures : 25 nœuds sur la largeur hors membrures pour l'amarrage

Les vitesses susmentionnées ont trait à des vents soutenus.

Sous réserve de la discrétion du capitaine et du pilote, lorsqu'il n'est pas nécessaire de faire tourner le navire et que la puissance du remorqueur est suffisante, il peut être possible de quitter les postes d'amarrage dans le fleuve avec des vents plus forts que ceux indiqués ci-dessus.

Si des avertissements de vents violents sont en vigueur, le capitaine et le pilote doivent également tenir compte de facteurs tels que le faible tirant d'eau du navire et/ou un franc-bord élevé lorsqu'ils planifient un transit dans la ZCT-4.

PROCÉDURES LIÉES AU TRAFIC MARITIME DANS LA ZCT-4

a) Ordre de passage

Les navires de niveau 1 ont la priorité sur les navires de niveau 2 à l'intérieur de la ZCT-4. En principe, l'ordre de priorité suivant s'applique :

- La première priorité est accordée aux navires de haute mer dont la fenêtre de marée se referme, par rapport aux autres navires voyageant dans l'une ou l'autre direction
- La deuxième priorité sera accordée aux navires-citernes transportant des produits ou aux transporteurs de GNL, quel que soit l'état de la cargaison
- La troisième priorité sera accordée aux navires d'une longueur hors tout >270 m et/ou d'une largeur hors membrures >33 m

Pour des raisons opérationnelles, l'ordre de passage peut être modifié et géré avec l'accord mutuel de tous les pilotes qui transitent, s'amarrent ou quittent un poste d'amarrage à l'intérieur de la ZCT-4. Une telle modification doit être communiquée aux SCTM.

La priorité sera accordée à un navire entrant ayant de la main-d'œuvre en attente, mais sous réserve de l'efficacité globale du mouvement du trafic.

Un navire se déplaçant à quai dans la ZCT-4 doit céder le passage aux navires de niveau 1 en transit et ne pas perturber leur déplacement.

b) Dépassement et distance de sécurité entre les navires

Les navires de niveau 1 en transit ne sont pas autorisés à se croiser ou à se dépasser aux endroits suivants (voir figures 1 et 4) :

Section 1 : LHT >270 m et largeur hors membrures >33 m et navires-citernes :

pas de croisement à Sand Heads ou la courbe de Steveston

Section 2 : LHT >270 m et largeur hors membrures >33 m et navires-citernes :

pas de croisement à la bouée S-21

Section 3 : LHT >270 m et largeur hors membrures >33 m et navires-citernes :

pas de croisement à Kirkland Bend (No. 5 Road Bend), Tilbury Bend et Purfleet Bend

Section 4 : LHT >270 m et largeur hors membrures >33 m et navires-citernes :

pas de croisement dans la courbe de Mungo (City Reach) et la courbe de la pointe Shoal.

Les navires de niveau 1 voyageant dans la même direction doivent maintenir une distance de sécurité de trois câbles (0,3 mille marin) ou plus entre eux.

Les navires de niveau 2 ne doivent pas gêner les navires de niveau 1 dans les limites géographiques de la ZCT-4.

Un navire de niveau 2 peut dépasser un autre navire de niveau 2 dans les limites géographiques de la ZCT-4, à condition de ne pas excéder la vitesse de sécurité.

c) Réglementation des navires de niveau 2, y compris les bateaux de pêche et les embarcations de plaisance

Tous les navires de niveau 2, y compris les bateaux de pêche, les embarcations de plaisance et les voiliers, doivent être dotés d'une puissance mécanique suffisante lorsqu'ils traversent la ZCT-4.

Les navires de niveau 2 ne doivent pas traverser devant les navires de niveau 1 ni les gêner de quelque manière que ce soit; ils doivent rester sur le côté du chenal de navigation afin de permettre aux navires de niveau 1 de passer aussi librement que possible, dans le respect des règles de navigation.

Un navire en transit émettra quatre coups de sifflet courts pour demander aux navires de pêche à proximité de ramasser leurs filets et de dégager le chenal de navigation en haute mer. Cette demande doit être respectée afin d'assurer la sécurité du bateau de pêche.

Les embarcations de niveau 2 ne disposant pas d'une puissance mécanique suffisante, y compris, mais sans s'y limiter, les kayaks, les canoës et les planches à pagaie, doivent naviguer en dehors des limites de la ZCT-4, qui comprennent une zone s'étendant sur un maximum de 61 mètres de part et d'autre du chenal de navigation en haute mer cartographié ou de la ligne de rivage, selon ce qui est le moins élevé. Dans les zones où la limite de la ZCT-4 s'étend jusqu'au rivage, les bateaux de niveau 2 ne disposant pas d'une puissance mécanique suffisante, y compris, mais sans s'y limiter, les kayaks, les canoës et les planches à pagaie, doivent, s'il est possible de le faire en toute sécurité, naviguer aussi près du rivage que possible.

Les bateaux de niveau 2 ne disposant pas d'une puissance mécanique suffisante, y compris, mais sans s'y limiter, les kayaks, les canoës et les planches à pagaie, peuvent traverser la ZCT-4 uniquement si cette traversée n'entrave pas le passage d'un autre navire de niveau 1 ou de niveau 2. S'ils doivent traverser la ZCT-4, les bateaux de niveau 2 doivent, dans la mesure du possible et pour des raisons de sécurité, se déplacer perpendiculairement au sens général de la circulation.

d) Réglementation sur le remorquage

Les remorqueurs participant au remorquage ou à la poussée de chalands dans la ZCT-4, qu'ils soient sur lest ou qu'ils transportent des produits, doivent être dotés d'une puissance suffisante. En outre :

- Pour un navire remorquant des chalands, la longueur maximale du train de remorque, mesurée de la poupe du navire remorqueur à la poupe du dernier chaland remorqué, ne doit normalement pas dépasser 300 m
- Pour un navire poussant des chalands, la longueur de poussée maximale, mesurée à partir de la proue du chaland de tête poussé jusqu'à la proue du navire pousseur, doit aussi normalement être limitée à 300 m

- Si la longueur de remorque ou de poussée dépasse 300 m, le navire qui remorque ou qui pousse doit en informer les SCTM au moins 4 heures avant d'entrer dans la ZCT-4.
- La longueur totale de remorque ou de poussée, y compris le navire remorqueur ou pousseur, ne doit en aucun cas dépasser 340 m
- Les estacades remorquées ne doivent pas avoir une largeur supérieure à une section. Les propriétaires ou les responsables d'un navire ayant l'intention de traverser la ZCT-4 avec des billes de bois remorquées d'une largeur supérieure à une section doivent recevoir l'approbation de l'Administration portuaire avant le départ afin de prévoir toutes les conditions spéciales nécessaires pour assurer le passage en toute sécurité du train de remorque et des autres navires qui traversent la ZCT-4 en même temps.
- Une communication VHF étroite entre le capitaine du remorqueur et les PMFF est nécessaire pour garantir que toute interaction avec des navires de niveau 1 n'a lieu que si cela est sécuritaire et convenu à l'avance

Aux fins de la ZCT-4, les ATB pilotés transportant des produits sont soumis aux exigences applicables aux navires-citernes de taille équivalente.

e) Règlementation sur le mouillage

Il n'y a pas de mouillage désigné à l'intérieur de la ZCT-4. Cependant, les navires de niveau 1 pilotés peuvent mouiller dans la ZCT-4 pour rester temporairement en position en attendant qu'un poste d'amarrage devienne disponible ou en cas d'urgence.

Lorsqu'il mouille dans les limites de la ZCT-4, le pilote doit assurer la conduite du navire en tout temps et les moteurs doivent rester en veille. En outre :

- Le capitaine du navire et le pilote tiendront dûment compte des conditions dominantes telles que le tirant d'eau, la hauteur de la marée, la direction du courant et le vent. Dans la mesure du possible, il faut éviter de mouiller à proximité d'un pont ou de croisements de services publics sous-marins.
- Le capitaine et le pilote du navire envisageront d'utiliser un remorqueur de réserve si cela s'avère nécessaire pour maintenir la position
- Il faut veiller à ce que les autres navires disposent d'un espace suffisant pour dépasser en toute sécurité un navire ancré dans le chenal de navigation

Pour le mouillage dans le fleuve Fraser à l'extérieur des limites de la ZCT-4, consulter la [section 14.6 – Procédures liées au mouillage](#) du présent guide.

EXIGENCES EN MATIÈRE DE PILOTAGE DANS LA ZCT-4

Les exigences en matière de pilotage dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire sont régies par le *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*, articles 9 (Navires assujettis au pilotage obligatoire) et 10 (Dispense de pilotage obligatoire). En plus de celles établies en vertu des deux articles susmentionnés, les exigences en matière de pilotage suivantes s'appliquent aux navires empruntant la ZCT-4 :

- Les navires-citernes transportant des produits [y compris les chalands et les remorqueurs-chalands articulés (ATB)] transportant des produits) et les transporteurs de GNL, ont besoin de deux pilotes pour traverser la ZCT-4, quel que soit l'état de la cargaison. Les deux pilotes doivent rester sur la passerelle pendant toute la durée du transit.

- Les ensembles remorqueur-chaland non pilotés dont la capacité de charge est supérieure ou égale à 15 000 tonnes ne peuvent transiter par la ZCT-4 sans l'accord préalable de l'Administration portuaire
- Lorsqu'un remorqueur d'escorte attaché est nécessaire pour un transit de la ZCT-4, le navire ou son agent est tenu de fournir le dispositif d'amarrage et de remorquage du navire ainsi que la charge maximale d'utilisation (CMU) des chaumards au bureau de répartition de l'APP lors de la réservation d'un pilote

Se référer aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique en matière de [réservation de pilotes](#).

BESOINS EN REMORQUEURS D'ASSISTANCE ET D'ESCORTE DANS LA ZCT-4

Les navires de niveau 1, lorsqu'ils transitent par la ZCT-4, doivent respecter les normes suivantes en ce qui concerne les remorqueurs :

- Tous les remorqueurs d'assistance ou d'escorte utilisés pour les navires pilotés de niveau 1 transitant par la ZCT-4 doivent être des remorqueurs-tracteurs/ASD. À la discrétion des pilotes, d'autres moyens de propulsion appropriés peuvent être envisagés lors des opérations d'amarrage et d'appareillage des navires.
- Les remorqueurs d'escorte ou d'assistance doivent accompagner les navires entrants à au moins un mille marin en aval du poste d'amarrage prévu
- Les remorqueurs d'escorte ou d'assistance doivent également accompagner les navires entrants d'une longueur hors tout supérieure à 270 m à au moins un mille marin en aval du pont Alex Fraser quand des vents réels ou prévus de 25 nœuds ou plus se manifestent ou sont prévus
- Les pétroliers transportant des produits nécessitent au moins deux remorqueurs d'escorte attachés qui, lorsqu'ils arrivent, doivent être attachés avant le début du transit dans la ZCT-4 et qui, lorsqu'ils repartent, doivent rester attachés jusqu'à ce qu'ils soient sortis de la ZCT-4
- Les transporteurs de GNL ont besoin d'au moins trois remorqueurs d'escorte attachés qui, à l'arrivée, doivent être attachés avant le début du transit dans la ZCT-4 et, au départ, doivent rester attachés jusqu'à ce qu'ils aient quitté la ZCT-4
- Tous les ensembles remorqueurs-chaland transportant des produits ont besoin d'un remorqueur d'escorte attaché supplémentaire en plus du navire pousseur ou remorqueur
- Les navires de soutage spécialement construits et les embarcations facilement manœuvrables doivent être évalués par l'Administration portuaire, l'Administration de pilotage du Pacifique et les Pilotes maritimes du Fleuve Fraser en ce qui concerne les besoins en remorqueurs
- Les remorqueurs d'escorte ou d'assistance capables de générer une puissance de traction de plus de 40 tonnes doivent être équipés d'un tensiomètre opérationnel que le pilote du remorqueur peut facilement lire depuis le poste de pilotage

Les navires-citernes et les transporteurs de GNL qui transitent par la ZCT-4 doivent également se conformer aux normes relatives aux remorqueurs décrites dans le [Tableau 2 : Bras sud du fleuve Fraser \(ZCT-4\) – Navires-citernes et transporteurs de GNL – Matrice des exigences en matière de remorquage et de puissance de traction](#), qui résume les exigences en matière de puissance de traction et de configuration du train de remorque, raisonnablement réparties entre les coques des remorqueurs pour de tels navires.

TABLEAU 1 : FLEUVE FRASER (ZCT-4) – PROCÉDURES DE TRANSIT POUR LES NAVIRES DE HAUTE MER – MATRICE DE SYNTHÈSE

Section fluviale	Tirant d'air maximal du navire	Largeur du chenal	Dégagement sous quille	Vent	Commentaires
Section 1 Un mille marin à l'ouest de Sand Heads jusqu'à la Pointe Garry (km 1 à 8)	Aucune restriction	Largeur du chenal 250 m Après la courbe de Steveston, le chenal passe de 250 m à 200 m	LHT <250 m 1,5 m LHT >250 m 1,9 m	LHT >270 m et transporteurs de GNL : max 25 nœuds Largeur hors membrures >33 m : max 30 nœuds Transporteurs de voitures, LHT >220 m et/ou largeur hors membrures >33 m : max 35 nœuds	LHT >270 m ou largeur hors membrures >33 m et navires-citernes – pas de croisement à Sand Heads ou dans la courbe de Steveston
Section 2 De la pointe Garry à la bouée S-23 (km 8 à 15)	Aucune restriction	Largeur du chenal 200 m	LHT <250 m 0,9 m LHT >250 m 1,4 m	LHT >270 m et transporteurs de GNL : max 25 nœuds Largeur hors membrures >33 m : max 30 nœuds Transporteurs de voitures, LHT >220 m et/ou largeur hors membrures >33 m : max 35 nœuds	LHT >270 m ou largeur hors membrures >33 m et navires-citernes – pas de croisement à la bouée S-21
Section 3 De la bouée S-23 au terminal de Lafarge Cement (km 15 à 26)	Aucune restriction	Largeur du chenal 200 m	LHT <250 m 0,9 m LHT >250 m 1,4 m (DSQ d'amarrage réduit à	LHT >270 m et transporteurs de GNL : max 25 nœuds Largeur hors membrures >33 m : max 30 nœuds	LHT >270 m ou largeur hors membrures >33 m et navires-citernes – pas de croisement à Kirkland Bend (No.5 Rd

			0,9 m pour tous les navires)	Transporteurs de voitures, LHT >220 m et/ou largeur hors membrures >33 m : max 35 nœuds Transporteurs de voitures : max. 25 nœuds par le travers pour l'amarrage	Bend), la courbe de Tilbury et Purfleet
Section 4 Du terminal de Lafarge Cement au quai de New Westminster (km 26 à 35)	Maximum sans restriction 55 m avec une hauteur libre de 2 m sous les lignes électriques de la pointe Purfleet, le pont Alex Fraser et les lignes électriques de Gunderson Slough	Largeur du chenal 200 m et 260 m dans la courbe de Mungo	LHT <250 m 0,9 m LHT >250 m 1,4 m (DSQ d'amarrage réduit à 0,9 m pour tous les navires)	LHT >270 m et transporteurs de GNL : max 25 nœuds Largeur hors membrures >33 m : max 30 nœuds Transporteurs de voitures, LHT >220 m et/ou largeur hors membrures >33 m : max 35 nœuds Transporteurs de voitures : max. 25 nœuds sur le travers pour l'amarrage	LHT >270 m ou largeur hors membrures >33 m et pétroliers – pas de croisement à la courbe de Mungo (City Reach) et la courbe de la pointe Shoal

**TABLEAU 2 : FLEUVE FRASER (ZCT-4) – NAVIRES-CITERNES
ET TRANSPORTEURS DE GNL – EXIGENCES RELATIVES
AUX REMORQUEURS ET À LA PUISSANCE DE TRACTION –
MATRICE DE SYNTHÈSE**

	Navires-citernes				
	Transportant des produits				
Type de navire	Tirant (m)	Direction du transit	Marée	Courant (nœuds)	Remorqueurs/puissance de traction
Pétrolier : LHT ≤ 180 m TPL d'été ≤ 32,000	Toutes conditions	Entrant/sortant	Crue et jusan	Toutes conditions	1 remorqueur attaché à l'avant/60 tonnes 1 remorqueur d'escorte à l'arrière/60 tonnes
Pétrolier : 180 m < LHT ≤ 230 m 32,000 < TPL d'été ≤ 75,000	Toutes conditions	Entrant/sortant	Crue et jusan	Toutes conditions	1 remorqueur attaché à l'avant/60 tonnes 1 remorqueur d'escorte /60 tonnes
Pétrolier : 230 m < LHT ≤ 270 m 75,000 < TPL d'été ≤ 120,000	Toutes conditions	Entrant/sortant	Crue et jusan	Toutes conditions	À déterminer

	Transporteurs de GNL				
	Transportant des produits				
Type de navire	Tirant (m)	Direction du transit	Marée	Courant (nœuds)	Remorqueurs/puissance de traction
Transporteur de GNL : 210 m < LHT ≤ 240 m 60,000 < Cu. M ≤ 80,000	Toutes conditions	Entrant/sortant	Crue et jusan	Toutes conditions	1 remorqueur attaché à l'avant/60 tonnes 2 remorqueurs d'escorte à l'arrière/60 tonnes chacun

Le nombre minimum de remorqueurs d'escorte et les exigences en matière de force de traction des remorqueurs sont indiqués dans la matrice ci-dessus. Les remorqueurs doivent être en mesure de fournir des forces de traction supérieures d'au moins 25 % aux forces de traction requises. Le tonnage de port en lourd d'été (TPL) mentionné dans la matrice est le TPL initialement attribué au navire au moment de sa construction.

8.20 FLEUVE FRASER ET RIVIÈRE PITT – TOUTES ZONES

GÉNÉRALITÉS

Les pratiques et procédures décrites dans cette section s'appliquent aux portions des bras nord, sud, moyen et principal du fleuve Fraser et aux portions de la rivière Pitt qui relèvent de la compétence de l'Administration portuaire en matière de navigation.

Pour tous les navires transitant dans la zone définie comme la zone de contrôle du trafic du fleuve Fraser (ZCT-4), voir la section 8.14 du présent document. Les pratiques et procédures de la zone de contrôle du trafic du fleuve Fraser (ZCT-4) remplacent celles décrites dans la présente section.

Les portions du fleuve Fraser et de la rivière Pitt qui relèvent de la compétence de l'Administration portuaire en matière de navigation comprennent le bras principal, le bras nord et le bras central, définis comme les eaux s'étendant à partir d'une ligne tracée au sud-ouest de la pointe Grey (49 16'N, 123 16'W) et plein sud à travers le delta du fleuve à la longitude 123 19' 22" O (environ 1 mille marin à l'ouest de Sand Heads); à une ligne tracée à travers la rivière en direction du sud-ouest depuis l'embouchure de Kanaka Creek (49 12' N, 122 35' O) (carte 3489); et à une ligne tracée en direction du sud-sud-ouest à travers la rivière Pitt à Grant Narrows (carte 3062).

PROCÉDURES DE TRANSIT

a) Navigation à proximité du pont Pattullo

Tout navire naviguant sur le fleuve Fraser entre le feu vert scintillant situé à l'extrémité aval du mur de pieux d'Annieville et le feu vert scintillant situé sur la digue de Sapperton doit rester sur le côté du chenal principal qui se trouve à bâbord du navire.

b) Zones d'amarrage des mahonnes et de transit des billes de bois dans le bras nord

Afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation dans les eaux du bras nord du fleuve Fraser, les zones d'amarrage des mahonnes ne sont utilisées que pour l'amarrage temporaire des mahonnes et des chalands en transit dans le port.

Afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation dans le bras nord du fleuve Fraser, les zones de transit des billes de bois ne sont utilisées que pour l'entreposage temporaire des sections d'estacades qui sont en transit dans le port. Pour plus de renseignements, voir la section 8.26 Opérations forestières du présent document.

c) Procédures liées au passage des ponts

Voir la section [8.20 Procédures liées au passage des ponts](#) du présent document.

COMMUNICATIONS

a) Surveillance radio

Tous les navires transitant dans le fleuve Fraser doivent, lorsque le *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* des SCTM l'exige, surveiller les voies VHF 74 et 16, de même que tous les autres navires.

b) Services de communication et de trafic maritimes

Les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) transmettront les instructions aux navires dans les eaux du fleuve Fraser au nom de l'Administration portuaire, sur la voie VHF 74.

Les navires qui reçoivent des instructions des SCTM concernant le déplacement ou la manœuvre de navires, des travaux ou des services dans les eaux du port doivent supposer qu'il s'agit de mesures exigées par l'Administration portuaire et liées à la sécurité ou à la protection de l'environnement. Les avis périodiques exigeant des mesures de la part des navires dans les eaux portuaires seront diffusés par les SCTM sous forme d'avis à la navigation, ou sur le réseau de radiodiffusion maritime continue.

TRAFIC MARITIME

a) Entrave au trafic maritime commercial

Les bateaux de plaisance et les embarcations personnelles ne doivent pas gêner le passage des grands navires commerciaux dans les eaux du fleuve Fraser.

b) Pêche

La navigation sur le bas Fraser n'est généralement pas encombrée; il faut cependant redoubler de prudence à certaines périodes. C'est le cas pendant la saison de la pêche, quand de nombreux filets sont tendus dans les chenaux. Le *Règlement sur les abordages* s'applique à l'ensemble du trafic maritime sur le fleuve Fraser et il convient d'utiliser les signaux de sifflet appropriés.

Dans les rares cas où la visibilité sur le fleuve Fraser est réduite à une distance de moins d'un câble pendant l'ouverture de la pêche, tous les navires doivent prendre des précautions supplémentaires avant de voyager sur le fleuve. Il peut s'agir de retarder le transit jusqu'à ce que la visibilité s'améliore ou que la pêche soit terminée, ou de prendre un remorqueur d'escorte pour assurer une veille supplémentaire et aider aux manœuvres, le cas échéant.

c) Exigences relatives aux remorqueurs

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire effectuant un remorquage doit s'assurer que le navire remorqué est solidement attaché et sous contrôle pendant le transit dans le port et que le navire effectuant le remorquage dispose en tout temps d'une puissance suffisante pour assurer un contrôle total des mouvements du navire remorqué.

REMORQUAGE ET CIRCULATION DE CHALANDS

a) Généralités

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire remorquant des mahonnes, des chalands, des estacades ou des biens flottants doit s'assurer que la charge remorquée est solidement attachée et sous contrôle lorsqu'elle est en transit dans le port.

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire effectuant un remorquage doit s'assurer que le navire n'est pas amarré ou arrêté à un endroit ayant pour effet qu'une partie de la remorque se trouve sous un pont.

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire remorquant des estacades ou des biens flottants dans le fleuve Fraser doit veiller à maintenir une distance de 500 mètres entre le navire et la poupe de tout navire remorqué qui le précède.

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire ne doit pas dépasser ou tenter de dépasser une partie de la charge remorquée d'un autre navire à moins de 500 mètres d'une travée pivotante.

b) Bras nord et bras moyen

Le propriétaire ou le responsable d'un navire remorquant des mahonnes ou des chalands doit veiller à ce que le navire :

- S'il part, ne décharge pas ses engins de haute mer tant que la dernière mahonne ou le dernier chaland ne s'est pas déplacé en aval du feu intérieur (feu Est)
- S'il arrive ou s'il utilise des engins de haute mer, remonte ses engins de remorquage avant que la dernière mahonne ou le dernier chaland ne se soit déplacé en amont du feu intérieur (feu Est)

Une estacade remorquée dans les eaux situées entre le feu extérieur (feu Ouest) et le feu intérieur (feu Est) ne doit pas comporter plus de cinq sections de large. Toute estacade remorquée qui, à l'arrivée, fait plus de deux sections de large doit être accompagnée d'un nombre suffisant de remorqueurs d'assistance pour garantir un passage en toute sécurité.

Une estacade remorquée dans les eaux du bras moyen (chenal Morey) ne doit pas faire plus de douze sections de long ou d'une section de large.

8.21 PROCÉDURES LIÉES AU PASSAGE DES PONTS

PRATIQUES GÉNÉRALES

Soyez attentifs aux dangers de la navigation, aux collisions potentielles et à toute situation particulière, y compris les limites des navires, qui peuvent nécessiter une dérogation aux pratiques suivantes pour éviter un danger immédiat. Des communications claires et rapides doivent être établies entre le navire et le pontier. Le capitaine et le pontier doivent fixer un point au-delà duquel le navire n'avancera pas s'il n'a pas reçu au préalable la confirmation de l'ouverture du pont. Le capitaine doit également fixer un point prédéterminé à partir duquel des mesures doivent être prises si le pont n'est pas ouvert. La communication peut être établie sur la voie VHF 74 ou par téléphone (voir les sections portant sur les ponts pour les coordonnées). Une fois le contact radiotéléphonique établi avec le pontier, une veille d'écoute doit être maintenue sur la voie VHF 74 jusqu'à ce que le navire ait quitté le pont.

ESCORTES DE NAVIRES

a) Navires-citernes

Les navires de patrouille de l'Administration portuaire sont disponibles pour dégager le trafic et fournir des services d'escorte dans First et Second Narrows pendant les fenêtres de transit, dans la mesure du possible.

b) Navires de croisière

Pendant les périodes de forte affluence, les escortes à travers First Narrows sont assurées par les efforts coordonnés de l'Administration portuaire, du Service de police de Vancouver et de la Garde côtière canadienne.

c) Autres navires

Pendant les périodes de forte affluence, les navires de patrouille de l'Administration portuaire sont disponibles pour fournir des services d'escorte dans First Narrows dans la mesure du possible.

8.22 PROCÉDURES LIÉES AU PASSAGE DES PONTS DU FLEUVE FRASER

GUIDE DU CONTENU

1. Introduction
2. Champ d'application
3. Communications
4. Puissance et maniabilité
5. Rattrapage
6. Remorquage en tandem avec attelage court
7. Remorques de billes de bois
8. Restrictions liées au vent
9. Visibilité réduite
10. Point d'abandon prédéterminé
11. Conditions de crue
12. Mâts réglables
13. Puissance de traction
14. Hauteurs verticales
15. Profondeurs utiles
16. PONTS
 - 16.1 Pont ferroviaire de la rivière Pitt
 - 16.2 Pont ferroviaire de New Westminster
 - 16.3 Pont ferroviaire de Queensborough
 - 16.4 Pont CNR (bras nord)
 - 16.5 Pont tournant de l'île d'Annacis
 - 16.6 Île Westham/pont Canoe Pass

1. INTRODUCTION

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser a élaboré ces procédures en consultation avec Transports Canada, le Conseil des transporteurs maritimes (Council of Marine Carriers), CN Rail, CP Rail et Southern Railway of British Columbia (SRY). Ces procédures visent à permettre une navigation sécurisée et le déplacement efficace des navires dans cette zone du port. Elles font partie intégrante des procédures de l'Administration portuaire décrites dans le présent guide.

Il est essentiel de planifier à l'avance le passage des ponts. Il convient de tenir dûment compte de tous les dangers de la navigation, des risques de collision et de heurts, ainsi que de tout facteur particulier, notamment le vent, le courant et une visibilité réduite. Il faut aussi tenir compte des limites des navires

concernés, qui peuvent être contraints de s'écarter des pratiques suivantes ou de nécessiter une assistance supplémentaire afin d'éviter un danger immédiat.

2. CHAMP D'APPLICATION

Les procédures de passage des ponts du fleuve Fraser s'appliquent à l'ensemble du trafic maritime sur le fleuve, à l'exception des navires de patrouille de l'Administration portuaire et des navires chargés de l'application de la loi et de la sécurité, des navires de recherche et de sauvetage ou d'autres navires d'intervention en cas d'urgence.

Les présentes procédures ne dispensent pas le capitaine de se conformer à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ou à d'autres règlements, exigences ou normes concernant les navires transitant dans les ports canadiens.

L'Administration portuaire peut modifier ces procédures en cas d'urgence entraînant ou risquant d'entraîner des pertes de vies humaines, des dommages corporels, une pollution de l'environnement, ou qui contribue à rendre la navigation dangereuse dans le port.

Se référer aux Avertissements de navigation (AVNAV) et aux Avis aux navigateurs (NOTMAR) émis par la Garde côtière canadienne, qui peuvent avoir une incidence sur la navigation fluviale et le passage des ponts.

Le capitaine du port, désigné par l'Administration portuaire, est chargé d'interpréter et de superviser la mise en œuvre de ces procédures. Pour ce faire, il consulte un certain nombre de parties prenantes, notamment les pilotes, d'autres organismes constitués par une loi et des experts de l'industrie, le cas échéant, sur les questions de sécurité.

3. COMMUNICATIONS

Dans tous les cas, des communications claires et précoces doivent être établies entre le navire, le pontier et les autres navires potentiels. Les communications doivent être amorcées rapidement (au moins 40 minutes avant le transit prévu) et maintenues jusqu'à ce que le navire ait franchi le pont. La principale voie de travail pour le fleuve Fraser est la voie VHF 74, mais les voies VHF 16 et 06 doivent également être surveillées régulièrement pour connaître le trafic.

4. PUISSANCE ET MANIABILITÉ

Les remorqueurs qui participent au remorquage ou à la poussée de chalands, qu'ils soient sur lest ou qu'ils transportent des produits, doivent avoir une puissance et une manœuvrabilité suffisantes par rapport au(x) chaland(s) remorqué(s), avec la capacité d'avancer d'au moins 3 nœuds par rapport au sol.

5. DÉPASSEMENT

Le capitaine d'un navire effectuant un remorquage ne doit pas dépasser ou tenter de dépasser une partie du train de remorque d'un autre navire à moins de 500 mètres d'une travée pivotante et doit en tout temps se conformer aux obligations d'un navire doublant telles que prescrites par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer.

6. REMORQUAGE EN TANDEM AVEC ATTELAGE COURT

Un bateau remorquant deux ou plusieurs mahonnes ou chalands ne doit pas passer par le tirant d'eau d'un pont à travée pivotante, à moins que les embarcations remorquées ne soient attelées court de manière à éviter qu'elles ne fassent une embardée.

7. REMORQUES DE BILLES DE BOIS

Un navire remorquant une estacade comportant plus de 20 sections (400 mètres) doit être accompagné d'un remorqueur d'assistance. En cas de conditions, de charges ou de circonstances inhabituelles, l'entreprise de remorquage ou le capitaine du navire doit informer au préalable le pontier compétent des mesures compensatoires à prendre pendant le transit.

8. RESTRICTIONS LIÉES AU VENT

Si la vitesse des vents soutenus dépasse 25 nœuds, un remorqueur d'assistance doit être utilisé lors du passage d'un pont avec un chaland vide, et si la vitesse des vents soutenus dépasse 30 nœuds, un remorqueur d'assistance doit être utilisé pour tous les passages de ponts ferroviaires. Les relevés de vent doivent être effectués à l'aide d'instruments à bord du navire en transit.

9. VISIBILITÉ RÉDUITE

Pendant les périodes de visibilité réduite, une visibilité minimale de 300 mètres est requise pour franchir les ponts visés à la section 12 des présentes procédures.

Tous les équipements de navigation et de communication doivent être en bon état de marche et opérationnels. Aucune disposition de la présente section ne doit être interprétée comme obligeant le capitaine d'un navire à effectuer un passage de pont par visibilité réduite.

Aucune disposition de la présente section ne vise à empêcher le capitaine d'assurer la sécurité de la navigation du navire.

10. POINT D'ABANDON PRÉDÉTERMINÉ

Dans tous les cas, le capitaine doit disposer d'un point prédéterminé à partir duquel le passage du pont sera retardé ou annulé si les conditions météorologiques, le courant ou le trafic l'exigent ou si l'ouverture du pont n'est pas confirmée.

11. CONDITIONS DE CRUE

Il convient de faire preuve d'une prudence accrue en cas de crue nivale, car les hauteurs libres peuvent être inférieures à celles indiquées sur les cartes du SHC. Les conditions de crue peuvent avoir une incidence négative sur la navigation et nécessiter l'intervention de remorqueurs d'assistance supplémentaires ou retarder le passage d'un pont. Les capitaines doivent également être conscients de l'augmentation des débris de bois et du risque accru de dommages au rivage causés par le sillage d'un navire pendant les mois de crue nivale de mai, juin et juillet, et ajuster leur vitesse en conséquence.

Pour connaître la hauteur de la crue et les prévisions actuelles, on peut consulter les sites Web d'Environnement Canada et de Pêches et Océans Canada, respectivement.

[Avertissement concernant les données hydrométriques](#)

[Avadept](#)

12. MÂTS RÉGLABLES

Les navires ont intérêt à installer des mâts réglables chaque fois que cela est possible et à transiter dans une configuration de mât abaissé chaque fois que cela est possible, afin de réduire au minimum les ouvertures des travées des ponts.

13. PUISSANCE DE TRACTION

La puissance de traction indique une mesure vérifiée et certifiée par une partie qualifiée indépendante.

14. HAUTEURS VERTICALES

Les hauteurs verticales mentionnées dans la présente section sont mesurées par rapport à la pleine mer supérieure. Une hauteur libre minimale de deux mètres doit être maintenue en permanence.

15. PROFONDEURS UTILES

Les profondeurs utiles indicatives indiquées se situent sous le zéro des cartes et sont fondées sur les données de sondage de l'APVF. Cette dernière ne maintient ni ne garantit les profondeurs utiles mentionnées dans cette section, qui peuvent varier.

16. PONTS

16.1 Pont ferroviaire de la rivière Pitt

Propriétaire ou exploitant	Nombre moyen de trains par jour	Moyenne des ouvertures par jour	Dégagement vertical			Largeur du chenal/ profondeur utile*	
			Ouvert	Fermé	Travée fixe	Côté PoCo	Côté P. Meadows
CP Rail	45	15	42 m	2 m	4,7 m	30 m/ 6,1 m	21 m/ 3,3 m
*Voir la section 15 pour connaître les profondeurs utiles							

Communication

Voie VHF 74

Pontier : 604.941.0079

Urgence CP Rail 24 heures sur 24 : 1.800.795.7851

Le capitaine doit établir le contact avec le pontier 40 minutes avant la demande d'ouverture et fournir une heure prévue d'arrivée (ETA) au pont au moins 20 minutes à l'avance. Si les conditions modifient l'ETA, le pontier doit en être immédiatement informé.

Renseignements à fournir :

- Type de navire
- Direction du passage
- ETA au pont
- Temps estimé pour franchir le passage

L'heure d'ouverture demandée sera communiquée par le pontier, qui demandera l'approbation de la tour de contrôle des opérations ferroviaires. Le trafic maritime a la priorité sur le trafic ferroviaire à condition qu'un préavis suffisant ait été donné.

Il faut compter environ huit minutes pour le pivotement complet du pont une fois qu'il commence à s'ouvrir.

Si une situation imprévue empêche d'ouvrir le pont selon le protocole ci-dessus, le pontier en informe immédiatement le capitaine, qui prend toutes les mesures nécessaires pour ajuster l'ETA ou interrompre le transit si possible.

Le trafic des remorqueurs et des chalands est limité au côté du chenal de Port Coquitlam. Les transits doivent normalement avoir lieu à l'étape de mer, mais le moment peut être modifié si le capitaine estime que la direction et la vitesse du courant justifient par prudence l'élargissement de la fenêtre de déplacement.

Afin de maintenir la circulation des trains de banlieue West Coast Express, les fermetures du trafic maritime ont lieu comme suit, en dehors des jours fériés :

Du lundi au vendredi : de 5 h 30 à 8 h et de 16 h 15 à 19 h

Pendant ces périodes, le pont restera généralement fermé; toutefois, si cela est possible, il pourra être pivoté partiellement pour permettre le passage d'un navire léger sur demande, immédiatement après le passage d'un train de banlieue, moyennant les conditions suivantes :

- Le navire léger est immédiatement prêt à effectuer le passage
- Le pontier est convaincu que cela n'entraînera pas de retard pour les trains de banlieue suivants
- En cas d'urgence, celle-ci étant définie comme une menace pour la vie, les biens ou l'environnement

Des conditions météorologiques extrêmes (brouillard, froid ou chaleur extrêmes, vents violents, neige et glace) peuvent influencer les opérations.

16.2 Pont ferroviaire de New Westminster

Propriétaire ou exploitant	Nombre moyen de trains par jour	Moyenne des ouvertures par jour	Dégagement vertical			Largeur du chenal/ profondeur utile*	
			Ouvert	Fermé	Log Hole	Côté New West	Côté Surrey
Travaux publics/CN	33	20	Aucune restriction	6,7 m	6,7 m	51,2 m/ 9,9 m	48,8 m/ 8,2 m
*Voir la section 15 pour connaître les profondeurs utiles							

Communication

Voie VHF 74

Pontier : 604.589.6612

Le capitaine doit établir le contact avec le pontier 40 minutes avant la demande d'ouverture et fournir une heure prévue d'arrivée (ETA) au pont au moins 20 minutes à l'avance. Si les conditions changent, l'exploitant du pont doit en être immédiatement informé.

Renseignements à fournir :

- Type de navire
- Direction du passage
- ETA au pont
- Temps estimé pour franchir le passage

Il faut compter environ sept minutes pour effectuer une ouverture ou une fermeture.

Si une situation imprévue empêche d'ouvrir le pont selon le protocole ci-dessus, le pontier en informe immédiatement le capitaine, qui prend toutes les mesures nécessaires pour ajuster l'ETA ou interrompre le transit si possible.

Les heures de pointe vont de 11 h à 13 h et de 21 h à 23 h tous les jours. Un train peut mettre jusqu'à 30 minutes pour franchir le pont.

Dans la plupart des cas, il est d'usage que les navires remontant le fleuve traversent le pont du côté de New Westminster et que les navires descendant le fleuve traversent le pont du côté de Surrey. Lorsque, pour des raisons de sécurité ou des raisons pratiques, des navires ont l'intention de traverser le pont à l'encontre de cette procédure, ils doivent émettre des messages de sécurité sur la voie VHF 74, afin d'informer les autres usagers de la mer de leurs intentions au moins une heure à l'avance, puis 30 minutes et 15 minutes à l'avance.

Remorquage d'assistance – capacité des chalands

Capacité de transport des chalands	Chargés	Déchargés	Exigences en matière de remorquage d'assistance
>4 500 Mt	x		1 ou courant en poupe
>5 500 Mt	x	x	1 ou courant en poupe
>6 500 Mt	x	x	2 dans tous les cas

Remorquage d'assistance – largeur hors membrures ou largeur de la charge

Description du remorqueur	Exigences en matière de remorquage d'assistance	
	Plus de 18,5 m	Plus de 22 m
Une seule hélice	1	2
Double hélice et puissance de traction d'au moins 15 Mt	0	1

Longueur du train de remorque

Un navire remorquant des chalands chargés en tandem doit utiliser des attelages courts et, quand la longueur du train de remorque – mesurée de l'arrière du remorqueur à l'extrémité arrière du deuxième chaland – dépasse 130 mètres, il doit utiliser un remorqueur d'assistance lorsqu'il transite sur un courant de l'arrière.

Le pont est muni d'une jauge de tirant d'air laser dont les relevés peuvent être obtenus sur demande auprès du pontier sur la voie VHF 74.

Le pont ferroviaire de New Westminster comporte une travée connue localement sous le nom de « Log Hole » du côté de New Westminster, couramment utilisée par les navires commerciaux et les bateaux de plaisance qui n'ont pas besoin d'une ouverture du pont. Le tirant d'air est légèrement plus important dans la travée « Log Hole » que dans la travée principale. Le tableau ci-dessus ne reflète pas cette différence.

Bien que CN Rail n'ait pas émis de directive particulière, le pontier peut, à l'occasion, retarder le pivotement du pont en cas de vents forts s'il juge prudent de le faire.

16.3 Pont ferroviaire de Queensborough

Propriétaire ou exploitant	Nombre moyen de trains par jour	Moyenne des ouvertures par jour	Dégagement vertical		Largeur du chenal/ profondeur utile*	
			Ouvert	Fermé	New West	Queensborough
Southern Rail of BC (SRY)	8-10	15	Aucune restriction	2,1 m	29 m/ 4,2 m	30 m/ 4,7 m
*Voir la section 15 pour connaître les profondeurs utiles						

Communication

Voie VHF 74

Pontier : 604.527.6344

Le capitaine doit établir le contact avec le pontier 40 minutes avant la demande d'ouverture et fournir une heure prévue d'arrivée au pont au moins 20 minutes à l'avance. Si les conditions changent, l'exploitant du pont doit en être immédiatement informé.

Renseignements à fournir :

- Type de navire
- Direction du passage
- ETA au pont
- Temps estimé pour franchir le passage

Le pont est normalement laissé en position ouverte, mais il est surveillé par un pontier.

Le pont n'est pas surveillé aux heures suivantes :

Du lundi au vendredi, de 8 h à 16 h

Samedi 8 h - dimanche 8 h

La durée d'ouverture et de fermeture du pont se situe entre trois et six minutes.

Si une situation imprévue empêche d'ouvrir le pont selon le protocole ci-dessus, le pontier en informe immédiatement le capitaine, qui prend toutes les mesures nécessaires pour ajuster l'ETA ou interrompre le transit si possible.

Dans la plupart des cas, les navires qui remontent et descendent le fleuve passeront normalement par le côté du pont qui donne sur Queensborough.

Si des travaux d'entretien nécessitant la fermeture du pont sont en cours, un pontier sera présent quel que soit l'horaire et émettra un message de sécurité sur les voies VHF 74 et 06 au moins une heure à l'avance. Le message sera répété deux fois.

Remorquage d'assistance – capacité des chalands

Capacité de transport des chalands	Chargés	Déchargés	Exigences en matière de remorquage d'assistance
>4 500 Mt	x		1 ou courant en poupe
>5 500 Mt	x	x	1 ou courant en poupe
>6 500 Mt	x	x	2 dans tous les cas

Remorquage d'assistance – largeur hors membrures ou largeur de la charge

Description du remorqueur	Exigences en matière de remorquage d'assistance	
	Plus de 18,5 m	Plus de 22 m
Une seule hélice	1	2
Double hélice et puissance de traction d'au moins 15 Mt	0	1

Chalands chargés, courant maximum

Dans tous les cas, les chalands chargés ne doivent pas passer le pont quand la vitesse du courant dépasse 4 nœuds sans l'aide d'un remorqueur d'assistance.

Longueur du train de remorque

Un navire remorquant des chalands chargés en tandem doit utiliser des attelages courts et, quand la longueur du train de remorque – mesurée de l'arrière du remorqueur à l'extrémité arrière du deuxième chaland – dépasse 130 mètres, il doit utiliser un remorqueur d'assistance lorsqu'il transite sur un courant de l'arrière.

Si, en raison d'une conception différente de la coque ou d'autres facteurs déterminants, on ne peut pas utiliser un attelage court, les chalands doivent être remorqués un à la fois.

16.4 Pont du CN

Propriétaire ou exploitant	Nombre moyen de trains par jour	Moyenne des ouvertures par jour	Dégagement vertical		Largeur du chenal/ profondeur utile*	
			Ouvert	Fermé	Burnaby	Richmond
CN Rail	4	4	21 m	6,6 m	35 m/ 5,7 m	35 m/ 6,8 m
*Voir la section 15 pour connaître les profondeurs utiles						

Communication

Voie VHF 74

Pontier : 604.589.6612

Urgence 24 heures sur 24 : 1.800.795.7851

Le pont est commandé à distance depuis le pont ferroviaire de New Westminster et est généralement laissé ouvert pour permettre la libre circulation du trafic maritime. Le capitaine doit établir le contact avec le pontier 40 minutes avant l'heure d'ouverture requise et fournir une ETA au pont au moins 20 minutes à l'avance. Si les conditions changent, le pontier doit en être immédiatement informé.

Renseignements à fournir :

- Type de navire
- Direction du passage
- ETA au pont
- Temps estimé pour franchir le passage

Si une situation imprévue empêche d'ouvrir le pont selon le protocole ci-dessus, le pontier en informe immédiatement le capitaine, qui prend toutes les mesures nécessaires pour ajuster l'ETA ou interrompre le transit si possible.

Remorquage d'assistance – capacité des chalands

Capacité de transport des chalands	Chargés	Déchargés	Exigences en matière de remorquage d'assistance
>4 500 Mt	x		1 ou courant en poupe
>5 500 Mt	x	x	1 ou courant en poupe
>6 500 Mt	x	x	2 dans tous les cas

Remorquage d'assistance – largeur hors membrures ou largeur de la charge

Description du remorqueur	Exigences en matière de remorquage d'assistance	
	Plus de 18,5 m	Plus de 22 m
Une seule hélice	1	2
Double hélice et puissance de traction d'au moins 15 Mt	0	1

Les chalands chargés ne doivent être remorqués en tandem que si le capitaine estime que la direction et la vitesse du courant le justifient.

Longueur du train de remorque

Un navire remorquant des chalands chargés en tandem doit utiliser des attelages courts et, quand la longueur du train de remorque – mesurée de l'arrière du remorqueur à l'extrémité arrière du deuxième chaland – dépasse 130 mètres, il doit utiliser un remorqueur d'assistance lorsqu'il transite sur un courant de l'arrière.

Si, en raison d'une conception différente de la coque ou d'autres facteurs déterminants, on ne peut pas utiliser un attelage court, les chalands doivent être remorqués une à la fois.

16.5 Pont tournant de l'île d'Annacis

Propriétaire ou exploitant	Nombre moyen de trains par jour	Moyenne des ouvertures par jour	Dégagement vertical			Largeur du chenal/ profondeur utile*
			Ouvert	Fermé	Travée fixe	
BC MOTI	15-20	20	Aucune restriction	2,3 m	2,3 m	30 m/ 3,7 m
*Voir la section 15 pour connaître les profondeurs utiles						

Communication

Voie VHF 74

Pontier : 604.521.0964

Le capitaine doit établir le contact avec le pontier 40 minutes avant la demande d'ouverture et fournir une heure prévue d'arrivée (ETA) au pont au moins 20 minutes à l'avance. Si les conditions changent, le pontier doit en être immédiatement informé.

Renseignements à fournir :

- Type de navire
- Direction du passage
- ETA au pont
- Temps estimé pour franchir le passage

Une fois la demande reçue, le pontier a besoin d'environ 15 minutes pour ouvrir la travée; cela comprend la communication avec Southern Rail, la préparation du pont et l'ouverture de la travée.

Il faut compter environ 6 minutes pour le pivotement du pont une fois qu'il commence à s'ouvrir ou à se fermer.

Si une situation imprévue empêche d'ouvrir le pont selon le protocole ci-dessus, le pontier en informe immédiatement le capitaine, qui prend toutes les mesures nécessaires pour ajuster l'ETA ou interrompre le transit si possible.

Les capitaines doivent passer le pont par l'ouverture nord (côté Queensborough).

Une défaillance mécanique du pont est immédiatement apparente pendant la séquence d'ouverture ou de fermeture, mais il n'y a pas d'alarme. En cas de panne, on communiquera avec le navire, Mainroad Contracting et les SCTM au besoin.

Des vents violents dépassant 40 kilomètres par heure peuvent influencer les opérations. Un délai de 30 minutes est nécessaire entre les ouvertures pour permettre le refroidissement de l'équipement.

16.6 Île Westham/Pont Canoe Pass

Propriétaire ou exploitant	Nombre moyen de trains par jour	Moyenne des ouvertures par jour	Dégagement vertical		Largeur du chenal/ profondeur utile*	
			Ouvert	Fermé	Ladner	Île Westham
Mainroad Contracting	S/O	6 à 10 principalement pendant les mois d'été	23 m	1,6 m	12 m/ 5,3 m	13 m/ 5,2 m
*Voir la section 15 pour connaître les profondeurs utiles						

Communication

Voie VHF 74

Pontier : 604.946.0139

Le capitaine doit établir le contact avec le pontier 40 minutes avant la demande d'ouverture et fournir une ETA au pont au moins 20 minutes à l'avance. Si les conditions changent, le pontier doit en être immédiatement informé.

Renseignements à fournir :

- Type de navire
- Direction du passage
- ETA au pont
- Temps estimé pour franchir le passage

Entre le 1^{er} décembre et le 31 mars, aucune permanence n'est assurée au pont entre 22 h et 6 h. Si le capitaine ne peut pas entrer en contact avec le pontier pendant cette période, il peut communiquer avec le pontier du pont tournant d'Annacis au 604.521.0964 pour l'aider dans la procédure d'ouverture.

Il faut compter environ trois minutes pour le pivotement complet du pont une fois qu'il commence à s'ouvrir ou à se fermer.

Si une situation imprévue empêche d'ouvrir le pont selon le protocole ci-dessus, le pontier en informe immédiatement le capitaine, qui prend toutes les mesures nécessaires pour ajuster l'ETA ou interrompre le transit si possible.

8.23 REMORQUAGE

GÉNÉRALITÉS

Les pratiques et procédures décrites dans la présente section sont applicables à toutes les zones relevant de la compétence de l'Administration portuaire en matière de navigation.

MOUVEMENT ET CONTRÔLE DES ESTACADES ET DES BIENS FLOTTANTS

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire qui remorque une estacade, une cargaison ou un autre navire doit s'assurer que le navire remorqueur dispose en tout temps d'une puissance suffisante pour garder le contrôle total des mouvements de la remorque.

Il est interdit de déplacer une estacade ou un bien flottant dans le port, sauf si l'estacade ou le bien flottant est remorqué par un navire.

Il est interdit de laisser des biens flottants non amarrés sans surveillance dans le port.

Il est interdit d'obstruer un chenal du port avec une estacade ou un bien flottant.

Lorsqu'une estacade ou un bien flottant se trouve dans une zone non autorisée du port, l'Administration portuaire peut les déplacer à tout autre endroit du port et le propriétaire, ou son représentant, devra payer les coûts connexes à l'Administration portuaire sur facture.

Tout propriétaire ou responsable d'une estacade ou d'un bien flottant entrant dans le port doit fournir à l'Administration portuaire tous les renseignements afférents à l'estacade ou au bien en question avant l'arrivée ou dès que possible par la suite.

CHALANDS NON SURVEILLÉS

Tous les chalands qui se trouvent dans les zones de contrôle du trafic 1 et 2 doivent faire l'objet d'une surveillance directe en tout temps. Les chalands non surveillés sont strictement interdits dans ces zones en raison des risques pour la navigation. Les exploitants sont tenus d'assurer une surveillance continue et la disponibilité immédiate de personnel pour manœuvrer ou déplacer les chalands si nécessaire.

ESTACADES

Sauf autorisation de l'Administration portuaire en vertu d'un lot riverain ou d'un bail d'estran, il est interdit aux navires de déposer des billes de bois dans les eaux ou sur l'estran.

En cas de dérive de billes de bois ou de sections d'estacades, l'Administration portuaire peut, par un ordre écrit, suspendre les activités de récupération de billes de bois de tout navire dans le port pendant une période maximale de 10 jours, au cours de laquelle le propriétaire ou son agent autorisé doit récupérer les billes de bois ou les sections d'estacades à la dérive. Pendant cette période et dans les zones du port précisées dans l'ordre, aucune personne responsable d'un navire quelconque, autre que le propriétaire des billes de bois ou des sections d'estacades mentionnées dans l'ordre ou son agent autorisé ne doit tenter de les récupérer.

PASSAGE D'UN PONT AVEC UNE REMORQUE

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire qui remorque une estacade, une cargaison ou un autre navire ne doit pas, à moins de 500 mètres d'un pont tournant ou d'un pont à travée levante, dépasser ou tenter de dépasser une partie de la remorque d'un autre navire.

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire remorquant deux ou plusieurs mahonnes ou chalands ne doit pas franchir le tirant d'eau d'un pont tournant, à moins que les mahonnes ou les chalands ne soient étroitement attelés de manière à éviter qu'ils ne fassent une embardée.

Sauf dispositions contraires, il est interdit au propriétaire ou à la personne responsable d'un navire de remorquer, dans les limites du port, une estacade flottante d'une longueur supérieure à 36 sections ou d'une largeur supérieure à une section.

REMORQUEURS ET REMORQUES – LIGNES DIRECTRICES RELATIVES À LA PUISSANCE DE TRACTION MINIMALE

L'adéquation globale du dispositif de remorquage dans le contexte des conditions de navigation est un aspect essentiel de la planification d'un voyage prévu. Une puissance de remorquage inadéquate peut entraîner des pratiques d'exploitation dangereuses et augmenter le risque d'incidents de navigation. Afin d'améliorer la sécurité des opérations des remorqueurs et des chalands, l'APVF, en partenariat avec le Conseil national de recherches Canada et le Centre de recherche en génie océanique, côtier et fluvial (CNRC-GOCF), a élaboré des lignes directrices sur la puissance de traction minimale des remorqueurs. L'étude du CNRC visait principalement à examiner les méthodes existantes et leur applicabilité aux opérations de remorquage de chalands dans la zone de navigation du Port de Vancouver et à permettre d'élaborer une formule simplifiée pour estimer les besoins en puissance des remorqueurs. Les exploitants de remorqueurs du port ont fourni les données sur les navires et les renseignements nécessaires à cette étude.

Tout remorqueur navigant dans le secteur avec une remorque doit respecter l'exigence minimale concernant la puissance de traction (figure 1) afin d'assurer le maintien de sa position par rapport aux prévisions de courant et de vent les plus défavorables le long de sa route pendant la durée de transit accordée.

$$BP = 1.122 \times 10^{-4} (574.5 (B_{\text{hull}} \times T_{\text{hull}}) C_{\text{hull}} V_{\text{water}}^2 + 0.6125 (B_{\text{sup}} \times T_{\text{sup}}) C_{\text{sup}} V_{\text{wind}}^2)$$

Figure 1 : Formule d'estimation de la puissance de traction

Ces lignes directrices s'appliquent à tous les remorqueurs et chalands qui prennent part à des opérations de remorquage de chalands. Elles ne dispensent pas le capitaine de se conformer à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* ou à d'autres règlements, exigences ou normes concernant les navires transitant dans les ports canadiens.

AUTRES

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire remorquant des mahonnes, des chalands, des estacades ou des biens flottants doit s'assurer que la remorque est solidement attachée et bien maîtrisée lorsqu'elle est en transit dans le port.

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire effectuant un remorquage doit s'assurer que le navire n'est pas amarré ou arrêté à un endroit ayant pour effet qu'une partie de la remorque se trouve sous un pont.

Le propriétaire ou le responsable d'un navire remorquant des estacades ou des biens flottants dans le port doit veiller à maintenir une distance de 500 mètres entre le navire et l'arrière de tout navire remorqué qui le précède.

Le propriétaire ou la personne responsable d'un navire ne doit pas dépasser ou tenter de dépasser une partie de la remorque d'un autre navire à moins de 500 mètres d'une travée pivotante.

8.24 AFFICHAGE DES SIGNAUX ET DES FEUX

Sur tout navire équipé d'un système d'identification automatique (SIA), ce système doit rester allumé et transmettre des données en tout temps dans le port, sauf si des ententes, des règles ou des normes nationales ou internationales prévoient sa désactivation; dans ce cas, le capitaine ou son représentant doit signaler cette action et sa raison d'être au Centre des opérations au 604665.9086 ou par courriel à l'adresse capitainerie@portvancouver.com.

Les navires se trouvant dans le port doivent arborer des feux et des marques conformément au *Règlement sur les abordages*.

En plus des navires devant être munis d'un SIA selon les règles de Transports Canada, les navires présents dans le port qui sont homologués pour transporter plus de douze passagers doivent être dotés, au minimum, d'un transpondeur SIA de classe B.

Les navires Seabus, exploités par Translink entre le terminal riverain central de Vancouver et le terminal de Lonsdale Quay de North Vancouver, le long de la ligne de traversiers indiquée sur la carte, doivent être munis d'un feu stroboscopique blanc et le garder en permanence à l'endroit le plus visible.

8.25 BATEAUX DE PLAISANCE

PRATIQUES DE SÉCURITÉ NAUTIQUE

Le Port de Vancouver est très fréquenté. Les plaisanciers doivent faire preuve de prudence dans les zones de forte activité, notamment les approches de Coal Harbour, First Narrows (pont Lions Gate), Second Narrows (pont commémoratif des feronniers), le fleuve Fraser et les zones d'opérations des aéronefs. Tous les navigateurs doivent se tenir à une distance minimale de 50 mètres de tout navire commercial ou de haute mer à quai ou au mouillage.

Les plaisanciers doivent en tout temps naviguer à une vitesse sécuritaire leur permettant de prendre des mesures appropriées et efficaces pour éviter une collision et de s'arrêter sur une distance adaptée à la

situation et aux conditions du moment. En ce qui concerne la vitesse, tous les plaisanciers doivent savoir que l'Administration portuaire a désigné des zones particulières du port comme des zones de contrôle du trafic ou des zones de contrôle de la vitesse où des restrictions de vitesse s'appliquent aux plaisanciers. Ces zones comprennent la ZCT First Narrows, Coal Harbour, des secteurs d'Indian Arm et Port Moody. Pour plus d'information sur ces zones et les restrictions de vitesse, voir la section 8.2 - Vitesse.

Toutes les activités récréatives qui comprennent le remorquage ou l'attelage entre un navire et d'autres équipements à des fins récréatives, telles que, notamment, le ski nautique, la planche nautique, la paravoile, le flyboard (planche hydropropulsée) et le surf cerf-volant, ne doivent pas entraver la circulation d'autres navires dans le port. Toutes ces activités doivent être pratiquées selon les règles de sécurité, dans des zones où le trafic des navires commerciaux ne sera pas entravé, ainsi que dans le respect des autres utilisateurs du port.

Pour plus d'information sur la sécurité nautique et l'utilisation des bateaux de plaisance, visitez notre [site Web](#) et consultez nos guides de sécurité nautique.

EMBARCATIONS DE PLAISANCE

Les embarcations de plaisance, y compris celles à rames, doivent se tenir à l'écart de tous les navires commerciaux en route et ne pas gêner leur passage. Un navire ancré ou amarré à un terminal peut se déplacer sans avertissement, de sorte qu'une distance de sécurité doit être maintenue. Une attention particulière doit être portée à la navigation dans les zones de forte activité.

La marée et le vent peuvent provoquer des turbulences dans First Narrows et Second Narrows. La prudence est de mise. Seules les embarcations ayant une puissance de propulsion suffisante peuvent emprunter ces chenaux. Aucune embarcation de plaisance à voile ou à rames ne peut traverser First Narrows ou Second Narrows. Une voile bordée est autorisée pour assurer la stabilité de l'embarcation lorsque celle-ci évolue à la force du moteur dans First Narrows ou Second Narrows. Sinon, les voiles doivent être affalées.

Pour des raisons de sécurité, les bateaux de pêche, les véhicules nautiques à moteur tels que les motomarines, les bateaux à rames, les canoës et les bateaux naviguant ou se déplaçant sans moteur sont interdits à l'intérieur des limites de la ZCT First Narrows (ZCT-1) et de la ZCT Second Narrows (ZCT-2), ainsi que dans toutes les zones du Port de Vancouver situées entre les deux. La pêche, la voile et les autres activités récréatives non motorisées ne sont permises que dans les zones désignées à l'extérieur des limites de la ZCT-1, de la ZCT-2 et du Port de Vancouver, par exemple à l'ouest de la limite ouest de la ZCT-1 ou à l'est de la limite est de la ZCT-2.

Il est interdit de faire avancer un bateau de plaisance à l'aide d'avirons ou de pagaies :

- Dans une zone de séparation du trafic
- À moins de 50 m d'un navire commercial ou d'un navire de haute mer à quai
- À moins de 300 m d'un navire ancré

Les embarcations de plaisance dont le principal moyen de propulsion est un propulseur électrique ne doivent pas naviguer dans les limites de la ZCT First Narrows (ZCT-1), de la ZCT Second Narrows (ZCT-2) et de toutes les zones du Port de Vancouver situées entre ces deux zones.

VÉHICULES NAUTIQUES À MOTEUR

Les véhicules nautiques à moteur ne peuvent être utilisés que durant le jour, à savoir entre l'aube et le crépuscule, telles que définies par le crépuscule civil du matin et du soir (après le coucher du soleil ou avant le lever du soleil), respectivement.

Toute personne pilotant une motomarine ou un véhicule similaire doit avoir attaché à sa personne, à ses vêtements ou à son vêtement de flottaison individuel, un commutateur de coupure du moteur pendu à un cordon de cou.

Il est interdit d'utiliser une motomarine, un flyboard (planche hydropropulsée), une planche à cerf-volant, une paravoile ou autre équipement récréatif similaire :

- Dans les limites des zones de contrôle du trafic First Narrows (ZCT-1) et Second Narrows (ZCT-2) et de toutes les zones du Port de Vancouver situées entre ces deux zones
- Dans une zone de séparation du trafic
- À moins de 300 mètres d'un navire ancré;
- À moins de 50 mètres d'un navire commercial ou d'un navire de haute mer à quai
- À une vitesse supérieure à cinq nœuds à moins de 300 mètres d'une zone de baignade
- À une vitesse supérieure à cinq nœuds à moins de 300 mètres d'une rampe de mise à l'eau

Nonobstant ce qui précède, l'utilisation de véhicules nautiques à moteur dans le cadre d'expositions, de défilés et d'autres événements maritimes similaires peut être autorisée si les organisateurs de l'événement ont reçu l'autorisation écrite de l'Administration portuaire pour utiliser des véhicules nautiques à moteur. Cette autorisation ne peut être accordée qu'après réception par l'Administration portuaire d'une demande à cet effet. Pour plus d'information sur les événements maritimes, voir la [section 5.4](#).

Toute personne pilotant un véhicule nautique à moteur doit le faire de manière sécuritaire et prudente, en tenant compte des autres véhicules, des restrictions de vitesse et de sillage et de tous les autres facteurs, de manière à ne pas mettre en danger la vie ou les biens de quiconque ou occasionner des blessures ou des dommages.

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

Le ravitaillement en carburant des navires à moteur ne peut se faire que dans des stations de ravitaillement reconnues, et en respectant toutes les consignes de sécurité affichées.

MOUILLAGE

L'Administration portuaire assure la gestion et le contrôle du port, ce qui peut inclure l'établissement de lieux d'amarrage à l'intérieur de ce dernier. Sauf en cas d'urgence, aucun navire ne doit s'amarrer ou mouiller en dehors des zones de mouillage désignées sans l'approbation de l'Administration portuaire, et seulement selon les instructions. Pour plus d'information sur les zones de mouillage désignées pour les bateaux de plaisance, consultez notre [site Web](#).

Si un bateau de plaisance doit mouiller en dehors d'une zone de mouillage désignée pour une courte durée en raison d'une urgence, le pilote doit communiquer avec le Centre des opérations au 604.665.9086 et mentionner le motif de l'arrêt ainsi que le lieu et la durée prévue du mouillage, afin d'assurer la sécurité du navire et des autres utilisateurs du port. L'Administration portuaire peut ne pas accepter le mouillage proposé et peut diriger le navire vers un autre endroit.

Il n'y a pas de mouillage permanent désigné dans le fleuve Fraser. Le mouillage n'est possible qu'à la discrétion et avec l'autorisation de l'Administration portuaire. Il est strictement interdit de mouiller dans le port de Steveston.

Les navires amarrés ou mouillés à des endroits permis ne peuvent être amarrés les uns aux autres. Les capitaines des navires sont tenus de s'assurer que leurs navires sont mouillés dans une eau

suffisamment profonde pour garantir la sécurité à tous les stades de la marée et dans toutes les conditions météorologiques.

Les navires ancrés doivent arborer les signaux de jour et de nuit appropriés.

Afin de protéger l'habitat sensible de la zostère dans la partie sud de la baie de Bedwell, une zone d'interdiction d'ancrage a été établie sur une base volontaire. Les navires sont priés d'éviter de jeter l'ancre au sud de la ligne désignée par trois bouées. Tous les navires sont encouragés à jeter l'ancre au nord de cette ligne.

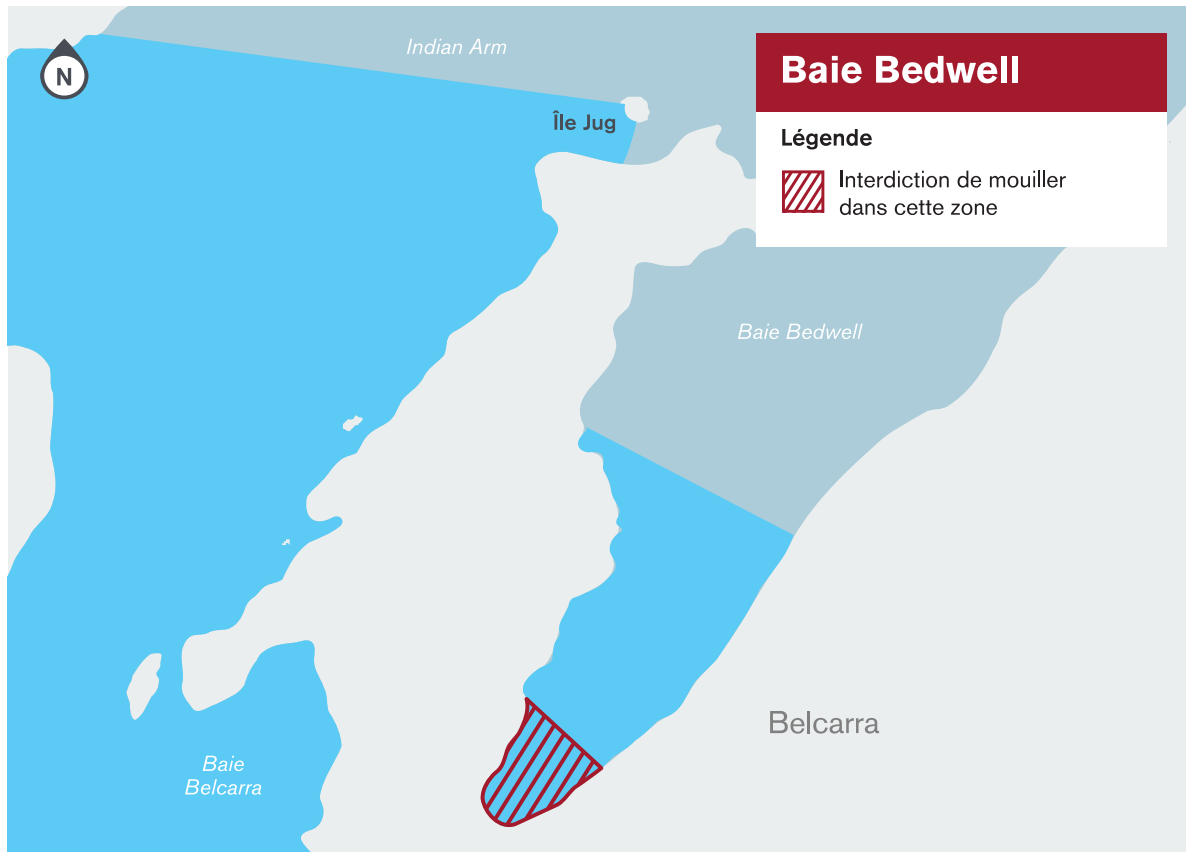


Image : zone d'interdiction de mouillage dans la baie Bedwell

NAVIRES ABANDONNÉS OU ILLÉGALEMENT AMARRÉS OU MOUILLÉS

Lorsque le propriétaire ou la personne responsable d'un navire dans le port n'est pas disponible ou refuse ou néglige d'obéir à un ordre de déplacement du navire, l'Administration portuaire peut, aux risques et aux frais du propriétaire du navire :

- Prendre possession du navire
 - Utiliser tous les moyens et la force raisonnablement nécessaires pour déplacer le navire
 - Amarrer ou mouiller le navire à tout endroit jugé satisfaisant par l'Administration portuaire
 - Sortir le navire de l'eau et le remiser à tout endroit jugé satisfaisant par l'Administration portuaire
- Se débarrasser du navire par toute méthode jugée satisfaisante par l'Administration portuaire

8.26 NAVIRES DE PÊCHE

GÉNÉRALITÉS

Le trafic maritime commercial et les pêcheurs doivent être conscients des dangers posés par les activités des uns et des autres pendant les ouvertures de la pêche sur le fleuve Fraser, car des situations dangereuses peuvent se produire lorsque le trafic commercial tente de manœuvrer autour des filets.

La pêche ou l'utilisation d'équipements liés à la pêche (y compris les pièges à crabes) est interdite dans les limites de la ZCT First Narrows (ZCT-1), de la ZCT Second Narrows (ZCT-2) et de toutes les zones du Port de Vancouver situées entre ces deux zones.

Dans toutes les zones du port, les bateaux de pêche doivent être conscients du *Règlement sur les abordages* – pris en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* – en particulier la règle 9, Chenaux étroits, qui stipule que « les navires en train de pêcher ne doivent pas gêner le passage des autres navires naviguant à l'intérieur d'un chenal étroit ou d'une voie d'accès ».

COMMUNICATIONS

Les pêcheurs doivent surveiller la voie VHF 74. Pendant l'ouverture des filets maillants dans la zone 29 (fleuve Fraser), tous les déplacements commerciaux sont diffusés sur cette voie, ce qui permet d'avertir les pêcheurs des déplacements de navires le long du fleuve Fraser.

CONSIDÉRATIONS RELATIVES À LA NAVIGATION COMMERCIALE

Les navires doivent rester dans le chenal désigné en amont ou en aval. Les exploitants de tous les navires doivent prendre rapidement des mesures énergiques pour se tenir à l'écart de tous les autres navires et engins de pêche.

Les navires ne doivent pas changer de cap, car les pêcheurs jugent généralement, d'après la vitesse des navires et les messages diffusés, du moment où ils doivent lever le filet. Tout changement de cap peut accroître les risques.

Les filets maillants entièrement déployés mesurent jusqu'à 200 brasses (375 mètres) de long et sont soutenus à la surface par de petits flotteurs qui peuvent ne pas être facilement visibles. Pendant la journée, un flotteur se trouve à l'extrémité du filet et, la nuit, l'extrémité du filet est signalée par une lumière blanche. Lorsqu'ils approchent, les navires doivent réduire leur vitesse jusqu'à ce qu'ils aperçoivent les flotteurs, ou que l'exploitant fasse un signal à la main ou à l'aide d'un projecteur la nuit, pour indiquer la direction dans laquelle le filet est placé.

Les feux ou marques de navigation appropriés doivent être visibles en permanence.

CONSIDÉRATIONS RELATIVES AUX NAVIRES DE PÊCHE

Toute personne utilisant un filet pour pêcher dans le port doit, lorsqu'elle entend quatre longs coups de sifflet d'un navire en approche, remonter son filet pour permettre le passage du navire en question.

Lorsqu'ils posent à proximité d'un pont tournant ou d'un pont levant, les exploitants doivent surveiller la voie VHF 74 pour obtenir des renseignements pertinents sur le trafic qui a l'intention de passer le pont et être attentifs à l'ouverture de ce dernier, qui indique l'approche d'un plus grand navire. Il faut s'abstenir d'effectuer une manœuvre susceptible de gêner le passage du navire qui approche.

Les navires de pêche doivent travailler avec un navire partenaire qui peut leur prêter assistance en cas de besoin.

Les pêcheurs en dérive devraient tendre leurs filets dans la même direction, dans la mesure du possible, afin de permettre le passage en toute sécurité des autres navires.

Afin d'éviter de heurter un autre navire et de réduire le risque de blessures graves, de pertes de vies humaines ou de dommages au navire, les navires incapables de manœuvrer rapidement doivent émettre des signaux au sifflet conformément au *Règlement sur les abordages* et maintenir leur cap.

Si la collision avec un autre navire est imminente, les pêcheurs doivent soit déployer le filet, de façon qu'il absorbe les dommages, soit « cogner » le tambour et tenter de remorquer le filet hors de danger, réduisant ainsi le risque de perte de vies humaines ou de dommages au navire.

La nuit, lorsqu'ils sont approchés par d'autres navires, les pêcheurs doivent utiliser un projecteur pour indiquer la direction du filet dans l'eau, en veillant à ce que le projecteur n'aveugle pas le pilote du navire qui s'approche. Les remorqueurs doivent également utiliser des projecteurs, dans la mesure du possible, pour indiquer la direction qu'ils préfèrent prendre afin d'aider les pêcheurs à décider du moment et de la distance à parcourir.

8.27 OPÉRATIONS FORESTIÈRES

GÉNÉRALITÉS

Sauf autorisation de l'Administration portuaire en vertu d'un lot riverain ou d'un bail d'estran, il est interdit aux navires de déposer des billes de bois dans les eaux ou sur l'estran.

TRANSPORT DE BILLES DE BOIS DANS LE BRAS NORD ET LIEUX D'AMARRAGE DES MAHONNES

L'Administration portuaire peut déterminer de temps à autre la période d'amarrage temporaire applicable aux estacades, aux mahonnes et aux chalands.

Il est interdit à tout navire de pénétrer dans les zones de transport de billes, dans les zones de stockage de billes de bois de la pointe Grey ou dans les zones de mouillage des mahonnes dans le but de récupérer des billes.

L'Administration portuaire peut déplacer tout navire se trouvant dans les zones de transport de billes de bois ou dans les zones d'amarrage des mahonnes pendant plus de 72 heures vers tout autre endroit du port, aux risques et aux frais du propriétaire ou de la personne responsable du navire.

Tous les propriétaires ou responsables d'une estacade ou d'un bien flottant entrant dans le bras nord du fleuve Fraser doivent fournir à l'Administration portuaire tous les renseignements afférents à l'estacade ou au bien en question avant l'arrivée ou dès que possible par la suite.

Aucune estacade amarrée dans les zones de transport de billes de bois ne doit dépasser les dimensions suivantes :

- Devant les ducs-d'Albe d'amarrage 1 à 71 inclus, dans les zones de transport de billes de bois de la jetée du bras nord, trois sections d'estacade en largeur
- En face des ducs-d'Albe d'amarrage 72 à 82 inclus, dans les zones de transport de billes de bois de la jetée du bras nord, quatre sections d'estacade en largeur
- En face des ducs-d'Albe d'amarrage 83 à 85 inclus, dans les zones de transport de billes de bois de la jetée du bras nord, trois sections d'estacade en largeur
- En face des ducs-d'Albe d'amarrage 86 à 96 inclus, dans les zones de transport de billes de bois de la jetée du bras nord, deux sections d'estacade en largeur

- En face des ducs-d'Albe d'amarrage 1 à 9 inclus, dans les zones de transport de billes de bois de Sea Island (Sheeting), deux sections d'estacade en largeur
- Les estacades amarrées aux ducs-d'Albe 1 à 96 inclus dans les zones de transport de la jetée du bras nord pour une durée supérieure à 72 heures feront l'objet d'une redevance pour chaque période de 24 heures, tel qu'indiqué dans le document sur les redevances

Afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation dans le bras nord du fleuve Fraser, tous les navires qui utilisent les zones de transport de billes de bois doivent respecter les procédures suivantes :

- Tous les ducs-d'Albe d'amarrage disponibles doivent être utilisés pour fixer les estacades
- Les attaches de type « Tween » (attaches ventrales) doivent être utilisées toutes les quatre à six sections d'estacade
- Si une estacade ne peut pas être placée entre les ducs-d'Albe, elle doit être placée dans une position qui permet de la remorquer et d'éviter qu'elle ne glisse sur la plage
- Lorsqu'une situation inhabituelle nécessite l'amarrage temporaire d'une estacade qui dépassera la limite de largeur de la zone concernée, le navire responsable doit se tenir à côté de sa remorque pendant la durée de l'amarrage et en informer immédiatement le Centre des opérations

CMH Consulting est responsable de la gestion et de la facturation de la jetée du bras nord du fleuve Fraser au nom de l'Administration portuaire. Des rapports quotidiens de livraison d'estacades et des numéros de ducs-d'Albe d'amarrage correspondants, le cas échéant, doivent être déposés par voie électronique auprès de l'APVF et de CMH. Tous les montants facturés par l'Administration portuaire continuent d'être payables à celle-ci. Les coordonnées sont indiquées ci-dessous.

Administration portuaire Vancouver-Fraser	CMH Consulting Inc.
100 the Pointe, 999 Canada Place	3651 Shuswap Avenue
Vancouver (C.-B.) V6C 3T4	Richmond (C.-B.) V7E 2A9
(T) 604.665.9000	(T) 604.802.2719
stats@portvancouver.com	chris@cmhconsulting.ca

SUSPENSION DES OPÉRATIONS DE RÉCUPÉRATION DES BILLES DE BOIS

En cas de dérive de billes de bois ou de sections d'estacades, l'Administration portuaire peut, par un ordre écrit, suspendre les activités de récupération des billes de bois de tout navire dans toute zone du port pour une période maximale de 10 jours, au cours de laquelle le propriétaire ou son agent autorisé doit récupérer les billes de bois ou sections d'estacades à la dérive.

Pendant cette période et dans les zones déterminées par l'Administration portuaire, il est interdit à toute personne responsable d'un navire quelconque, autre que le propriétaire des billes de bois ou des sections d'estacades à la dérive ou son agent autorisé, de tenter de les récupérer.

8.28 REMORQUEURS

Aucun navire ne doit tenter de passer entre un remorqueur et sa remorque, ni de s'approcher de l'extrémité de la remorque, car beaucoup d'entre elles ont une ligne flottante à la traîne.

8.29 AÉRONEFS

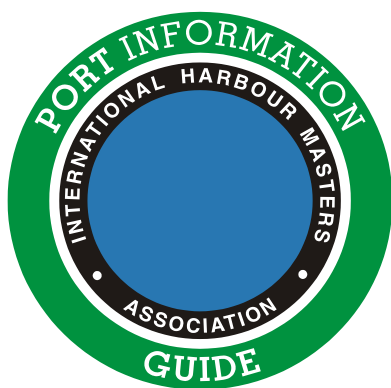
Les aéronefs naviguant sur l'eau doivent se conformer au *Règlement sur les abordages*. Une tour de contrôle du trafic aérien est en service à Granville Square pour fournir des services aux aéronefs qui empruntent la baie Burrard et le fleuve Fraser. Les zones d'opérations d'aéronefs indiquées sur la carte sont des zones de forte activité; les pilotes de bateaux de plaisance doivent s'en tenir à l'écart.

8.30 NAVIRES MILITAIRES

Dans la mesure du possible, aucun navire, y compris les embarcations de plaisance et les véhicules nautiques à moteur, ne doit s'approcher à moins de 100 mètres d'un navire militaire, canadien ou étranger, lorsqu'il se trouve dans le port.

Tous les navires militaires souhaitant visiter le Port de Vancouver doivent en faire la demande directement aux Forces maritimes du Pacifique/Force opérationnelle interarmées du Pacifique FMAR(P)/FOIP. Une fois la demande approuvée par la Marine royale canadienne, les renseignements afférents à la visite doivent être communiqués à l'Administration portuaire par l'entremise du [portail du Pacifique](#). Pour plus d'information, communiquez avec le Centre des opérations au 604.665.9086.

9 Procédures de sûreté dans le port



9.1 GÉNÉRALITÉS

L'Administration portuaire a un double rôle à jouer en cas d'urgence : elle est responsable de la sécurité et du bien-être de ses agents et de ses employés et doit également veiller à ce que le port continue de fonctionner pendant les situations d'urgence.

Pour atteindre cet objectif, les différents services de l'Administration portuaire et les organisations externes doivent travailler ensemble. Les champs de compétence ou de responsabilité doivent être suffisamment souples pour s'adapter à toute situation. Parfois, l'ampleur d'une situation d'urgence peut signifier que de nombreux services de l'Administration portuaire, agences et organisations extérieures sont engagés dans un effort coordonné.

Les organismes fédéraux, provinciaux et municipaux, ainsi que les agences et organisations privées susceptibles de participer à l'effort d'intervention coordonné en cas d'incidents portuaires comprennent, sans s'y limiter, Pêches et Océans Canada, Garde côtière canadienne, Transports Canada, Environnement Canada, Sécurité publique Canada, Gendarmerie royale du Canada, Service de police de Vancouver, Services d'incendie et de sauvetage de Vancouver et Western Canada Marine Response Corporation.

L'Administration portuaire suit le système de gestion des interventions d'urgence de la Colombie-Britannique qui utilise le système de commandement des interventions (SCI) adopté par d'autres organismes d'intervention d'urgence en Colombie-Britannique et en Amérique du Nord. Cela permet à l'Administration portuaire d'assurer une intervention coordonnée, efficace et unifiée à toute urgence dans le port.

9.2 COORDONNÉES EN CAS D'URGENCE

Les personnes qui sont témoins ou qui participent à des activités dans le port donnant lieu à un incident entraînant des pertes ou des dommages matériels ou une explosion, un incendie, un accident, un échouement ou un incident de pollution doivent, dès que possible, signaler l'incident au Centre des opérations au 604.665.9086 ou par courriel capitainerie@portvancouver.com.

Les urgences liées à une détresse maritime doivent être signalées sur la VHF Marine 16, par téléphone cellulaire en composant *16 ou au 911.

NUMÉROS D'URGENCE

• Incendie (urgence)	911
• Incendie (hors urgence)	311
• HAZMAT (service d'incendie)	911
• Police (urgence)	911
• Police (hors urgence)	604.717.3321
• Ambulance (urgence)	911

CAPITAINE DE PORT ET CENTRE DES OPÉRATIONS

Téléphone : 604.665.9086

capitainerie@portvancouver.com

SERVICES DE COMMUNICATION ET DE TRAFIC MARITIMES

Téléphone : 250.363.6333

VHF 12/11/74/16

WESTERN CANADA MARINE RESPONSE CORPORATION

Téléphone : 604.294.6001

Téléphone d'urgence 24 heures sur 24 : 1.855.294.9116

SERVICES DE REMORQUAGE

- SMIT Harbour Towage téléphone : 604.253.8881
- Seaspan Marine téléphone : 604.988.3111
- Groupe Ocean téléphone : 1.877.694.1414

Toutes les autres urgences dans le port seront signalées aux intervenants d'urgence en composant le 911.

Les communications ultérieures entre le lieu de l'incident et le commandant du lieu de l'incident peuvent être assignées à des fréquences ou à des numéros de téléphone d'intervention d'urgence précis approuvés séparément. Les services d'incendie seront prévenus par téléphone par l'entremise du 911. Les frontières municipales détermineront la première intervention.

9.3 ÉQUIPEMENT D'INTERVENTION D'URGENCE

Toute personne se trouvant dans le port doit prendre les mesures de protection et de prévention contre l'incendie nécessaires pour assurer la sécurité des personnes et des biens dans le port.

Plusieurs organismes d'intervention disposent d'équipements pour répondre aux urgences.

L'Administration portuaire a la capacité de coordonner et d'intensifier les interventions en cas d'urgence sur les eaux ou les terrains du port.

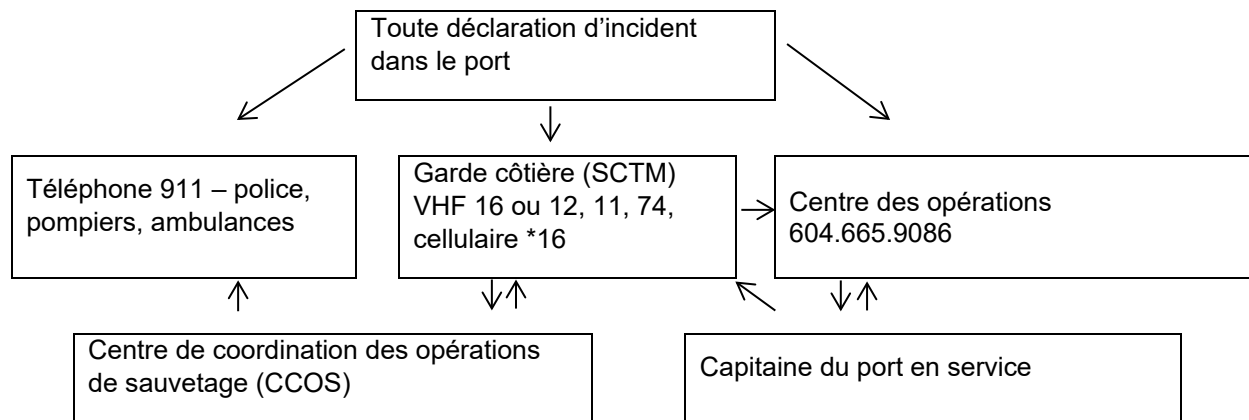
9.4 CENTRE DE COORDINATION DES URGENCES

Le Centre des opérations est une plaque tournante qui fonctionne 24 heures sur 24, sept jours sur sept et 365 jours par an. Il gère les activités du port liées aux éléments suivants :

- Sécurité maritime et protection de l'environnement
- Sécurité portuaire et déclaration d'incidents
- Fluidité et fiabilité de la chaîne d'approvisionnement
- Coordination des interventions d'urgence
- Surveillance de l'eau – signaler une activité inhabituelle

9.5 SCÉNARIOS D'URGENCE

PROCÉDURE EN CAS D'URGENCE / D'ALARME



DÉVERSEMENTS

Pour les polluants marins ou les déversements, appeler Trafic Vancouver sur les voies VHF 12/11/74/16

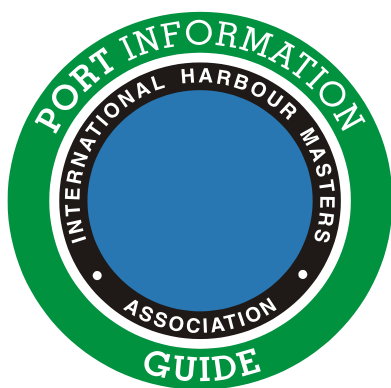
En cas de déversement pendant les opérations de transbordement, le receveur et le fournisseur doivent tous deux avertir immédiatement la Garde côtière canadienne (téléphone : 1.800.889.8892 ou 250.363.6333) et l'Administration (téléphone : 604.665.9086). La *Loi de 2001 sur marine marchande du Canada* exige que le fournisseur d'hydrocarbures et le receveur mettent immédiatement en œuvre leur plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures et interviennent en cas de déversement. La Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) est un organisme d'intervention certifié qui dispose de ressources à Vancouver et dans le Lower Mainland pour atténuer les répercussions en cas de déversement d'hydrocarbures.

REJETS ACCIDENTELS

Tout rejet accidentel par-dessus bord doit être signalé immédiatement au Centre des opérations. Si les rejets contiennent des hydrocarbures ou d'autres substances nocives, le navire doit immédiatement en informer les SCTM et activer son plan de lutte contre la pollution.

[Haut de page](#)

10 Procédures de sécurité dans le port



10.1 GÉNÉRALITÉS

L'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté le *Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires* (Code ISPS) en décembre 2002. Tous les gouvernements contractants de l'OMI, y compris le Canada, devaient donc avoir adopté ce code et mis en place les réglementations nécessaires avant le 1^{er} juillet 2004. C'est ce qu'a fait le Canada en adoptant le *Règlement sur la sûreté du transport maritime* (RSTM), qui a mis en vigueur les exigences obligatoires de la partie A du Code ISPS ainsi que la majorité des exigences volontaires de la partie B.

Le plan directeur en matière de sécurité (*Master Security Plan*) de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser décrit les politiques de sécurité à respecter dans le Port de Vancouver. Chaque installation dispose d'un plan de sécurité approuvé et unique au terminal, qui décrit les exigences en matière de conformité à la réglementation.

À l'échelon national, les niveaux de menace sont attribués par Transports Canada – Sécurité maritime (SMTTC).

MARSEC

MARSEC signifie sécurité maritime. Les niveaux MARSEC sont conçus pour faciliter la communication des interventions planifiées face à des niveaux de menace accrus.

NIVEAU MARSEC 1

Mesures de sécurité appropriées dans des conditions normales d'exploitation.

NIVEAU MARSEC 2

Mesures de sécurité renforcées maintenues en raison d'un incident ou d'une menace accrue pour la sécurité pendant une période limitée.

NIVEAU MARSEC 3

Mesures de sécurité supplémentaires lorsqu'une menace ou un incident de sécurité est probable ou imminent.

10.2 RENSEIGNEMENTS ACTUELS SUR LES NIVEAUX DE SÉCURITÉ DU CODE ISPS

La déclaration de sûreté (DS) vise à assurer la conclusion d'une entente entre le navire et l'installation portuaire, ou avec d'autres navires avec lesquels il communique, en ce qui concerne les mesures de sécurité que chacun doit adopter conformément aux dispositions de leurs plans de sécurité.

L'agent de sûreté de l'installation maritime veille à ce qu'une déclaration de sûreté (DS) soit remplie lorsqu'un navire se trouve dans le port et entre en contact avec son installation.

Une déclaration de sûreté doit être remplie avant le début d'une interaction entre une installation maritime et un navire dans les cas suivants :

- L'installation maritime et le navire fonctionnent à des niveaux de sécurité différents
- L'installation maritime ou le navire ne dispose pas d'un plan de sécurité approuvé par un gouvernement contractant
- L'interaction concerne un navire de croisière ou un navire transportant, chargeant ou déchargeant des cargaisons dangereuses qui présentent un risque plus élevé que la normale pour les personnes, les biens ou l'environnement

- L'agent de sûreté du navire ou l'agent de sûreté de l'installation maritime le juge nécessaire pour des raisons de sécurité précises

Une nouvelle déclaration de sûreté ou une déclaration révisée est requise lorsque :

- Le niveau de sûreté du navire ou de l'installation maritime est modifié pendant que le navire se trouve dans le port
- Il y a eu une menace ou un incident de sûreté précis concernant le navire ou l'installation maritime
- Transports Canada déclare qu'il doit en être ainsi

La déclaration de sûreté doit être signée et datée par l'agent de sûreté de l'installation maritime et l'agent de sûreté du navire ou le capitaine, et doit indiquer la durée, le niveau de sécurité correspondant et les coordonnées de la personne avec qui communiquer une fois la déclaration remplie.

L'agent de sûreté de l'installation maritime doit mettre en œuvre une déclaration de sûreté continue pour un navire ou une installation extracôtière avec lequel l'installation maritime a fréquemment des interactions pour une période de :

- 90 jours pour le niveau MARSEC 1
- 30 jours pour le niveau MARSEC 2

Code ISPS partie A, art. 5.6 (gouvernement contractant).

Si vous avez des questions sur cette exigence, veuillez communiquer avec le Centre des opérations au 604.665.9086.

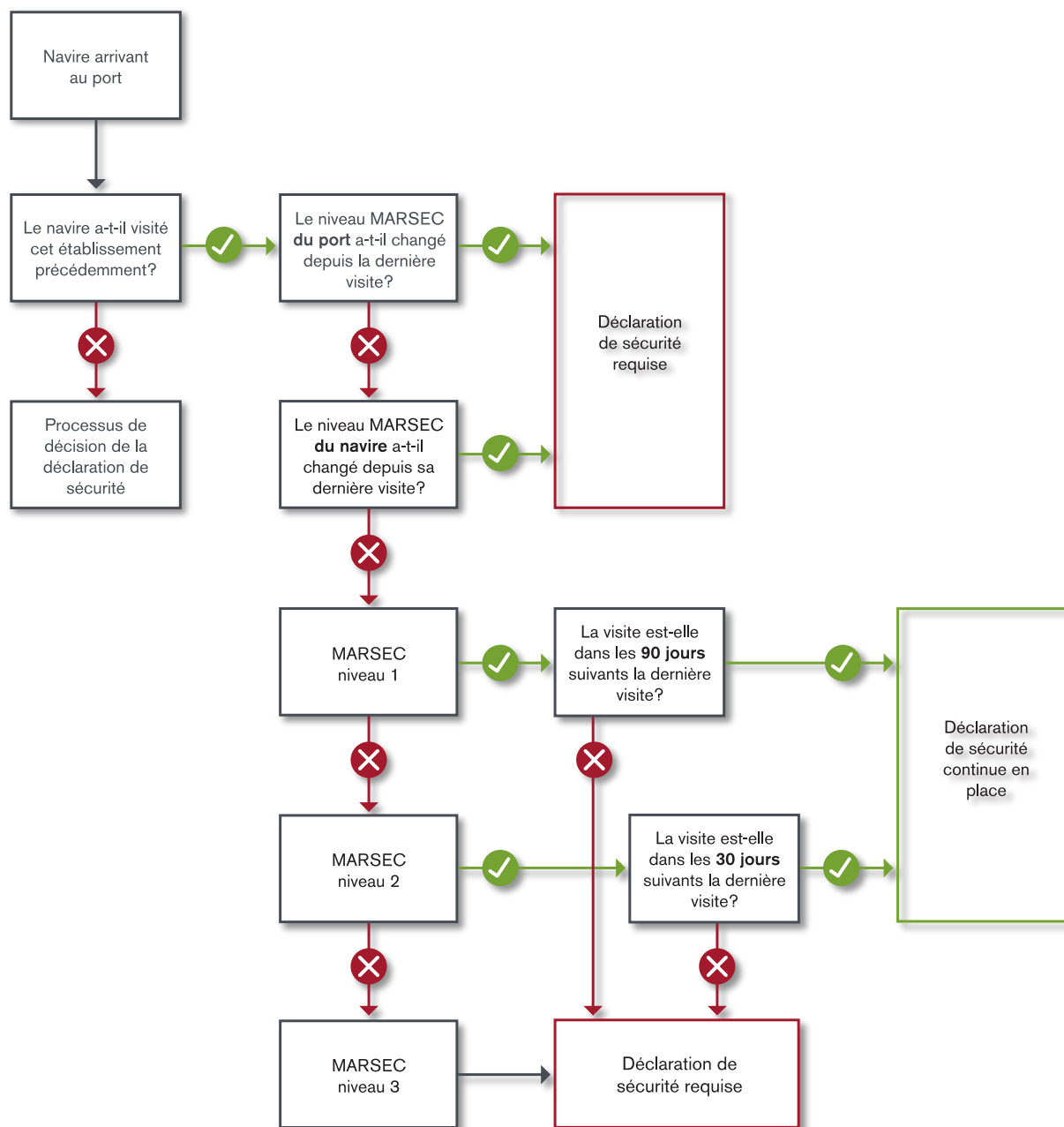


Image : Organigramme de la déclaration de sureté (DS)

10.3 DÉCLARATIONS AUX INSTALLATIONS PORTUAIRES

Les navires entrant dans le port doivent déclarer leur niveau MARSEC aux SCTM 96 heures avant leur arrivée.

Les incidents de sûreté doivent être immédiatement signalés à l'agent de sûreté du port et à l'exploitant du terminal.

AGENT DE SÛRETÉ DU PORT

Anita Gill, Directrice de la sécurité, conformité et autorisation, est l'agente de sûreté du port. Elle peut être rejointe par l'intermédiaire du Centre des opérations au 604.665.9086.

10.4 VÉHICULES AÉRIENS SANS PILOTE

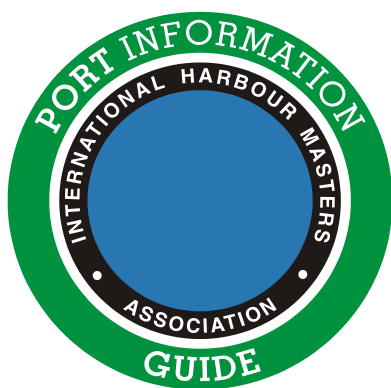
L'utilisation de véhicules aériens sans pilote (UAV) ou de modèles réduits à des fins récréatives ou de loisirs est interdite au-dessus des terres ou des eaux du port sans l'autorisation préalable de l'Administration portuaire.

Les opérations menées avec un UAV au-dessus du territoire de compétence de l'Administration portuaire doivent être coordonnées par Transports Canada Aviation. Avant toute opération menée avec un UAV dans le port, une copie du certificat d'opérations aériennes spécialisées (COAS) doit être fournie au Centre des opérations, ainsi que les détails du vol prévu (heure, date, zone et altitude). Un permis d'activité maritime peut être requis pour une opération menée avec un UAV si celle-ci se déroule au-dessus de l'eau.

Toute utilisation suspecte ou imprévue d'un UAV sera signalée à la police et/ou à Transports Canada.

[Haut de page](#)

11 Services nautiques



11.1 GÉNÉRALITÉS

Lorsque l'Administration portuaire exige qu'un navire ou une opération fasse appel à des remorqueurs, des pilotes, des agences ou d'autres services, ces services sont fournis aux frais et aux risques du navire ou de l'opération.

11.2 GESTION ACTIVE DE LA CIRCULATION DES NAVIRES

La gestion active de la circulation des navires est un service d'optimisation de la chaîne d'approvisionnement qui applique des principes de priorisation et d'optimisation pour dicter le déplacement des navires de niveau 1 et de niveau 2 dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire, par l'entremise du système de planification centralisé (SPC), afin d'assurer la sécurité des navires et la protection de l'environnement tout en augmentant l'efficacité et le débit. La gestion active de la circulation des navires complète les services de sécurité et de navigation actuellement fournis par les Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) de la Garde côtière canadienne.

L'Administration de pilotage du Pacifique est chargée de fournir des services de pilotage, tandis que le capitaine et le pilote commandent et contrôlent les mouvements du navire. L'objectif du système de gestion active de la circulation des navires est de permettre la collaboration de la chaîne d'approvisionnement et l'optimisation de la passerelle globale en gérant la priorisation et l'ordonnancement des navires dans le Port de Vancouver. Si ce système est correctement mis en œuvre, les utilisateurs du port bénéficieront d'informations plus transparentes, plus efficaces et plus fiables, ainsi que de lignes directrices formalisées en matière de gestion du trafic maritime.

Tous les navires de niveau 1 qui doivent effectuer un transit dans la ZCT-1, c'est-à-dire un déplacement à l'intérieur de la ZCT First Narrows qui comprend un passage sous le pont Lions Gate ou un transit dans la ZCT-2 qui comprend un passage sous le pont commémoratif des feronniers (Second Narrows) et le pont ferroviaire Second Narrows, doivent être inscrits dans le SPC et approuvés par l'Administration portuaire. Pour obtenir l'approbation de l'administration du port, l'agent portuaire doit envoyer une demande de transit par l'intermédiaire du SPC. Pour plus d'information, veuillez consulter la section [Avis à l'industrie](#) du site Web de l'Administration portuaire. Les phases subséquentes permettront d'étendre le système à d'autres zones de contrôle du trafic relevant de la compétence de l'Administration portuaire, y compris le fleuve Fraser.

11.3 SERVICES DE TRAFIC MARITIME

SERVICES DE TRAFIC MARITIME ET CONTRÔLE DU TRAFIC

Les navires arrivant dans le port par la mer entreront dans une zone des Services de trafic maritime (STM) à l'entrée du détroit Juan de Fuca. Une *Entente sur les services communs de gestion du trafic maritime* (CSTM) a été conclue entre le Canada et les États-Unis. Dans le cadre de cette entente, les services de trafic de Tofino assurent les STM pour les approches au large du détroit Juan de Fuca et le long de la côte de l'État de Washington à partir de 48 degrés de latitude nord. Les services de trafic de Seattle assurent les STM pour les eaux canadiennes et américaines du détroit Juan de Fuca et les Services de trafic maritime de Victoria les assurent pour les eaux canadiennes et américaines du détroit de Haro, du passage de la frontière et de la partie inférieure du détroit de Géorgie.

Dans le détroit de Géorgie, les navires entrent dans la zone des STM de Vancouver, gérée par les Services de trafic maritime de Victoria.

COUVERTURE RADAR

La Garde côtière canadienne exploite des stations radar autour de Vancouver. Le radar et le SIA sont utilisés pour surveiller les déplacements de navires.

RÈGLES DE BASE DE LA COMMUNICATION

Les procédures radiotéléphoniques sont décrites dans les *Aides radio à la navigation maritime* de la Garde côtière canadienne, partie 4. Dans l'intérêt de la sécurité de la navigation, les capitaines doivent s'assurer qu'une écoute continue est maintenue sur la fréquence 2182 kHz et sur VHF 16 (156,8 MHz) ainsi que sur la voie locale des STM.

La fréquence 2182 kHz et la voie VHF 16 ne peuvent être utilisées que pour le trafic de détresse et d'urgence, les appels de sécurité ou les appels réguliers.

Les voies maritimes dont les fréquences sont attribuées sous licence sont réglementées par Industrie Canada. Toute interférence non autorisée sur une voie peut donner lieu à des poursuites en vertu de la *Loi sur la radiocommunication* et du *Règlement sur la radiocommunication*.

Fréquence assignée aux Services du trafic maritime (STM) dans le Port de Vancouver :

VHF 74 Fleuve Fraser, VHF 12 Vancouver et baie des Anglais, VHF 11 banc Roberts.

CRITÈRES DE PARTICIPATION

- Tout navire d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres
- Tout bateau remorquant ou poussant un bateau ou un objet, autre qu'un engin de pêche, lorsque :
 - a) La longueur combinée du bateau et de tout bateau ou objet remorqué ou poussé par le bateau est égale ou supérieure à 45 mètres
 - b) La longueur du bateau ou de l'objet remorqué ou poussé par le bateau est égale ou supérieure à 20 mètres

EXCEPTIONS

- Navire remorquant ou poussant à l'intérieur d'une aire de flottage de billes de bois
- Bateau de plaisance d'une longueur inférieure à 30 mètres
- Navire de pêche d'une longueur inférieure à 24 mètres et d'une jauge brute maximale de 150 tonnes.

SERVICES DE TRAFIC MARITIME

Le système canadien de gestion des services de trafic maritime est géré par les agents des services de communication et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne, qui surveillent les déplacements des navires à l'aide de la radio VHF, d'équipements de radiogoniométrie, du SIA et, dans certaines zones, de radars de surveillance.

Avant d'entamer un voyage dans les eaux canadiennes ou d'entrer en mer, les navires doivent obtenir une autorisation des STM. Cette autorisation est délivrée par un agent des services de communication maritime après vérification des renseignements sur l'identité, l'état, la cargaison et les intentions du navire. Au cours de son voyage, le pilote du navire doit rester à l'écoute des voies radio VHF maritimes désignées et se présenter à des positions particulières, les points d'appel. En retour, il reçoit des renseignements, des conseils, des informations sur la sécurité de la navigation et des informations

météorologiques. Des systèmes d'organisation du trafic ont été mis en place dans plusieurs endroits pour renforcer la sécurité des déplacements des navires.

HORAIRES DES NAVIRES

L'Administration portuaire autorise tous les déplacements de navires et attribue les mouillages. Les agents et les pilotes peuvent demander des modifications à l'horaire ou à l'affectation des mouillages en communiquant avec le Centre des opérations au +1.604.665.9086 ou à l'adresse capitainerie@portvancouver.com. Tous les efforts seront déployés pour répondre aux demandes à court terme dues à des pannes mécaniques, à des changements météorologiques ou à d'autres situations imprévues ou en cas d'urgence.

11.4 PILOTAGE

Tout navire commercial de plus de 350 tonnes brutes et toute embarcation de plaisance de plus de 500 tonnes brutes sont soumis au pilotage obligatoire. Le capitaine, le propriétaire ou l'agent d'un navire qui prévoit entrer dans une zone de pilotage obligatoire doit communiquer l'ETA à l'[Administration de pilotage du Pacifique](#), en temps universel coordonné (UTC) et en heure locale, à Brothie Ledge, près de Victoria, au moins 48 heures avant l'arrivée du navire, et doit confirmer ou corriger l'ETA 10 heures avant son arrivée.

Le port est désigné comme zone de pilotage obligatoire en vertu de la [Loi sur le pilotage](#). Tout navire tenu d'avoir un pilote à bord en vertu de la *Loi sur le pilotage* ne doit pas naviguer dans le port à moins qu'un pilote côtier certifié de la Colombie-Britannique ou un pilote maritime du fleuve Fraser ne soit à bord, ou en cas d'urgence, selon les instructions de l'Administration portuaire.

L'Administration de pilotage du Pacifique publie des *Avis à l'industrie* lorsque des mises à jour importantes sont apportées aux règles et règlements de pilotage. Ces avis peuvent être consultés [ici](#). Ces avis feront également état des nouvelles initiatives, des nouveaux services et des autres annonces importantes concernant le pilotage.

RÉSERVATION DE PILOTES

a) Arrivée des navires

Normalement, les pilotes sont réservés par l'agent du navire qui communique avec l'Administration de pilotage du Pacifique ou utilise le portail des agents en ligne.

b) Navires en partance et navires dans le port

Normalement, les pilotes sont réservés par l'agent du navire au moins 10 heures avant l'heure de départ prévue. Si un navire ne parvient pas à mouiller au poste de mouillage qui lui a été assigné ou s'il traîne hors de sa position dans le mouillage, l'Administration portuaire peut ordonner que le navire soit repositionné par un pilote côtier certifié de la C.-B. Un navire ainsi repositionné absorbera tous les coûts associés à son repositionnement.

PRÉPARATION DU NAVIRE À L'EMBARQUEMENT DU PILOTE

Les navires arrivant à Brothie doivent préparer une échelle de pilote des deux côtés du navire (sauf indication contraire) et l'abaisser à un mètre au-dessus de la ligne de flottaison. Les navires doivent également disposer d'une ligne pour hisser le sac du pilote avant l'embarquement de ce dernier.

Dans le port, et lorsque le navire est immobile, le pilote peut préférer utiliser la passerelle du navire. Les navires doivent confirmer les dispositions d'embarquement au pilote sur la voie VHF 17. Veuillez ne pas

lever la passerelle jusqu'à ce que le navire d'embarquement du pilote ne soit plus dans l'enceinte du navire et que le pilote est à bord du navire.

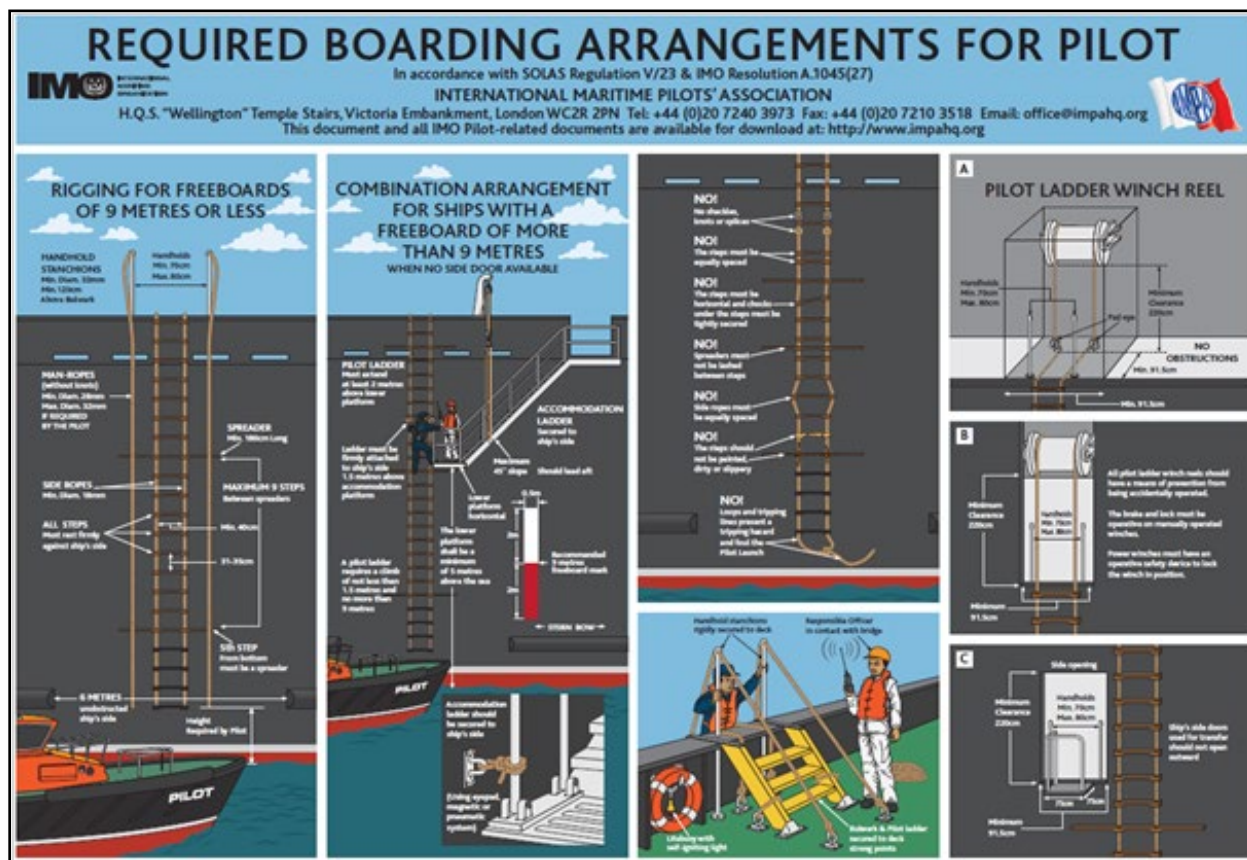


Image : Dispositions à prendre pour l'embarquement du pilote.
Source Organisation maritime internationale, image disponible en anglais seulement

STATION D'EMBARQUEMENT DES PILOTES

La station d'embarquement des pilotes est située près de Victoria à 48 22' 30" N 123 23' 30" O

À l'intérieur du port, le pilote monte à bord du navire au mouillage ou au poste d'amarrage où il se trouve.

BATEAU PILOTE

Le pilote peut se rendre au navire par bateau-pilote ou par remorqueur.

11.5 REMORQUEURS

Il existe plusieurs sociétés de remorquage dans le port. En général, l'agent du navire s'occupe des remorqueurs en fonction des besoins.

Pour plus d'information sur la réalisation d'essais de poussée et de puissance de traction dans les terminaux, communiquez avec le Centre des opérations portuaires au 604.665.9086 ou à l'adresse capitainerie@portvancouver.com.

11.6 AMARRAGE

AMARRAGE DES NAVIRES À QUAI

Les modalités d'amarrage sont uniques à chaque terminal ou quai. Dans certaines situations, telles que le surplomb d'un poste d'amarrage ou l'immobilisation d'un moteur principal, l'Administration portuaire peut exiger l'utilisation d'amarres supplémentaires.

À moins que le terminal n'en décide autrement, les pétroliers doivent installer des câbles de remorquage d'urgence. L'un d'entre eux doit se trouver à l'avant du navire et l'autre sur la hanche du navire.

Voir le Guide des sections du port pour plus d'information sur chaque terminal.

BOUÉES D'AMARRAGE

Il y a trois (3) bouées d'amarrage à North Vancouver, appelées bouées de la marine, qui sont gérées par T. and B. Moorings. Les utilisateurs peuvent amarrer des chalands convenablement assurés aux bouées de la marine pour de courtes périodes lorsque l'espace est disponible. En cas d'urgence et pour des besoins opérationnels à court terme, si un cinquième chaland doit être amarré à une bouée lorsqu'il n'y a pas de place disponible aux autres bouées, un remorqueur ou un navire de sécurité doit rester à côté du chaland. Kits Buoy est une autre bouée d'amarrage située dans la baie des Anglais, près de l'entrée de False Creek, gérée par T. and B. Moorings. Les utilisateurs peuvent amarrer des chalands d'une longueur maximale de 90 m à cette bouée en suivant les procédures décrites précédemment.

- En cas d'urgence et pour des besoins opérationnels à court terme, si une cinquième barge doit être amarrée à une bouée alors qu'il n'y a pas de place disponible sur les autres bouées, un remorqueur ou un navire de sécurité doit rester à proximité de la barge
- Il est interdit d'effectuer des opérations de chargement lorsque l'on est amarré à une bouée
- Il est strictement interdit aux chalands pétroliers chargés ou partiellement chargés de s'amarrer aux bouées
- Tous les câbles utilisés pour amarrer les chalands aux bouées de la marine doivent être d'une qualité et d'un état acceptables, d'une résistance et d'un diamètre suffisants et d'une longueur appropriée pour garantir le maintien de l'amarrage pendant toute la durée du séjour à la bouée
- Tous les câbles d'amarrage doivent être protégés de manière appropriée contre les forces de frottement ou d'autres dommages potentiels
- Il n'est pas permis d'amarrer plus de quatre chalands, deux par point d'amarrage, à une bouée, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un radeau, à un autre chaland amarré à la bouée, en tout temps
- Les orins de bouée doivent être attachés à l'avant ou à l'arrière des chalands
- Il doit y avoir au moins un orin de bouée à l'avant et un orin de bouée à l'arrière entre les chalands attachés aux bouées de la marine
- Les orins de bouée ne doivent pas être attachés aux dispositifs d'amarrage du pont tribord des chalands
- Les chalands à radeau – c.-à-d. un chaland amarré sans orins de bouée à côté d'un chaland amarré directement à une bouée – doivent utiliser au moins quatre câbles entre les chalands, à savoir, un câble de proue, deux câbles à ressort et un câble de poupe
- Les chalands à radeau sont positionnés de manière que leurs extrémités avant soient alignées l'une sur l'autre

- S'il n'y a pas d'amarres fixes à une bouée, il incombe au capitaine chargé du remorquage de s'assurer que le chaland à amarrer en radeau est solidement arrimé et que le deuxième chaland est correctement amarré tel que décrit ci-dessus
- Tous les chalands arrimés aux bouées doivent être couverts par une assurance responsabilité civile adéquate
- Les chalands arrimés aux bouées restent sous la responsabilité et la garde du remorqueur et/ou de l'entreprise qui arrime le chaland aux bouées
- Toutes les charges surplombant le périmètre des chalands doivent être éclairés pour signaler leur présence aux navigateurs dans la zone

Limites à respecter

- Les limitations suivantes s'appliquent aux bouées particulières :
 - Bouée nord – limitée aux chalands de 67 m (220') ou moins
 - Bouée est – limitée aux chalands de 106 m (350') ou moins
 - Bouée ouest – limitée aux chalands de 67 m (220') ou moins
- Il est interdit d'amarrer des chalands abandonnés aux bouées en tout temps
- Tous les chalands doivent être sécuritaires, en bon état de navigabilité et dotés d'échelles d'embarquement et de rampes appropriées
- Toutes les écoutilles et tous les trous d'homme doivent être correctement fermés et verrouillés
- Les chalands dont le pont avant surélevé dépasse 7,6 m (25 pi.) ne doivent pas être amarrés aux bouées

Avant d'utiliser l'une des bouées de la marine, les utilisateurs doivent remplir le formulaire d'inscription annuel des utilisateurs de bouées de la marine et inclure la preuve que T & B Moorings et le Conseil des transporteurs maritimes (Council of Marine Carriers) sont désignés comme assurés supplémentaires dans leurs polices d'assurance.

Voir : <https://comc.cc/t-and-b-moorings-annual-registration-form/>

Les navires non assurés ne peuvent s'amarrer à aucune bouée exploitée par T & B Moorings.

Les exploitants qui utilisent l'une des bouées de T. et B. Moorings doivent signaler immédiatement toutes les arrivées et tous les départs de chalands en utilisant le formulaire électronique du CMC : <https://www.comc.cc/moorings-form>.

T. and B. Moorings factureront directement les utilisateurs des bouées. On peut consulter les tarifs d'amarrage sur le site Web du CMC : <https://www.comc.cc/tbmoorings>

Pour toute autre information, veuillez communiquer avec le CMC au 604.687.9677 ou par courriel à cmc@comc.cc.

Câbles de remorquage d'urgence

En cas d'incendie ou d'autre urgence, il peut s'avérer nécessaire de faire sortir un navire du poste d'amarrage à l'aide d'un remorqueur. Les navires-citernes amarrés dans le port doivent disposer d'un câble de remorquage à l'avant et à l'arrière, solidement fixé sur le pont par une extrémité et suspendu par-dessus le côté du navire situé au large, avec un œil à l'autre extrémité et placé à un mètre au-dessus de la ligne de flottaison.

Tous les autres navires de haute mer doivent installer un câble de remorquage approprié à l'avant et à l'arrière, suspendu du côté du large, en vue d'une utilisation immédiate.

11.7 ARRIMAGE DES CARGAISONS

L'arrimage des cargaisons est effectué par des manutentionnaires dans le port.

11.8 PASSERELLES

PROCÉDURES RELATIVES AUX PASSERELLES DU TERMINAL DE NAVIRES DE CROISIÈRE

Les navires doivent rester solidement amarrés au quai tant que les passerelles sont attachées. Aucun départ ne doit avoir lieu sans que du personnel dûment formé ne soit présent sur la passerelle, prêt à se désengager du navire.

Avant que le navire ne quitte le poste d'amarrage ou ne s'en approche, les passerelles doivent être repliées et rangées contre le bâtiment.

Avant toute manœuvre d'élingage, le navire doit libérer les câbles de sécurité ou les filets qui ont pu être attachés aux passerelles.

AUTRES PROCÉDURES RELATIVES AUX PASSERELLES DU TERMINAL

Les navires doivent rester solidement amarrés au quai pendant toute la durée de la fixation des passerelles. Ces dernières doivent être solidement fixées en tout temps afin d'éviter tout incident ou dommage aux personnes ou aux biens.

Les responsables des navires amarrés aux postes d'amarrage 1 et 5 de Vancouver Wharves doivent s'assurer que la passerelle est équipée d'une passerelle flottante en combinaison avec un escalier à piédestal fourni par l'exploitant du terminal, tel qu'illustré dans l'image ci-dessous. La passerelle du navire doit être surveillée et maintenue à une hauteur supérieure à celle des bittes d'amarrage, des rampes et des autres structures fixes du quai. Dans la mesure du possible, la passerelle du milieu du navire doit être utilisée à la place de la passerelle arrière.

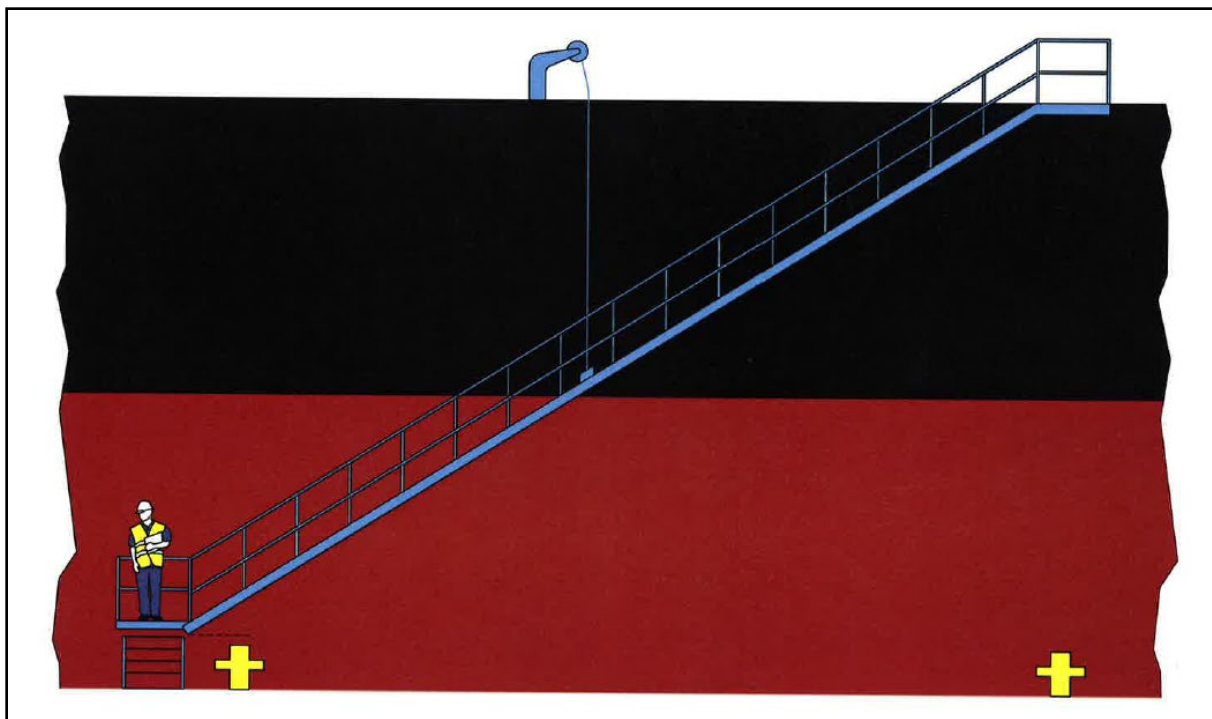
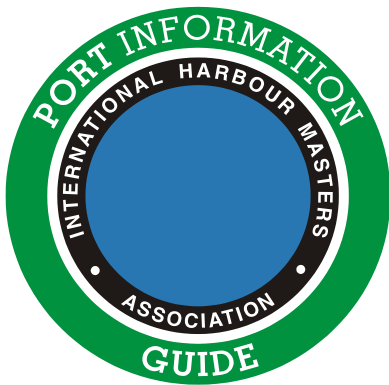


Image : Passerelle flottante en combinaison avec un escalier à piédestal

[Haut de page](#)

12 Communication nautique



12.1 GÉNÉRALITÉS

Les modalités d'utilisation des fréquences et procédures radio sont décrites dans les *Aides radio à la navigation maritime*. Tous les navires naviguant dans les eaux relevant de la compétence du Canada sont tenus d'avoir à leur bord l'édition applicable la plus récente de cette publication.

12.2 COMMUNICATION NAUTIQUE SUR LES VOIES VHF

Secteur 1 des SCTM (c.-à-d. banc Roberts) – Voie VHF 11

Secteur 2 des SCTM (c.-à-d. fleuve Fraser) – Voie VHF 74

Secteur 3 des SCTM (c.-à-d. la baie Burrard à l'est de la pointe Atkinson) – Voie VHF 12

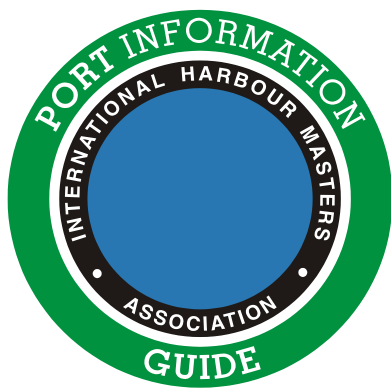
Voie de travail de l'APP – Voie VHF 17

Appels internationaux de détresse et de sécurité, et appels réguliers – Voie VHF 16

Pour plus d'information ou de références, consulter les *Aides radio à la navigation maritime* de la Garde côtière canadienne.

[Haut de page](#)

13 Opérations de manutention des cargaisons



13.1 GÉNÉRALITÉS

Ce chapitre décrit les règles et réglementations concernant les opérations de manutention des cargaisons dans le port.

13.2 PROCÉDURES DE CHARGEMENT ET DÉCHARGEMENT

Pour obtenir des renseignements précis sur le chargement et le déchargement des cargaisons dans des terminaux particuliers, veuillez vous référer à la section correspondante du Guide des sections du port.

TRANSFERTS INTERNES

Il convient de prendre des précautions en cas de transfert d'hydrocarbures de l'intérieur d'un réservoir à un autre. Des sondages doivent être effectués avant et après le transfert pour confirmer les niveaux dans les deux réservoirs.

FUMIGATION

La fumigation doit être effectuée conformément au [*Règlement sur les cargaisons, la fumigation et l'outillage de chargement*](#) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.

Les opérations de fumigation dans le port sont organisées par l'intermédiaire de l'agent du navire.

13.3 TRANSBORDEMENT DE LIQUIDES EN VRAC

CHAMP D'APPLICATION

La liste de contrôle de sécurité navire/terre approuvée par l'ISGOTT doit être utilisée pour le transbordement de cargaisons liquides en vrac d'une installation maritime à un navire (navire/terre). Les pratiques et procédures décrites ici s'appliquent à tous les navires, terminaux et exploitants dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire.

Ces procédures sont élaborées pour améliorer la sécurité des opérations de transbordement dans le port. Les représentants du navire (agent responsable) et du terminal (représentant du terminal) doivent remplir la liste de contrôle de sécurité navire/terre avant le début des opérations de transbordement :

- Établir et suivre des pratiques opérationnelles normalisées écrites pour les activités courantes et non courantes
- Prévoir une supervision adéquate pendant les opérations de transbordement
- Superviser en permanence l'opération de transbordement maritime, contrôler et enregistrer les données pertinentes

Toutes les parties qui prennent part à la planification, à la livraison ou à la réception de produits liquides en vrac doivent être pleinement conscientes des exigences de la présente section ainsi que de toute exigence supplémentaire émise et appliquée par les exploitants de terminaux particuliers.

Ces exigences sont conçues pour être utilisées en complément d'autres contrôles et règlements de sécurité existants qui régissent la sécurité des navires et ne remplacent en aucun cas ces contrôles et règlements ni ne les rendent inutiles.

La liste de contrôle de sécurité navire/terre comprend quatre parties :

- Partie A – liquides en vrac, contrôles physiques
- Partie B – liquides en vrac, vérification verbale
- Partie C – produits chimiques liquides en vrac
- Partie D – gaz liquéfiés en vrac

Les parties A et B sont applicables à tous les navires et terminaux effectuant des transbordements de liquides en vrac.

Les parties C et D ne sont applicables qu'aux navires et terminaux effectuant des transbordements de produits chimiques liquides en vrac et/ou de gaz liquéfiés en vrac.

EXIGENCES GÉNÉRALES

Toutes les opérations de transbordement doivent être effectuées conformément à la dernière édition de l'ISGOTT et aux exigences supplémentaires prévues dans les présentes pratiques et procédures.

Le capitaine de tout navire effectuant des opérations de transbordement désigne un agent parlant couramment l'anglais, à qui on aura recours pendant tous les aspects des opérations de transbordement. L'anglais est la langue à utiliser pendant tous les aspects de l'opération de transbordement.

La liste de contrôle de sécurité navire/terre doit être conservée pendant au moins un an.

LISTE DE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ NAVIRE/TERRE

La version complète de la liste de contrôle de sécurité navire/terre de l'ISGOTT se trouve à l'annexe D du présent guide.

13.4 OPÉRATIONS DE MANUTENTION DES CARGAISONS AU MOUILLAGE

Étant donné que de plus en plus de navires utilisent le port et restent plus longtemps au mouillage, l'Administration portuaire souhaite utiliser au mieux cette installation maritime partagée pour les navires en attente. Par conséquent, l'Administration portuaire n'autorisera pas les navires à charger ou décharger leur cargaison lorsqu'ils sont au mouillage. La seule exception concerne les cargaisons qui ne peuvent être déplacées vers ou depuis un poste d'amarrage en raison de leur nature. Dans de rares cas et dans des situations urgentes, l'Administration portuaire peut autoriser les navires à effectuer des opérations de déchargement et de transbordement de cargaison au mouillage, moyennant certaines restrictions. Les opérations de manutention de cargaisons au mouillage peuvent être sujettes à des conditions, notamment :

- Durée maximale au mouillage
- Restrictions temporelles sur les opérations de manutention des cargaisons
- Mesures d'atténuation du bruit et de la poussière générés par l'activité
- Mesures de lutte contre la pollution et les déversements de cargaison
- Restrictions concernant les chalands non surveillés

Les navires sont tenus de prendre des dispositions préalables avec les terminaux avant d'arriver au port. L'Administration portuaire peut refuser l'entrée au port aux navires dont le terminal de destination n'a pas été confirmé. Pour toutes les autres situations, l'Administration portuaire exige un préavis d'au moins 7

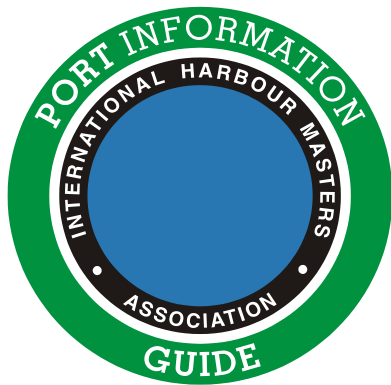
jours, ainsi qu'un plan détaillé de déchargement et d'atténuation. Dans certaines situations, un préavis de 48 heures peut être exigé lorsqu'un navire est au port.

13.5 PROCÉDURES DE NETTOYAGE

Les eaux de cale/de cuve ne doivent pas être déchargées sans l'approbation de l'Administration portuaire. Pour les procédures de nettoyage des citernes à bord des pétroliers, voir la section 14.8 du présent document.

[Haut de page](#)

14 Exploitation des navires



14.1 GÉNÉRALITÉS

Certaines opérations sur les navires nécessitent un préavis et peuvent, dans certains cas, être sujettes à des exigences supplémentaires avant que les travaux ne puissent être effectués. Pour aviser l'Administration portuaire et obtenir l'autorisation de réaliser certains travaux, la demande doit être faite par voie électronique par l'entremise du [portail du Pacifique](#).

Les opérations suivantes nécessitent une demande de service aux navires :

- Mouillage
- Prise des soutes ou ravitaillement en carburant
- Inspection des cales à cargaison
- Immobilisation du moteur
- Travail à chaud
- Entretien des embarcations de sauvetage
- Déplacement le long d'un poste d'amarrage sans pilote
- Transits de navires-citernes
- Autres demandes de services (y compris les opérations de plongée commerciale)

Pour plus de renseignements, communiquer avec le Centre des opérations au 604.665.9086 ou à l'adresse capitainerie@portvancouver.com.

14.2 MISE À L'EAU D'EMBARCATIONS ET DE RADEAUX DE SAUVETAGE

L'Administration portuaire est consciente des diverses exigences nationales et internationales requérant la tenue, à intervalles déterminés, d'exercices de sécurité relatifs aux embarcations de sauvetage, et s'adaptera à toutes ces activités.

Avant de procéder à de tels exercices, le navire doit, par l'intermédiaire des SCTM, informer le Centre des opérations de ses intentions et indiquer l'heure de début et de fin. Une autorisation préalable doit également être obtenue en envoyant une demande par l'intermédiaire du portail du Pacifique.

Si les embarcations de sauvetage sont mises à l'eau, larguées des chutes et manœuvrées à la rame ou au moteur, elles doivent rester à moins de 50 mètres du navire. Les navires se trouvant à Canada Place doivent s'assurer que leurs embarcations de sauvetage restent bien à l'écart des couloirs des Seabus et des aires d'atterrissage des hydravions.

14.3 ENTRETIEN ET RÉPARATIONS

IMMOBILISATION DES MOTEURS PRINCIPAUX ET ESSAIS DE PROPULSION

Aucun navire ne doit immobiliser ses moteurs principaux ni activer/mettre à l'essai ses systèmes de propulsion et ses machines pendant qu'il est à quai sans l'approbation de l'Administration portuaire. Le Centre des opérations tiendra compte des éléments suivants :

- Les conditions météorologiques, la marée ou le courant dominants
- Le type de poste d'amarrage et les opérations de manutention des cargaisons
- La durée prévue de l'immobilisation des moteurs ou de la mise à l'essai des machines
- Les caractéristiques du navire

En cas d'approbation de la demande de service, le navire devra remplir les conditions suivantes :

- Assurer un quart permanent sur le pont
- Informer les Services de communication et de trafic maritimes au début et à la fin de l'immobilisation ou de la mise à l'essai des machines
- Assurer une surveillance continue de la voie VHF 12 dans la baie Burrard, de la voie VHF 74 dans le fleuve Fraser ou de la voie VHF 11 dans le Deltaport/banc Roberts
- Prévoir un minimum de quatre amarres de proue/poupe et deux gardes montantes à chaque extrémité, sous une tension égale. Un navire qui active/met à l'essai ses systèmes de propulsion et ses machines doit déployer des amarres de tête et de poupe supplémentaires.

Dans certaines situations, un remorqueur peut être amené à se tenir à côté du navire.

Un remorqueur doit se tenir à la disposition d'un navire dont les moteurs doivent être immobilisés lorsqu'il est au mouillage. Le remorqueur doit avoir une force de traction suffisante pour maintenir le navire en place dans les conditions météorologiques prévues.

Rien dans ces procédures ne dispense le capitaine du navire de ses obligations en matière de sécurité ou de prendre les précautions supplémentaires que commanderait l'expérience ordinaire du marin. Ces procédures doivent être considérées comme des exigences minimales.

PEINTURE SUR L'EAU

Si le responsable d'un navire souhaite retoucher la peinture de sa coque lorsqu'il est à quai ou au mouillage, il doit présenter une demande de service à cet effet.

La préparation de la zone à retoucher se limite à un rinçage à l'eau douce non chlorée ou à un essuyage avec un chiffon propre. Toutes les précautions doivent être prises pour éviter que de la peinture ou des débris ne tombent dans l'eau et pour que les membres de l'équipage travaillant sur le côté ou en hauteur soient en sécurité et protégés contre les chutes.

14.4 INSPECTION ET NETTOYAGE SOUS L'EAU

Toute personne souhaitant pratiquer la plongée récréative ou commerciale dans le port doit obtenir l'autorisation de l'Administration portuaire en remplissant une demande de service sur le portail du Pacifique. La plongée ne peut commencer qu'une fois le permis dûment rempli et approuvé par le Centre des opérations. Le site de plongée doit être correctement identifié par des bouées, des drapeaux ou des feux appropriés.

L'Administration portuaire peut refuser d'autoriser les opérations de plongée proposées si elles risquent de compromettre la sécurité des opérations portuaires.

Cette section ne s'applique pas lorsque la plongée doit avoir lieu dans une zone de plongée récréative désignée, comme le parc Cates.

Le nettoyage de la coque dans l'eau n'est pas autorisé dans le Port de Vancouver quand le navire est à quai ou au mouillage.

14.5 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ENVIRONNEMENT

SYSTÈME D'ÉPURATION DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT (ECGS) ÉVACUATION DES EAUX DE LAVAGE

Le rejet dans l'environnement des eaux de lavage des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (épurateurs) de toutes les machines à combustion (à l'exception des moteurs utilisés pour la propulsion) n'est pas autorisé lorsqu'un navire est au mouillage ou à quai dans le Port de Vancouver. Cette interdiction s'applique aux eaux de lavage des épurateurs en boucle ouverte ou en boucle fermée. Elle ne s'applique pas aux épurateurs de gaz inerte dont les pétroliers ont besoin pour les opérations de chargement et pour des raisons de sécurité. Lorsqu'ils se trouvent dans le Port de Vancouver, les navires munis d'épurateurs hybrides doivent passer en mode boucle fermée et faire fonctionner l'épurateur en mode de rejet nul. La purge des épurateurs en boucle fermée est interdite et toute l'eau de lavage doit être conservée sur le navire dans un réservoir de retenue ou être éliminée dans une installation de réception à terre autorisée. Si l'eau de lavage ne peut pas être recirculée, les navires doivent passer à un carburant conforme ou à l'alimentation électrique à terre (lorsqu'elle est disponible). Le changement doit être effectué dès que possible après l'arrivée au mouillage ou au poste d'amarrage et le plus tard possible avant le départ. Les vannes de décharge à la mer de l'épurateur doivent être fermées et maintenues dans cette position pendant que les navires se trouvent dans le Port de Vancouver. Tous les navires sont tenus d'envoyer par voie électronique une déclaration préalable à l'arrivée dans les 24 heures par l'intermédiaire du portail du Pacifique.

PROGRAMME ECOACTION ET PRIX BLUE CIRCLE

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser s'engage à veiller à ce que ses opérations restent respectueuses de l'environnement et durables, ainsi qu'à sauvegarder et à promouvoir la protection de la faune locale. Les navires qui vont au-delà des exigences en matière d'exploitation durable peuvent être récompensés dans le cadre du programme ÉcoAction et du programme Blue Circle. Le programme ÉcoAction prévoit des réductions sur les droits portuaires (or, argent et bronze), et les compagnies maritimes qui ont le niveau de participation le plus élevé peuvent également recevoir un prix Blue Circle.

Pour plus de renseignements sur le programme ÉcoAction, les droits portuaires et l'admissibilité aux réductions, consulter le [document sur les droits portuaires](#) de l'APVF.

Les demandes tarifaires doivent être transmises en ligne par l'intermédiaire du [portail du Pacifique](#).

Les questions ou commentaires sur le programme ÉcoAction ou le prix Blue Circle peuvent être adressés au Centre des opérations au 604.665.9086 ou par courriel à capitainerie@portvancouver.com.

PROGRAMME ECHO

Le programme Amélioration de l'observation et de l'habitat des cétacés (ECHO) est une initiative de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser qui vise à mieux comprendre et atténuer les répercussions des activités de transport maritime sur les espèces de baleines en péril le long de la côte sud de la Colombie-Britannique. Les principales menaces qui pèsent sur les baleines dans cette région sont les perturbations acoustiques (bruit sous-marin), les perturbations physiques (collisions avec les navires), les contaminants environnementaux et la disponibilité des proies.

L'objectif à long terme du programme ECHO est d'élaborer des mesures d'atténuation qui permettront de réduire de manière quantifiable les menaces potentielles que les activités de transport maritime font peser sur les baleines.

Le programme de rétablissement de l'épaulard de Pêches et Océans Canada identifie les perturbations, y compris le bruit sous-marin, comme l'une des menaces actuelles pesant sur les épaulards en Colombie-

Britannique. Les baleines utilisent les sons pour naviguer, communiquer et repérer leurs proies. C'est pourquoi le bruit sous-marin est un domaine d'étude prioritaire du Programme ECHO.

Depuis 2014, ce programme a entrepris de nombreuses initiatives de recherche collaborative pour mieux comprendre et gérer les effets cumulatifs des activités de transport maritime sur les baleines de notre région, en particulier l'épaulard résident du Sud. Les initiatives comprennent notamment le ralentissement saisonnier et l'éloignement latéral volontaires des navires dans l'habitat essentiel des épaulards résidents du Sud. Vérifiez si un ralentissement est en vigueur dans le cadre du [Programme ECHO](#).

Restez au courant des initiatives du programme ECHO en vous abonnant au [bulletin d'information ECHO](#).

Pour plus d'information et pour consulter l'infographie ci-dessous, consulter la [page Web](#) du Programme ECHO.

REJETS DES NAVIRES

a) Ordures du navire

Les ordures du navire doivent être conservées à bord dans des conteneurs appropriés munis de couvercles adéquats. Des services d'enlèvement des ordures sont disponibles et doivent être utilisés pour limiter autant que possible la quantité d'ordures à bord avant l'appareillage. Il est interdit de jeter des ordures, du fardage et des rebuts dans les eaux territoriales canadiennes. L'utilisation d'incinérateurs de bord est interdite dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire.

b) Rejet de liquides

Le terme « rejets du navire » désigne les rejets de tout liquide provenant d'un navire, à l'exception des eaux de ballast.

Aucune personne ni aucun navire n'est autorisé à déverser illégalement des polluants dans l'eau à l'intérieur du port.

Les renseignements relatifs au rejet de liquides par les navires, y compris les distances en mer et les zones où de telles activités peuvent être autorisées, figurent dans le [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001).

c) Décharge accidentelle

Tous les rejets accidentels des navires doivent être immédiatement signalés à la Garde côtière canadienne – Intervention environnementale sur la voie VHF 16 ou par téléphone au 1 800 889-8852 (24 heures sur 24). Si le rejet contient des hydrocarbures ou d'autres substances nocives, le navire doit immédiatement activer son plan de lutte contre la pollution.

d) Rejet d'eaux noires et grises

Le rejet des eaux noires (déchets des toilettes) et des eaux grises (déchets des éviers, des douches et des drains) dans l'environnement, par tout navire certifié pour transporter plus de 15 passagers ou plus de 400 tonnes, n'est pas autorisé dans le Port de Vancouver, à moins qu'une vue d'ensemble de la station d'épuration des eaux usées approuvée par Transports Canada ne soit fournie à l'Administration portuaire et acceptée.

Les bateaux de plaisance doivent également s'assurer qu'ils respectent les restrictions réglementaires et les pratiques de gestion exemplaires relatives au rejet des eaux noires et des eaux grises dans le port.

Tous les navires doivent conserver les eaux noires/grises à bord, utiliser les installations de pompage appropriées ou faire appel à un chaland/navire de collecte pour éliminer correctement les déchets pendant qu'ils se trouvent dans le port.

Dans des circonstances extrêmes, une autorisation peut être accordée pour le rejet d'eaux grises dans l'environnement à partir d'un navire de haute mer, à condition que l'Administration portuaire juge que cela n'est pas nuisible. Un test de dépistage des substances/bactéries nocives doit être effectué avant tout rejet. Pour plus d'information, communiquer avec le Centre des opérations.

Toute personne soupçonnant qu'un navire rejette ou a rejeté des eaux noires et/ou grises est priée d'enregistrer l'incident (photo/vidéo et détails) et de le signaler aux autorités compétentes.

Pour toute question relative à la non-conformité des embarcations de plaisance, veuillez communiquer avec le Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada au 604.666-2681.

Les problèmes liés aux rejets d'eaux usées peuvent être signalés au programme d'urgence provincial de la Colombie-Britannique au 1 800 663-3456.

Veuillez signaler tout autre incident de pollution marine à la Garde côtière canadienne – Intervention environnementale sur la voie VHF 16 ou par téléphone au 1 800 889-8852 (24 heures sur 24).

Les rejets accidentels et/ou les rapports de non-conformité concernant les rejets d'eaux noires et grises par des navires de haute mer ou d'autres navires commerciaux doivent également être signalés au Centre des opérations au 604.665-9086.

Pour plus de renseignements sur la conformité aux règlements sur les rejets d'eaux usées, consulter l'infographie ci-dessous de Transports Canada intitulée *Conformité à la réglementation sur le rejet des eaux usées*.

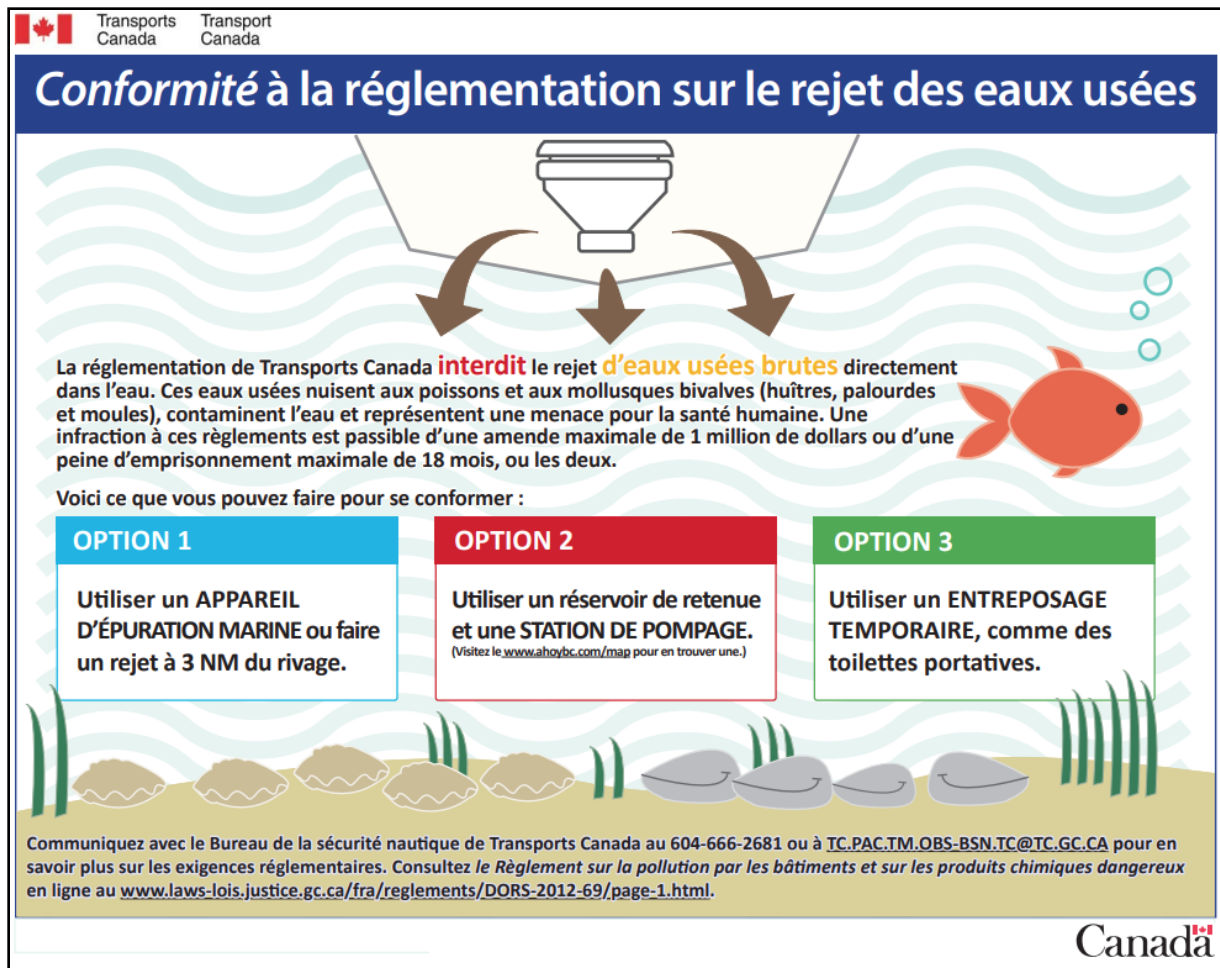


Image : conformité à la réglementation sur le rejet des eaux usées (Transports Canada)

e) Vidange des cales et des boues

Toutes les opérations de vidange des cales et des boues doivent être approuvées au préalable par le Centre des opérations et seront traitées au cas par cas. Si l'opération doit être effectuée pendant que le navire est à quai, l'exploitant du terminal devra également donner son accord. Si l'autorisation est accordée, le navire doit suivre les mêmes procédures de transfert et les mêmes contrôles de sécurité que pour une opération de soutage, conformément à la section 14.7 du présent document.

f) Rejet des eaux de lavage de la cale

Toutes les opérations de lavage de cale seront approuvées au cas par cas par le Centre des opérations. Si une telle opération a été approuvée, tous les résidus de lavage doivent être conservés à bord ou évacués par une méthode d'élimination approuvée vers une installation à terre.

14.6 PROCÉDURES DE MOUILLAGE

GÉNÉRALITÉS

Les procédures de mouillage du Port de Vancouver, telles que décrites ici, sont conçues pour favoriser l'utilisation sûre, efficace et écologiquement responsable des mouillages pour les navires de haute mer. Ces procédures sont établies en vertu de l'article 56(1)(b) de la *Loi maritime du Canada* et ont pour priorité de maintenir la fluidité du port, de réduire les effets sur l'environnement local et d'assurer la sécurité de la navigation dans les limites du port. Les zones de mouillage servent aux navires effectuant des voyages internationaux qui ont besoin d'un espace d'accostage temporaire et sont désignées sur les cartes marines fournies par le Service hydrographique du Canada.

PRINCIPES GÉNÉRAUX

L'Administration portuaire gère activement l'attribution des mouillages dans le but de maintenir la fluidité du port et de réduire les effets sur l'environnement et les communautés locales. Pour atteindre ces objectifs, on utilisera les mouillages appropriés dans le Port de Vancouver avant d'envisager de recourir à ceux de la région sud des îles Gulf. Les mouillages des îles Gulf serviront de lieu de débordement en cas de non-disponibilité de mouillages dans le Port de Vancouver.

Les mouillages sont réservés aux navires qui effectuent de la manutention de cargaison dans les terminaux du Port de Vancouver. Toutes les autres demandes de mouillage seront évaluées en fonction de la disponibilité et les postes seront attribués à la seule discrétion de l'Administration portuaire. Les décisions relatives à l'affectation des postes de mouillage tiennent compte des arrivées prévues et de la demande opérationnelle, les mouillages plus importants étant réservés, le cas échéant, aux navires dont les besoins sont plus importants.

L'Administration portuaire peut demander à un navire de quitter le mouillage qui lui a été attribué dans plusieurs circonstances : si le navire a dépassé des délais raisonnables sans fenêtre d'accostage confirmée; si le mouillage est nécessaire pour maintenir la fluidité et l'efficacité du port; si le capitaine ne respecte pas le code de conduite en matière de mouillage; ou pour toute autre raison jugée raisonnable par l'Administration portuaire. Les affectations sont sous réserve de l'acceptation formelle par le capitaine ou l'agent du navire du Code de conduite pour les navires au mouillage, qui vise à encourager un comportement sécuritaire et responsable au mouillage.

Afin de rationaliser les opérations et de réduire les déplacements inutiles entre les zones de mouillage, les navires qui ont besoin d'être avitaillés doivent, dans la mesure du possible, effectuer cette opération le long d'un terminal. Dans les cas où l'avitaillage à côté d'un terminal est irréalisable, il peut être effectué au premier mouillage attribué au navire, à condition que cette opération soit autorisée à cet endroit.

ZONES DE MOUILLAGE

Baie des Anglais

Les mouillages dans la baie des Anglais sont attribués aux navires pour une période maximale de sept jours, mais cette période peut être prolongée sur demande s'il n'y a pas d'autres navires ayant besoin d'un espace de mouillage dans la baie. La priorité est accordée aux navires qui arrivent dans les 48 heures suivant leur chargement prévu au terminal. Les mouillages de la baie des Anglais peuvent également être utilisés pour les navires qui ont besoin d'une zone de transit à court terme, ne dépassant pas 12 heures, pour faciliter les déplacements entre les mouillages et le terminal. Les navires arrivant dans les 96 heures suivant leur chargement confirmé au terminal et nécessitant une autorisation de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) font également l'objet d'un traitement prioritaire dans la baie des Anglais, tout comme les navires ayant besoin d'un mouillage à court terme pour

l'avitaillement ou la fumigation si ces opérations ne peuvent pas être effectuées à quai. En outre, les affectations de postes de mouillage dans la baie des Anglais peuvent être fonction de l'état du navire et des services requis, comme l'ajustement de la cargaison, les réparations, les levés ou le respect des exigences réglementaires.

Arrière-port

L'arrière-port est principalement réservé au mouillage de courte durée, ne dépassant généralement pas 48 heures. Les navires peuvent se voir attribuer un mouillage dans l'arrière-port à des fins d'inspection, de fumigation, d'avitaillement, d'autorisation réglementaire et de changement d'équipage. Cette zone sert également aux navires qui effectuent de la manutention de cargaisons liées à des projets ou aux navires spécialisés qui ne peuvent pas être traités dans un terminal. Dans des situations limitées, des opérations de transbordement peuvent être effectuées dans cette zone, sous réserve de conditions et de délais précis. En outre, les mouillages de l'arrière-port peuvent être utilisés comme zone de transit à court terme (jusqu'à 12 heures) pour faciliter les déplacements entre les postes d'amarrage, les transits ou les fenêtres de marée dans la baie Burrard.

Indian Arm

Les mouillages d'Indian Arm sont généralement attribués pour des périodes allant jusqu'à sept jours, avec des prolongations possibles s'il n'y a pas d'autres navires qui ont besoin de ces mouillages. La priorité est accordée aux navires qui font escale dans les terminaux situés à l'est de Second Narrows. En cas de congestion, les navires sortants ont la priorité sur les navires entrants pour les mouillages disponibles dans cette zone. Dans Indian Arm, les mouillages K, L, M et N sont réservés en priorité aux navires de charge, tandis que le mouillage O est réservé aux bateaux de plaisance.

Région sud des îles Gulf

Afin d'éviter des mouvements inutiles entre les zones de mouillage, les navires dont le temps d'attente prévu pour la manutention de cargaison est de sept jours ou plus peuvent se voir attribuer un mouillage dans la région sud des îles Gulf. Le mouillage de nuit entre 23 h et 7 h est généralement restreint dans les 33 postes de mouillage de la région sud des îles Gulf relevant de la compétence de l'Administration portuaire. Des exceptions à cette restriction sont prévues pour les navires qui changent de poste d'amarrage ou qui passent d'un poste d'amarrage partiellement chargés à un poste de mouillage dans la région sud des îles Gulf, ou en cas de mauvaises conditions météorologiques ou d'autres situations d'urgence.

Conformité au Code de conduite pour les navires au mouillage

Tous les navires doivent se conformer au Code de conduite pour les navires au mouillage comme condition de leur affectation au mouillage. Ce code s'applique à la fois aux mouillages situés dans le Port de Vancouver et à ceux de la région sud des îles Gulf. Il garantit un comportement responsable conforme aux normes de l'Administration portuaire en matière de sécurité, de gestion de l'environnement et de prise en compte de la communauté.

NAVIRES MAL MOUILLÉS

Il incombe au capitaine du navire de s'assurer que le navire est correctement mouillé et qu'une veille adéquate est assurée. Si les SCTM et/ou le Centre des opérations de l'Administration portuaire déterminent que le navire se trouve en dehors de la zone de mouillage qui lui a été attribuée, un pilote sera réservé au nom du navire pour confirmer la position de mouillage et repositionner le navire au besoin. Le navire est responsable de tous les coûts associés.

FACTEURS DE SÉCURITÉ

Il incombe au capitaine du navire de déterminer si le poste de mouillage qui lui a été attribué est adéquat. Ce faisant, il doit veiller à ce que la chaîne de l'ancre soit suffisamment longue pour s'assurer qu'elle respecte à tout moment la portée requise pour la profondeur du mouillage attribué.

Les navires au mouillage sont tenus de conserver une quantité adéquate de ballast à bord et assurer une assiette minimale sur l'arrière ainsi qu'une immersion suffisante de l'hélice afin de ne pas compromettre la manœuvrabilité du navire.

Le capitaine d'un navire au mouillage doit s'assurer que :

- L'ancre est correctement et fermement mouillée avant que le pilote ne quitte le navire
- La dernière édition de la carte à plus grande échelle est utilisée en tout temps pour déterminer la position du navire

Les navires qui se rendent dans la zone de mouillage de la baie des Anglais (nord), et plus précisément aux mouillages 16, 17 ou 18, doivent :

- Avoir une portée de chaîne (c'est-à-dire le rapport entre la longueur de la chaîne et la profondeur) de six comme minimum requis pour déployer toute la puissance de maintien de l'ancre.
- Faire preuve d'une prudence accrue lorsqu'ils sont exposés à des vents de plus de 20 nœuds provenant de n'importe quelle direction, y compris :
 - a) Surveiller étroitement les distances par rapport au rivage et au navire adjacent au mouillage, afin de s'assurer qu'elles sont respectées.
 - b) Disposer de moteurs principaux et d'appareils propulsifs immédiatement utilisables
 - c) Disposer d'un guindeau et d'un équipement de mouillage en bon état de fonctionnement.

Les navires au mouillage ne doivent pas immobiliser leur principal moteur ou appareil de propulsion au mouillage sans l'autorisation de l'Administration portuaire. Si des réparations d'urgence sont nécessaires, l'autorisation peut être accordée, à condition qu'un ou plusieurs remorqueurs d'une puissance suffisante soient présents.

NORMES EN MATIÈRE DE QUART À LA PASSERELLE

Tous les navires au mouillage doivent assurer en permanence un quart à la passerelle et ne jamais laisser cette dernière sans surveillance.

L'officier de quart à la passerelle doit respecter les exigences du [Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille](#) tel qu'amendé, et être guidé en conséquence par ces pratiques et procédures, qui viennent compléter la convention STCW en matière d'organisation du quart.

Pendant un quart au mouillage, l'officier responsable doit veiller à :

- Placer correctement la position initiale de l'ancre sur la carte appropriée
- Fixer la position à l'aide de distances et de relèvements pour surveiller le dragage de l'ancre et utiliser les sonneries d'alarme du radar et du GPS uniquement en tant qu'outil d'avertissement supplémentaire
- Surveiller les conditions météorologiques au cas où elles changeraient de manière significative
- Vérifier régulièrement la chaîne d'ancre
- Contrôler les rapports des services locaux de trafic maritime

- Appeler immédiatement le capitaine et prendre les mesures appropriées si l'ancre commence à draguer ou si les marges de sécurité sont compromises d'une autre manière

CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES DÉFAVORABLES

Les SCTM diffuseront un avertissement de vents sur la voie VHF 12 à tous les navires au mouillage dans le port lorsque les vents, quelle que soit leur direction, atteignent ou dépassent 25 nœuds.

L'avertissement sera annulé lorsque les vents auront diminué en dessous de 25 nœuds pendant plus d'une heure.

Lorsqu'un avertissement de vents est en vigueur pour les navires au mouillage, ces derniers doivent assurer un quart en permanence à la passerelle et surveiller les machines, comme quand le navire est en mouvement.

Les navires doivent être prêts à prendre des mesures rapides et efficaces, notamment en larguant davantage de chaînes, en utilisant les moteurs pour maintenir leur position et en réservant un pilote si un repositionnement du navire s'avère nécessaire.

MOUILLAGES (TABLEAUX)

Baie des Anglais

Mouillage	Coordonnées Latitude ° ' '' Longitude ° ' ''	Longueur hors tout maximale du navire (mètres)	Profondeur au centre du mouillage (mètres)	Profondeur utile dans la zone de mouillage (mètres)	Remarques
Baie des Anglais Mouillage 1	49 17 57 N 123 14 19 O	400	60	48	
Baie des Anglais Mouillage 2	49 17 33 N 123 13 53 O	260	37	14	
Baie des Anglais Mouillage 3	49 18 04 N 123 13 33 O	400	45	37	
Baie des Anglais Mouillage 4	49 17 39 N 123 13 11 O	260	37	28	
Baie des Anglais Mouillage 5	49 17 15 N 123 12 42 O	230	21	12	
Baie des Anglais Mouillage 6	49 18 12 N 123 12 48 O	400	40	30	
Baie des Anglais Mouillage 7	49 17 47 N 123 12 25 O	260	27	23	
Baie des Anglais Mouillage 8	49 17 22 N 123 11 59 O	230	19	16	
Baie des Anglais Mouillage 9	49 16 56 N 123 11 33 O	200	12,3	10	
Baie des Anglais Mouillage 10	49 18 19 N 123 12 03 O	400	30	24	
Baie des Anglais Mouillage 11	49 17 54 N 123 11 38 O	260	25	19	
Baie des Anglais Mouillage 12	49 17 29 N 123 11 14 O	230	18	14	
Baie des Anglais Mouillage 13	49 17 05 N 123 10 49 O	200	11,8	10	
Baie des Anglais Mouillage 14	49 18 25 N 123 11 19 O	400	24	21	

Baie des Anglais Mouillage 15	49 18 01 N 123 10 53 O	260	19	17	
Baie des Anglais Mouillage 16	49 19 57 N 123 13 08 O	260	40	20	
Baie des Anglais Mouillage 17	49 19 56 N 123 13 54 O	260	52	32	
Baie des Anglais Mouillage 18	49 19 55 N 123 14 39 O	260	55	32	
Baie des Anglais Mouillage Uniforme (U)	49 17 45 N 123 15 13 O	400	47	28	Court terme seulement
Baie des Anglais Mouillage Zulu (Z)	49 17 09 N 123 10 00 O	100	10,3	9	

Arrière-port

Mouillage	Coordonnées Latitude ° ' '' Longitude ° ' ''	Longueur hors tout maximale du navire (mètres)	Profondeur au centre du mouillage (mètres)	Profondeur utile dans la zone de mouillage (mètres)	Remarques
Arrière-port Mouillage Alpha (A)	49 18 11 N 123 05 26 O	300	35	24	
Arrière-port Mouillage Bravo (B)	49 18 06 N 123 04 46 O	260	23	19,4	
Arrière-port Mouillage Charlie (C)	49 18 01 N 123 04 11 O	260	21	16,2	
Arrière-port Mouillage Delta (D)	49 17 39 N 123 05 03 O	300	35	29,8	Mouillage d'urgence; attribué à la discrétion du capitaine de port
Arrière-port Mouillage Echo (E)	49 17 41,8 N 123 03 55 O	200	16	15,7	
Arrière-port Mouillage Whiskey (W)	49 17 43 N 123 05 54 O	300	55	30	Court terme seulement; le pilote doit rester à bord
Arrière-port Mouillage X-ray (X)	49 18 17 N 123 06 05 O	200	20	17	
Arrière-port Mouillage Yankee (Y)	49 18 01 N 123 03 35 O	260	16	14,8	Court terme seulement; le pilote doit rester à bord

Indian Arm

Mouillage	Coordonnées Latitude ° ' ''	Longueur hors tout maximale du	Profondeur au centre du	Profondeur utile dans la zone de	Remarques

	Longitude ° ' "	navire (mètres)	mouillage (mètres)	mouillage (mètres)	
Indian Arm Mouillage Kilo (K)	49 18 03 N 122 56 41 O	185	27	15,3	
Indian Arm Mouillage Lima (L)	49 17 59 N 122 56 06 O	250	18.5	15,2	
Indian Arm Mouillage Mike (M)	49 18 23 N 122 56 17 O	250	25.5	17,8	A n'utiliser que si aucun autre mouillage approprié n'est disponible.
Indian Arm Mouillage Novembre (N)	49 17 37,2 N 122 58 7,6 O	185	16.5	15,6	Attribué à la discrétion du capitaine de port

Banc Roberts

Mouillage	Coordonnées Latitude ° ' " Longitude ° ' "	Longueur hors tout maximale du navire (mètres)	Profondeur au centre du mouillage (mètres)	Profondeur utile dans la zone de mouillage (mètres)	Remarques
Banc Roberts Mouillage Romeo (R)	49 00 46 N 123 12 14 O	320	70	40	Court terme seulement; le pilote doit rester à bord

Sand Heads

Mouillage	Coordonnées Latitude ° ' " Longitude ° ' "	Longueur hors tout maximale du navire (mètres)	Profondeur au centre du mouillage (mètres)	Profondeur utile dans la zone de mouillage (mètres)	Remarques
Sandheads Mouillage Sierra (S)	49 07 45 N 123 18 29 O	320	70	40	Court terme seulement; le pilote doit rester à bord

14.7 MAZOUTAGE ET RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

GÉNÉRALITÉS

Le **mazoutage** désigne la fourniture et le transbordement de carburant, d'huiles de lubrification, de diesel, de GNL ou de tout autre produit pétrolier en vrac dans le but d'alimenter ou d'entretenir les moteurs d'un **navire de haute mer**.

Le **ravitaillement en carburant** désigne la fourniture et le transbordement de mazout, d'huiles de lubrification, de diesel, de GNL, d'essence ou de tout autre produit pétrolier en vrac dans le but d'alimenter ou d'entretenir les moteurs de **tout navire qui n'est pas un navire de haute mer**.

Le mazoutage et le ravitaillement en carburant peuvent avoir lieu au mouillage ou à quai. Le carburant peut être pompé à partir d'un chaland de mazoutage, d'un autre pétrolier ou navire, ou d'un camion-

citerne, à l'exception d'un camion-citerne à flot sur un chaland de pont lorsque le liquide à transborder est défini comme un liquide inflammable de classe 3 ou un polluant marin par le *Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG)*. Quels que soient la méthode et le fournisseur, les pratiques et procédures décrites dans le présent document s'appliquent à tous les navires recevant des services de mazoutage ou du carburant dans le port.

Ces procédures ont été élaborées pour améliorer la sécurité des opérations de mazoutage et de ravitaillement en carburant dans le port. Elles couvrent les exigences, les contrôles et la documentation relatifs aux opérations de mazoutage avant, pendant et après la livraison.

Toutes les parties qui participent à la planification et la fourniture de services de mazoutage doivent bien connaître les pratiques et procédures connexes, ainsi que toute exigence supplémentaire émise et appliquée par les exploitants de terminaux précis.

Les pratiques et procédures de mazoutage sont conçues pour être utilisées en complément d'autres contrôles et règlements de sécurité existants qui régissent la sécurité du transport maritime et ne remplacent en aucun cas ces contrôles et règlements ni ne les rendent inutiles.

Les exigences relatives au mazoutage au gaz naturel liquéfié (GNL) figurent à la fin de la présente section.

FOURNISSEURS DE SERVICES DE MAZOUTAGE

Les entreprises qui fournissent des services de mazoutage aux navires faisant escale dans le Port de Vancouver sont tenues de s'inscrire auprès de l'Administration portuaire. Les fournisseurs de services de mazoutage doivent participer à un programme d'accréditation annuel. Seuls les fournisseurs enregistrés qui participent au programme d'accréditation annuel sont autorisés à effectuer des opérations de mazoutage dans le port. Pour plus de détails, veuillez communiquer avec le Centre des opérations de l'Administration portuaire.

MAZOUTAGE À QUAI OU AU MOUILLAGE

- Afin de permettre une utilisation efficace des mouillages et de ne pas générer de trafic supplémentaire inutile dans les zones portuaires, les navires qui ont la possibilité de s'avitailer à quai devraient le faire
- Les navires qui se trouvent dans l'arrière-port et qui ne peuvent pas s'avitailer à quai en raison de contraintes de temps ou d'autres raisons de sécurité peuvent s'avitailer au mouillage
- Afin d'éviter tout trafic inutile, les pétroliers qui prévoient de s'arrêter à un endroit situé à l'est de Second Narrows doivent prévoir de s'amarrer à cet endroit
- Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 275 mètres qui doivent traverser First Narrows uniquement à des fins d'avitaillement doivent prévoir de le faire avant le chargement, dans la mesure du possible

ZONES PORTUAIRES DE MAZOUTAGE

L'avitaillement peut se faire le long d'un poste d'amarrage ou au mouillage. Les procédures et les restrictions relatives à l'avitaillement varient en fonction de la zone du port où se trouve le navire.

Baie Burrard : les zones de mouillage de la baie des Anglais, au nord et au sud; le Port de Vancouver (partie ouest), c'est-à-dire la zone située entre First et Second Narrows (également connue sous le nom d'Inner Harbour).

Le Port de Vancouver (partie est), c'est-à-dire la zone située à l'est de Second Narrows.

Fleuve Fraser : le mazoutage ne peut se faire que le long d'un poste d'amarrage; il n'y a pas de mouillage désigné à long terme dans cette zone.

Banc Roberts : le transport de cargaisons liquides en vrac dans la zone du banc Roberts n'est pas autorisé à l'heure actuelle. Cette restriction s'applique également aux services de mazoutage dans cette zone jusqu'à ce qu'une évaluation complète des incidences sur l'environnement soit réalisée et que des mesures de contrôle appropriées soient élaborées.

a) Mazoutage dans la baie des Anglais

Les mouillages de la baie des Anglais sont exposés à des forces de vent et à une houle plus élevées que les mouillages de la baie Burrard et les conditions météorologiques dans cette zone peuvent changer rapidement. Les navires de toutes tailles peuvent effectuer des opérations de mazoutage dans la baie des Anglais afin de permettre une meilleure gestion du trafic maritime dans l'arrière-port. Dans ce cas, les restrictions suivantes s'appliquent :

- Les opérations de mazoutage ne doivent pas avoir lieu lorsque les vents soufflent ou devraient souffler au-dessus de force 5 (c'est-à-dire entre 17 et 21 nœuds)
- Les opérations de mazoutage doivent être terminées ou interrompues six heures avant le début des intempéries
- Pour les prévisions météorologiques, l'Administration portuaire a recours à ce [site officiel du gouvernement](#)
- Un remorqueur doit rester sur place et prêt à prêter assistance pendant toute la durée de l'opération de mazoutage (ne s'applique pas aux navires de livraison autopropulsés)
- Les fournisseurs de mazoutage enregistrés peuvent être soumis à des restrictions supplémentaires en fonction de la longueur hors tout du navire destinataire. Pour plus de détails, communiquez avec le Centre des opérations de l'Administration portuaire.

Aucune disposition de la présente section ne dispense ou n'empêche le capitaine du navire de livraison de prendre ou d'exécuter toute décision qui, selon son jugement professionnel, est nécessaire à la sécurité de la navigation et de l'exploitation de son navire.

b) Mazoutage dans le fleuve Fraser

Le mazoutage des navires de haute mer faisant escale aux terminaux du fleuve Fraser ne peut se faire que le long d'un poste d'amarrage sécuritaire. En raison de l'évolution des conditions fluviales, du trafic de passage et de l'agencement des terminaux, un remorqueur capable de prendre en charge le chaland de mazoutage doit être présent lors du mazoutage des navires de haute mer à l'un des terminaux du fleuve Fraser.

Les opérations de mazoutage aux quais de Fraser Surrey et au terminal automobile Annacis peuvent entraver le déplacement sécuritaire d'autres navires à ces terminaux. Pour résoudre ce problème, les opérations de mazoutage à l'un ou l'autre des terminaux doivent être coordonnées de la manière décrite ci-dessous :

Mazoutage aux quais de Fraser Surrey

Les agents de mazoutage sont tenus de collaborer avec le terminal pour éviter les conflits entre les horaires de mazoutage et d'accostage des navires aux quais de Fraser Surrey.

Les agents de mazoutage doivent communiquer par courriel leur programme de mazoutage au moins 24 heures à l'avance à :

- Quais de Fraser Surrey : superintendents@fsd.bc.ca

- Administration de pilotage du Pacifique : info@ppa.gc.ca
- Administration portuaire Vancouver-Fraser : capitainerie@portvancouver.com
- Services de trafic maritime de Victoria : RMIC-Pacific@pac.dfo-mpo.gc.ca

Un remorqueur de réserve doit être présent pour les chalands de mazoutage amarrés le long des quais de Fraser Surrey ou ailleurs. Si une entreprise de remorquage est utilisée, il incombe à l'agent de mazoutage de s'assurer que cette entreprise connaît les horaires de mazoutage et d'amarrage.

Lorsque les opérations de mazoutage sont en cours, les capitaines de remorqueurs doivent rester en communication avec les Services de trafic maritime de Victoria sur la voie VHF 74 afin de surveiller le trafic en haute mer susceptible d'influencer les opérations de mazoutage et de signaler le début et la fin de ces dernières.

Si un navire doit passer devant un poste d'amarrage situé dans le même brise-lames que celui où une opération de mazoutage est en cours, le chaland doit être retiré pour permettre aux navires qui arrivent, se déplacent ou partent de passer en toute sécurité et en temps voulu.

Mazoutage au terminal automobile Annacis

Les opérations de mazoutage à ce terminal peuvent gêner les navires arrivant ou partant des quais de Fraser Surrey. La procédure suivante s'applique à la gestion sécuritaire des opérations de mazoutage à ce terminal :

Les agents de mazoutage doivent communiquer par courriel leur programme de mazoutage au moins 24 heures à l'avance à :

- Terminal automobile Annacis (TAA)
- Administration de pilotage du Pacifique : info@ppa.gc.ca
- Administration portuaire Vancouver-Fraser : capitainerie@portvancouver.com
- Services de trafic maritime de Victoria : RMIC-Pacific@pac.dfo-mpo.gc.ca

Un remorqueur de réserve doit être présent pour les chalands de mazoutage amarrés à quai. Si une entreprise de remorquage est utilisée, il incombe à l'agent de mazoutage de s'assurer que cette entreprise connaît les horaires de mazoutage et d'amarrage.

Si un navire doit manœuvrer pour arriver ou partir aux quais de Fraser Surrey, le chaland de mazoutage, à la discrétion d'un pilote maritime du fleuve Fraser, doit être retiré pour permettre au navire d'avoir un espace de manœuvre approprié.

Lorsque les opérations de mazoutage sont en cours, les capitaines de remorqueurs sont tenus de rester en communication avec les Services de trafic maritime de Victoria sur la voie VHF 74 et avec les navires de haute mer qui passeront devant le TAA afin de clarifier si le chaland doit être déplacé ou non. Ils doivent également informer les STM du début et de la fin des opérations de mazoutage.

Les agents de mazoutage doivent tenir compte des déplacements prévus des navires de haute mer lorsqu'ils planifient des opérations de mazoutage au TAA.

Lorsqu'il évalue la nécessité de déplacer un chaland, le pilote maritime du fleuve Fraser tient compte des éléments suivants, sans toutefois s'y limiter :

- Le poste d'amarrage à partir duquel ou vers lequel le navire est en train de manœuvrer
- Si le navire doit s'amarrer à bâbord ou à tribord à quai
- La taille des navires concernés
- Les vents dominants et les conditions météorologiques

OPÉRATIONS DE MAZOUTAGE

Toutes les opérations de mazoutage doivent être effectuées conformément à la dernière édition de l'ISGOTT et aux renseignements complémentaires fournis dans les présentes pratiques et procédures.

Le capitaine de tout navire effectuant des opérations de mazoutage désigne un agent chargé des opérations de mazoutage qui parle couramment l'anglais. L'anglais est la langue à utiliser dans tous les aspects des opérations de mazoutage.

La liste de contrôle de sécurité pour le mazoutage (annexe C) doit être conservée pendant au moins un an et une copie doit être envoyée par courriel au Centre des opérations à l'adresse capitainerie@portvancouver.com une fois le mazoutage terminé.

Lors de l'avitaillement le long d'un poste d'amarrage, les capitaines du navire destinataire et du navire avitailleur ou le conducteur du camion-citerne doivent être pleinement conscients des exigences particulières émises par l'exploitant du terminal, le cas échéant.

L'utilisation d'une passerelle appropriée entre les navires est requise lors des opérations de mazoutage. La passerelle doit rester solidement attachée en permanence.

NOTIFICATIONS

Les fournisseurs de services de mazoutage doivent communiquer leur horaire de mazoutage par courriel au moins 24 heures à l'avance :

- Au Centre des opérations à l'adresse capitainerie@portvancouver.com
- À l'exploitant de terminal approprié lorsque le mazoutage a lieu le long d'un poste d'amarrage

Le capitaine des navires de mazoutage (ou le conducteur du camion-citerne dans le cas d'un transfert terrestre) doit communiquer avec le Centre des opérations par téléphone au 604.665.9086 ou par VHF par l'entremise des SCTM et fournir les renseignements suivants :

- Le poste d'amarrage ou de mouillage et l'heure à laquelle l'avitaillement commencera
- Un rapport verbal sur l'accomplissement des exigences ci-dessous

AVANT LE DÉBUT DU TRANSBORDEMENT

Le capitaine d'un chaland de mazoutage ne doit pas commencer un transbordement avant que les conditions suivantes ne soient remplies :

- Le chaland de mazoutage est solidement amarré conformément à un plan d'amarrage convenu à l'avance entre le navire de mazoutage et le navire destinataire
- Des méthodes de communication fiables permettant un arrêt immédiat ont été établies et peuvent être maintenues tout au long de l'opération
- Le navire destinataire a fourni un moyen d'accès sécuritaire à l'équipage du navire de mazoutage, conformément aux règlements pertinents pris en application de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et du *Règlement sur la santé et la sécurité au travail en milieu maritime*
- Les tuyaux sont en bon état et testés conformément à la norme canadienne appropriée ou à la norme ISGOTT
- Les tuyaux sont bien soutenus, d'une longueur suffisante pour permettre le déplacement des navires et bien gréés pour ne pas être endommagés par le mouvement du navire

- La liste de contrôle de sécurité pour le mazoutage a été dûment remplie et on a fourni des réponses affirmatives et véridiques à toutes les questions; la liste a été signée par les capitaines du navire de mazoutage et du navire destinataire
- On a communiqué avec le Centre des opérations et on l'a notifié en conséquence

EXÉCUTION

Le patrouilleur de l'Administration portuaire ou tout agent autorisé de cette dernière peut assister à une opération de mazoutage pour vérifier que ces procédures sont respectées.

Si un écart par rapport à ces procédures est constaté et si la sécurité de l'opération l'exige, le mazoutage peut être interrompu jusqu'à ce que la situation soit résolue.

INTERVENTION EN CAS DE DÉVERSEMENT

En cas de déversement lors de la manutention ou du stockage de produits de mazoutage ou de carburant, toutes les activités doivent être immédiatement interrompues et les navires concernés doivent activer leur SOPEP. Le déversement doit être signalé au centre régional d'information maritime, ligne pollution +1 800.889.8852 ou par VHF sur la voie 12 pour Vancouver, la voie 11 pour Victoria et la voie 74 pour le trafic du fleuve Fraser.

Le navire de mazoutage doit être équipé de manière à arrêter immédiatement les pompes d'alimentation en combustible à partir d'un endroit proche du collecteur du navire de mazoutage.

Chaque navire de mazoutage doit être équipé d'une VHF et de sirènes portables approuvées, portant la mention « signal d'urgence », afin d'attirer l'attention en cas d'urgence.

MAZOUTAGE PENDANT LES OPÉRATIONS DE MANIPULATION DES CARGAISONS

Lors du mazoutage le long d'un poste d'amarrage, il faut veiller à maintenir une distance de sécurité entre les opérations de mazoutage et les autres activités simultanées (c'est-à-dire, les opérations de chargement de la cargaison, l'utilisation d'équipements lourds et le déplacement de charges sur le quai et au-dessus de celui-ci).

L'avitaillement à quai doit être planifié afin que :

- Il n'y ait pas d'interférence avec les opérations de manipulation des cargaisons ou d'autres activités en cours
- Le personnel qui prend part à l'opération de mazoutage à bord se consacre exclusivement à cette opération et n'ait pas d'autres tâches à accomplir

VIDANGE DE CARBURANT

Il peut arriver que des navires doivent décharger du carburant parce que ce dernier n'était pas de la bonne qualité ou parce qu'ils doivent entrer dans un chantier naval local pour effectuer des réparations, s'amarrer, etc. Les navires qui demandent des opérations de vidange de carburant devront obtenir l'autorisation de l'Administration portuaire et suivre les pratiques et procédures suivantes, le cas échéant.

MAZOUTAGE AU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL)

Les navires alimentés au gaz naturel liquéfié doivent recevoir l'approbation de Transports Canada. Ils doivent également se conformer à toutes les exigences en matière de pratiques et de procédures d'exploitation qui s'appliquent à leur type de navire et à leur compagnie, telles qu'elles ont été établies par Transports Canada.

L'Administration portuaire est membre de la Société pour le gaz comme carburant marin (Society for Gas as a Marine Fuel (SGMF)) et reconnaît les directives sur les compétences recommandées pour la fourniture et le mazoutage au GNL pour les navires.

Les navires qui transbordent du GNL de navire à navire, de terre à navire ou de camion à navire doivent utiliser une liste de contrôle reconnue pour le mazoutage. L'annexe E du présent guide, Liste de contrôle pour le mazoutage au GNL, est un exemple de liste de contrôle reconnue pour les transbordements de navire à navire. En plus de ces exigences, les entreprises qui fournissent du GNL aux navires faisant escale au Port de Vancouver doivent s'enregistrer auprès de l'Administration portuaire. Les fournisseurs de services de mazoutage au GNL doivent participer à un programme d'accréditation annuel conçu pour les opérations liées au GNL. Seuls les fournisseurs de GNL enregistrés qui participent au programme d'accréditation annuel sont autorisés à effectuer des opérations de mazoutage au GNL dans le port. Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des opérations de l'Administration portuaire pour obtenir d'autres conseils et des précisions sur le mazoutage au GNL.

Après le mazoutage, une liste de contrôle reconnue pour le mazoutage au GNL doit être conservée pendant au moins un an et une copie doit être envoyée par courriel au Centre des opérations à l'adresse capitainerie@portvancouver.com.

L'accréditation en tant que fournisseur de GNL par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser n'élimine pas la nécessité d'une évaluation complète des risques pour chaque opération initiale de soutage. L'Administration portuaire se réserve le droit d'exiger cette évaluation des risques au cas par cas. Chaque évaluation doit porter sur le navire concerné, le type d'opération de transfert (navire-navire, terre-navire ou camion-navire) et le lieu de soutage.

Le processus d'évaluation des risques doit inclure la mobilisation des intervenants – y compris les communautés locales, les organismes de réglementation et les autres parties concernées – afin de cerner et d'aborder traiter les problèmes potentiels en matière de sécurité, d'environnement ou de navigation. Il est obligatoire de consigner ces mobilisations et les conclusions de l'évaluation des risques, et de transmettre cette documentation à l'Administration portuaire.

Tout incident lié à l'utilisation de GNL comme carburant à bord d'un navire doit être signalé au Centre des opérations au 604.665.9086 ou à l'adresse capitainerie@portvancouver.com.

OPÉRATIONS DE RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

Toutes les opérations de ravitaillement en carburant doivent être effectuées conformément aux pratiques exemplaires et aux renseignements complémentaires fournis dans les présentes pratiques et procédures.

L'anglais est la langue à utiliser pour tous les aspects de l'opération de ravitaillement en carburant.

Les responsables des navires exploités commercialement, tels que les remorqueurs, les bateaux de pêche, les traversiers à passagers et les bateaux-taxis, doivent remplir les sections pertinentes de la liste

de contrôle de sécurité (annexe C), qui doit être conservée pendant au moins un an. Cette liste de contrôle dûment remplie doit être présentée sur demande d'un représentant de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

L'équipage du navire destinataire et le fournisseur de carburant doivent tous deux bien connaître les exigences particulières de la liste de contrôle de sécurité.

Un accès sécuritaire entre les navires est nécessaire pendant les opérations de ravitaillement en carburant. La passerelle ou l'accès doivent, en tout temps, être fixés de manière solide et sécuritaire.

14.8 OPÉRATIONS DES NAVIRES-CITERNES

GÉNÉRALITÉS

Tous les navires-citernes qui se trouvent dans le port doivent effectuer toutes leurs opérations conformément aux normes de sécurité énoncées dans la dernière édition du *Guide international de sécurité pour les pétroliers et les terminaux* (ISGOTT).

Les navires-citernes qui transportent, chargent ou déchargent des cargaisons liquides en vrac autres que du pétrole ou des produits pétroliers doivent se conformer à toutes les sections applicables de l'ISGOTT, le cas échéant.

TRAVAIL À CHAUD

Les travaux à chaud présentent un plus grand risque à bord des pétroliers que sur les autres types de navires. Lors de la présentation d'une demande de travaux à chaud, il convient de noter que les travaux seront effectués à bord d'un pétrolier.

Outre les exigences relatives au travail à chaud figurant dans la demande de service, les mesures de sécurité relatives au travail à chaud figurant dans la dernière version de l'ISGOTT seront prises en compte avant d'approuver le travail.

DÉCLARATIONS

Le capitaine d'un navire-citerne, chargé ou non, doit obtenir l'autorisation de l'Administration portuaire pour entrer dans les limites du port.

Afin d'obtenir l'autorisation, le capitaine fournit les renseignements suivants au Centre des opérations au moins deux jours ouvrables avant l'arrivée du navire :

- Une liste complète de toutes les cargaisons liquides en vrac à bord
- Le nom générique (technique) de chaque produit
- La classe O.M.I. de chaque produit, le cas échéant
- L'arrimage des citernes et les quantités de chaque produit
- Déversement restant à bord
- Les produits à charger, à décharger et rotation terminale prévue (le cas échéant)
- L'heure d'arrivée prévue et l'heure de départ prévue des navires
- Les petits pétroliers locaux qui entrent et sortent régulièrement du port peuvent être exemptés des procédures de déclaration susmentionnées

ATMOSPHÈRE DES CITERNES

Le capitaine ou l'officier responsable doit s'assurer qu'en tout temps pendant l'escale d'un navire-citerne dans le port, l'atmosphère de la citerne reste dans des paramètres sûrs d'inflammabilité et de pression.

Tout pétrolier doit en tout temps maintenir une pression positive de gaz inerte avec une teneur en oxygène inférieure à 8 % en volume, à l'exception des citernes qui sont exemptes de gaz pour des inspections ou d'autres travaux.

Si un pétrolier arrive au port sans gaz, ses citernes doivent être inertes avant le chargement.

Lorsqu'un pétrolier est en cours de chargement ou accoste un terminal du port équipé d'un système de réception opérationnel pour la récupération des vapeurs, ce système doit être utilisé. Avant de se déconnecter de tout système de contrôle des émissions de vapeurs ou de quitter un poste d'amarrage, le capitaine ou l'officier responsable doit s'assurer que toute pression excédentaire dans la citerne a été évacuée du système, en tenant compte de la température ambiante prévue et des caractéristiques de la cargaison.

Dans la mesure du possible, l'évacuation dans l'atmosphère par la colonne de mât à l'intérieur du port doit être évitée.

Toute défectuosité d'un élément du système de gaz inerte à bord d'un navire-citerne, y compris les soupapes de pression/dépression ou le disjoncteur, doit être signalée au Centre des opérations au 604.665.9086 ou à l'adresse capitainerie@portvancouver.com.

En général, sauf en cas d'urgence, les opérations de purge et de dégazage ne sont pas autorisées à l'intérieur du port.

NETTOYAGE DES CITERNES (NAVIRES-CITERNES)

Le lavage au pétrole brut est autorisé conformément à la convention MARPOL, à condition qu'il soit effectué conformément à toutes les exigences du *Guide international de sécurité pour les pétroliers et les terminaux* (ISGOTT).

Le lavage des citernes à l'eau à l'aide de machines au pétrole brut peut être autorisé par l'Administration portuaire, à condition qu'il n'y ait pas d'évacuation dans l'atmosphère, qu'il n'y ait pas d'entrée dans les citernes et que toutes les eaux résiduelles puissent être conservées à bord ou déchargées dans une installation de réception. En outre, il doit être confirmé que l'atmosphère des citernes est inerte et ininflammable. Pour obtenir l'autorisation, une demande de service doit être présentée par l'entremise du portail du Pacifique.

Tout nettoyage des citernes à cargaison où il y a entrée de personnel devra être effectué conformément à toutes les exigences de l'ISGOTT et à d'autres directives de sécurité applicables. Veuillez communiquer avec le Centre des opérations le plus tôt possible si des travaux de cette nature sont nécessaires.

DÉCHARGEMENT PAR ALLÈGES

Le déchargement par allèges de produits pétroliers sur des navires-citernes au mouillage introduit un risque supplémentaire d'incidents de pollution en raison de la double manipulation du produit. Cette opération ne sera donc autorisée qu'à la discrétion de l'Administration portuaire.

Une autorisation de déchargement par allèges peut être accordée une fois que tout a été mis en œuvre, y compris l'organisation de la rotation du chargement, pour s'assurer que c'est le seul moyen de chargement possible.

Les opérations de déchargement par allèges des navires-citernes n'auront lieu qu'aux mouillages K, L ou M.

Avant le pompage du produit, la liste de contrôle de sécurité doit être remplie par le navire de réception et le navire de livraison.

Lors du transbordement de produits pétroliers, un bateau doté d'un équipage d'au moins deux personnes et disposant de matériel de nettoyage et d'un barrage de confinement suffisant pour entourer l'opération de déchargement par allèges se tiendra à proximité des navires en tout temps pendant l'opération de transbordement.

Lorsque le produit transbordé est du carburant diesel ou un produit plus lourd, le barrage de confinement doit être déployé autour des navires en tout temps pendant le transbordement du produit.

Seul le produit déchargé à partir des terminaux d'oléoducs locaux sera pris en considération pour un transbordement au mouillage. Les produits transportés par chalands à partir d'autres sources – p. ex., les États-Unis – à des fins d'exportation, ne peuvent pas être déchargés par allèges sur des pétroliers au mouillage.

On n'envisagera d'approuver une demande écrite de l'agent du navire pour une opération de transbordement qu'après réception de la preuve que toutes les autres solutions ont été épuisées.

L'Administration portuaire peut modifier ces conditions en tout temps et sans préavis.

L'Administration portuaire peut mettre fin à la pratique de déchargement par allèges à sa discrétion, sans consultation.

TRANSPORTEURS COMBINÉS – HYDROCARBURES, VRAC, MINÉRAI

Les exigences ci-dessus ne s'appliquent pas si l'un des critères suivants est rempli :

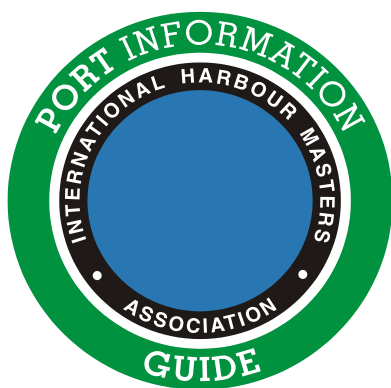
- Le capitaine du navire ou son représentant produit, avant l'arrivée, un « certificat de classe » dûment rempli, attestant à l'Administration portuaire que le navire a été reclassé pour le transport de cargaisons sèches uniquement
- Une lettre du capitaine du navire ou de son représentant indiquant que le navire n'a pas transporté de cargaisons d'hydrocarbures de quelque nature que ce soit depuis la dernière visite quadriennale est produite à la satisfaction de l'Administration portuaire

Avant d'arriver au poste de chargement des cargaisons sèches en vrac, le navire doit respecter les conditions suivantes :

- Tous les compartiments à cargaison conçus pour le chargement de vrac sec sont nettoyés à fond et déclarés exempts de gaz. Toutes les autres cales doivent être exemptes de gaz, inertes ou lestées.
- Toutes les citernes latérales qui ont déjà contenu des hydrocarbures, mais qui ne sont pas utilisées pour le vrac sec, doivent être soigneusement nettoyées, dégazées ou inertes
- À moins d'être exemptes de gaz, les cuves de récupération d'huile doivent être inertes de manière à maintenir une teneur en oxygène maximale de 8 % dans le système à une pression positive constante
- Un certificat établi par un chimiste qualifié en génie maritime indiquant les conditions actuelles des points ci-dessus au moment de l'arrivée au port est requis. Ce certificat doit être valable pendant une période de 48 heures avant l'entrée au poste de chargement. Si l'entrée est retardée au-delà de cette période, un nouveau contrôle sera exigé dans les 48 heures suivant l'entrée du navire au poste de chargement.

[Haut de page](#)

15 Inspections menées dans le port



15.1 GÉNÉRALITÉS

Ce chapitre décrit les inspections auxquelles les utilisateurs du port peuvent être soumis.

15.2 CONTRÔLES PAR L'ÉTAT DU PORT

Les protocoles d'entente de Tokyo et de Paris sur le Contrôle navires par l'État du port visent tous deux à mettre un terme à l'exploitation des navires inférieurs aux normes en garantissant le respect des conventions internationales applicables. Le Canada a joué un rôle moteur dans la création du protocole d'entente de Tokyo, qui porte spécialement sur la région Asie-Pacifique, et en est membre depuis sa création en décembre 1993. Les contrôles des navires sont effectués par des inspecteurs de la sécurité maritime (ISM) issus de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada. Le groupe de l'administration centrale de Transports Canada gère une base de données sur les inspections ainsi qu'une liste des navires détenus.

De plus amples renseignements sont disponibles sur la [page relative aux Contrôles des navires par l'État du port de Transports Canada](#).

COORDONNÉES

Transports Canada Sécurité maritime (AMSEA), Tour C, Place de Ville, 330, rue Sparks, 10^e étage, Ottawa, ON K1A 0N5

Courriel : oep-epe@tc.gc.ca

Téléphone : 855.859.3123 (sans frais) ou 613.991.3135 (appels locaux)

Téléimprimeur / ATME : 888.675.6863

Télécopie : 613.993.8196

15.3 INSPECTIONS MENÉES PAR D'AUTRES PARTIES

INSPECTIONS MENÉES PAR L'AGENCE CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS

L'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) utilise une approche fondée sur le risque pour vérifier que les produits fabriqués et importés au niveau national respectent les normes et réglementations canadiennes. Les mesures de conformité et d'application de l'ACIA sont en place tout au long de la chaîne d'approvisionnement et engagent de nombreux intervenants et secteurs de compétence. Les navires arrivant au port peuvent faire l'objet d'une inspection par l'ACIA. De plus amples renseignements sont disponibles sur le [site Web de l'ACIA](#).

INSPECTIONS MENÉES PAR L'ADMINISTRATION PORTUAIRE VANCOUVER-FRASER

Tout navire entrant dans le port peut recevoir la visite d'un agent de patrouille portuaire.

Au cours de sa visite à bord, l'agent peut ordonner l'exécution de certaines tâches et demander à voir certains documents; ces derniers concernent généralement l'étanchéité des vannes de décharge latérale,

le carburant de soute utilisé et le respect général des pratiques et procédures décrites dans le présent document.

Les agents de patrouille portuaire fournissent au capitaine, sur demande, des renseignements sur le port.

SÉCURITÉ ET RECHERCHE

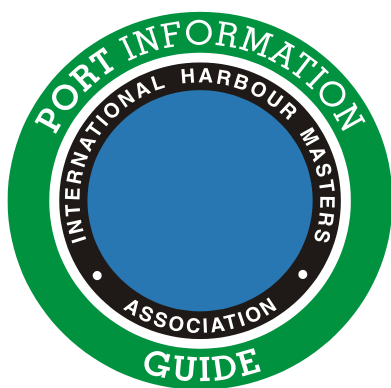
Une personne désignée comme agent de l'Administration portuaire conformément à l'article 108 de la [Loi maritime du Canada](#) peut monter à bord de tout navire et procéder à des inspections du navire afin de déterminer si celui-ci se conforme aux dispositions des présentes pratiques et procédures. L'agent peut demander à tout navire de lui fournir des renseignements raisonnables concernant l'état du navire, son équipement, la nature et la quantité de son carburant et la manière et les endroits où la cargaison et le carburant du navire sont stockés, ainsi que tout autre renseignement raisonnable qu'il juge approprié pour l'administration de ces pratiques et procédures. L'agent de l'Administration peut prendre toute mesure ou donner tout ordre à bord d'un navire qu'il juge nécessaire ou raisonnable en l'espèce pour :

- Prévenir ou empêcher l'exécution ou la poursuite d'une violation ou d'une infraction à la loi ou à tout autre loi ou réglementation relevant de l'autorité, de la responsabilité ou de la compétence de l'Administration.
- Rassembler des preuves, de l'information, des matériaux ou des échantillons de toute substance ou matériau pouvant être requis par l'Administration portuaire dans le cadre d'une violation ou d'une infraction à toute autre loi ou tout autre règlement relevant de l'autorité, de la responsabilité ou de la compétence de l'Administration portuaire.

Le capitaine d'un navire et toute personne se trouvant à bord sont tenus d'apporter à l'Administration toute l'assistance raisonnable pour permettre à l'agent de l'Administration de s'acquitter des tâches et des fonctions qui lui incombent en vertu de la présente section. Il est interdit d'entraver ou de gêner l'agent de l'Administration dans l'exercice de ses fonctions, ou de faire sciemment une déclaration fausse ou trompeuse, oralement ou par écrit, à l'Administration portuaire.

[Haut de page](#)

16 Services offerts dans le port



16.1 GÉNÉRALITÉS

Ce chapitre décrit les services disponibles dans le port.

16.2 CARBURANT ET HUILE DE LUBRIFICATION

Divers combustibles de soute, dont le mazout à très faible teneur en soufre, sont disponibles dans le port. Les navires doivent prendre des dispositions pour la livraison par l'intermédiaire de leur agent.

16.3 EAU DOUCE

De l'eau potable est disponible dans la plupart des installations. Les navires peuvent prendre des dispositions pour la livraison par l'intermédiaire de leur agent.

16.4 PROVISIONS DE BORD

Le ravitaillement peut être organisé par l'intermédiaire de l'agent du navire.

16.5 ÉLECTRICITÉ À QUAI

En 2009, le Port de Vancouver est devenu le premier port au Canada et le troisième au monde à installer une alimentation électrique à quai pour les navires de croisière, permettant aux navires d'arrêter leurs générateurs diesel et de se connecter à un réseau électrique terrestre lorsqu'ils sont à quai à Canada Place.

Actuellement, Canada Place est la seule installation offrant un branchement électrique à quai. Les possibilités d'étendre ce service à d'autres terminaux et à d'autres types de navires sont à l'étude.

16.6 DÉCHETS

La collecte des ordures et autres déchets vers les installations de réception peut être coordonnée par l'agent du navire.

16.7 RÉPARATIONS

La région de Vancouver compte plusieurs entreprises et fournisseurs de services qui offrent des services de réparation. Il existe également une cale sèche offrant une gamme complète de services et capable d'accueillir un navire de la taille d'un Panamax.

16.8 CERTIFICAT SANITAIRE DE NAVIRE

Conformément au *Règlement sanitaire international* de 2005 de l'Organisation mondiale de la santé, tous les navires internationaux faisant escale au Canada doivent être munis d'un [certificat sanitaire de navire](#) en cours de validité. Ces certificats, le certificat d'exemption de contrôle sanitaire de navire ou le certificat de contrôle sanitaire des navires (anciennement connu sous le nom de certificat de dératisation), doivent être renouvelés tous les six mois. Au Canada, ces certificats sont délivrés par [Santé Canada](#) et l'inspection peut être demandée au moyen du formulaire approprié par l'intermédiaire de l'agent du navire.

16.9 EXPERTS MARITIMES

Plusieurs services sont disponibles. Consulter l'agent du navire pour organiser une visite.

16.10 AGENTS MARITIMES

AGENT MARITIME	TÉLÉPHONE
ACGI	604.891.7447
APL	604.681.0987
Canwest Marine Company	604.247.2487
Canpotex	604.983.4418
China Ocean Shipping (COSCO)	604.689.8989
China Shipping (Canada) Agency (CSCL)	604.632.3881
Colley West	604.687.3733
Evergreen America	604.682.8983
Genesis Maritime	604.279.9276
G2 Ocean Shipping Canada	604.661.2000
Groupe Holland America	206.281.3535
Hyundai America	604.601.2900
Inchcape Shipping	604.684.3750
International Chartering Service	604.685.6221
Interocean Shipping	604.682.4741
Intercruises	604.251.3500
Island Shipping	250.754.2305
Island Tug and Barge	604.873.4312
K-Line Canada	604.682.7270
LBH Shipping	604.599.8103
Ledcor Marine	604.699.8847
Lions Gate Shipping	604.255.1116
Mason Agency	604.689.8628
Marine Petrobulk	604.987.4415
Mercury Transport Inc.	604.921.7451
McLean Kennedy Inc.	604.572.7993
Montship Inc.	604.640.7400
Navitrans Shipping Agency	604.689.9555
Norton Lilley	604.640.7400
North Pacific Shipping	604.662.2811
Northcoast Shipping Agency	250.624.9668
Ocean Agencies	778.298.2126

OOCL Canada	604.689.4144
Pacific Northwest Shipping	604.924.1830
Pacnord Agencies	604.739.3263
Powell River Shipping	604.485.6866
Princess Cruises BC Ltd.	604.685.0454
Robert Reford	604.640.7400
Sinotrans Canada Inc.	604.685.1500
Sea Link Marine Group	604.524.4440
Trans-Oceanic Shipping	604.684.2388
Triton Marine Group	604.294.4444
Westward Shipping	604.273.6141
West Coast Agencies	604.688.1662
Wheelhouse Shipping Agency	604.891.5555
Wilhelmsen Ship Service	604.434.7447
Zim Line Canada	604.283.3957
Yang Ming Canada	604.681.9999

16.11 INSTALLATIONS MÉDICALES

Il existe de nombreux hôpitaux offrant un éventail complet de soins dans le Lower Mainland et la région de Vancouver. **En cas d'urgence, appelez le 911**

16.12 MISSION AUX MARINS

L'organisme Mission to Seafarers dispose de deux sites au sein du Port de Vancouver, notamment dans le secteur riverain et au Centre du banc Roberts. Parmi les services offerts, citons le transport, l'accès au téléphone et à Internet, l'aumônerie, des loisirs et des conseils locaux. Pour plus de renseignements, y compris les heures d'ouverture, visiter le site Web <http://www.flyingangel.ca> ou appeler le 604.253.4421.

16.13 TRANSPORT

TRANSPORT PAR EMBARCATIONS DE SAUVETAGE

La pratique privilégiée consiste à utiliser des bateaux-taxis obtenus localement. Si les embarcations de sauvetage des navires servent à transporter les membres d'équipage vers et depuis les navires mouillés dans la baie des Anglais, les passagers ne peuvent débarquer et embarquer que sur la flotte de pêche commerciale « F » sur la rive sud de False Creek, à l'est du pont de la rue Burrard. Il s'agit du seul lieu de débarquement approuvé par l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Seuls les navires mouillés dans la baie des Anglais peuvent utiliser leurs propres embarcations pour le transport.

Les équipages des navires ne doivent pas débarquer dans des marinas privées.

Les moteurs des embarcations de sauvetage doivent être équipés d'un système de silencieux efficace. Si les moteurs émettent un bruit et/ou une pollution considérables, on demandera aux conducteurs des embarcations de retourner à leur navire et de cesser leurs activités.

[Haut de page](#)

ANNEXE A

FIRST NARROWS – PROFONDEURS MINIMALES DU CHENAL ET TIRANTS D'AIR MAXIMAUX DES NAVIRES SELON LE FACTEUR DE LARGEUR HORS MEMBRURES ZCT-1 POUR LA LARGEUR DU CHENAL

Largeur hors membrures du navire	Largeur de <u>chenal</u> requise	Profondeur de contrôle au zéro hydrographique	Tirant d'air maximal du navire en pleine mer supérieure (PMSGM) *
20,0	74,0	15,0	57,4
21,0	77,7	15,0	57,4
22,0	81,4	15,0	57,3
23,0	85,1	15,0	57,3
24,0	88,8	15,0	57,3
25,0	92,5	15,0	57,3
26,0	96,2	15,0	57,3
27,0	99,9	15,0	57,1
28,0	103,6	15,0	57,1
29,0	107,3	15,0	57,1
30,0	111,0	15,0	57,1
31,0	114,7	15,0	57,1
32,0	118,4	15,0	56,8
33,0	122,1	15,0	56,8
34,0	125,8	15,0	56,8
35,0	129,5	15,0	56,8
36,0	133,2	15,0	56,8
37,0	136,9	15,0	56,8
38,0	140,6	15,0	56,5
39,0	144,3	15,0	56,5
40,0	148,0	15,0	56,5
41,0	151,7	15,0	56,5
42,0	155,4	15,0	56,5
43,0	159,1	15,0	56,2
44,0	162,8	15,0	56,2
45,0	166,5	15,0	56,2
46,0	170,2	15,0	56,2
47,0	173,9	15,0	56,2
48,0	177,6	15,0	55,9
49,0	181,3	15,0	55,9
50,0	185,0	15,0	55,9

51,0	188,7	15,0	55,9
Largeur hors membrures du navire	Largeur de <u>chenal</u> requise	Profondeur de contrôle au zéro hydrographique	Tirant d'air maximal du <u>navire</u> en pleine mer supérieure (PMSGM) *
52,0	192,4	15,0	55,9
53,0	196,1	15,0	55,9
54,0	199,8	15,0	55,6
55,0	203,5	15,0	55,6
56,0	207,2	15,0	55,6
57,0	210,9	15,0	55,6
58,0	214,6	15,0	55,6
59,0	218,3	15,0	55,3
60,0	222,0	15,0	55,3

Les dimensions sont arrondies au décimètre le plus proche.

*Une profondeur de chenal supplémentaire ou un tirant d'air supplémentaire peuvent être générés grâce à la tolérance de marée, ce qui limitera les possibilités de transit à des fenêtres précises.

ANNEXE B

SECOND NARROWS – CONTRÔLE DES PROFONDEURS ET DES HAUTEURS DE PONT SUR LA BASE DU FACTEUR DE LARGEUR MOULÉ ZCT-2 POUR LA LARGEUR DU CHENAL

Largeur hors membrures du navire	Largeur du chenal	Profondeur de contrôle au zéro hydrographique	Tirant d'air maximal du navire (PMSGM)
20,0	57,0	14,7	42,7
20,1	57,3	14,6	42,7
20,2	57,6	14,6	42,7
20,3	57,9	14,6	42,7
20,4	58,1	14,5	42,7
20,5	58,4	14,5	42,7
20,6	58,7	14,5	42,7
20,7	59,0	14,4	42,7
20,8	59,3	14,4	42,7
20,9	59,6	14,4	42,7
21,0	59,9	14,4	42,7
21,1	60,1	14,4	42,7
21,2	60,4	14,4	42,7
21,3	60,7	14,3	42,7
21,4	61,0	14,3	42,7
21,5	61,3	14,3	42,7
21,6	61,6	14,3	42,7
21,7	61,8	14,3	42,7
21,8	62,1	14,3	42,7
21,9	62,4	14,3	42,7
22,0	62,7	14,3	42,7
22,1	63,0	14,3	42,7
22,2	63,3	14,3	42,7
22,3	63,6	14,3	42,7
22,4	63,8	14,3	42,7
22,5	64,1	14,3	42,7
22,6	64,4	14,3	42,7
22,7	64,7	14,3	42,7
22,8	65,0	14,3	42,7
22,9	65,3	14,3	42,7
23,0	65,6	14,3	42,7
23,1	65,8	14,3	42,7
23,2	66,1	14,3	42,7

Largeur hors membrures du navire	Largeur du chenal	Profondeur de contrôle au zéro hydrographique	Tirant d'air maximal du navire (PMSGM)
23,3	66,4	14,3	42,7
23,4	66,7	14,3	42,7
23,5	67,0	14,3	42,7
23,6	67,3	14,3	42,7
23,7	67,5	14,3	42,7
23,8	67,8	14,3	42,7
23,9	68,1	14,3	42,7
24,0	68,4	14,3	42,7
24,1	68,7	14,3	42,7
24,2	69,0	14,3	42,7
24,3	69,3	14,3	42,7
24,4	69,5	14,3	42,7
24,5	69,8	14,3	42,7
24,6	70,1	14,2	42,7
24,7	70,4	14,2	42,7
24,8	70,7	14,1	42,7
24,9	71,0	14,1	42,7
25,0	71,3	14,1	42,7
25,1	71,5	13,9	42,7
25,2	71,8	13,8	42,7
25,3	72,1	13,7	42,7
25,4	72,4	13,7	42,7
25,5	72,7	13,7	42,7
25,6	73,0	13,7	42,7
25,7	73,2	13,7	42,7
25,8	73,5	13,7	42,7
25,9	73,8	13,7	42,7
26,0	74,1	13,6	42,7
26,1	74,4	13,5	42,7
26,2	74,7	13,5	42,7
26,3	75,0	13,5	42,7
26,4	75,2	13,5	42,7
26,5	75,5	13,5	42,7
26,6	75,8	13,5	42,7
26,7	76,1	13,5	42,7
26,8	76,4	13,5	42,7
26,9	76,7	13,5	42,7
27,0	77,0	13,5	42,7
27,1	77,2	13,5	42,3

27,2	77,5	13,5	42,3
Largeur hors membrures du navire	Largeur du chenal	Profondeur de contrôle au zéro hydrographique	Tirant d'air maximal du navire (PMSGM)
27,3	77,8	13,5	42,3
27,4	78,1	13,5	42,3
27,5	78,4	13,5	42,3
27,6	78,7	13,5	42,3
27,7	78,9	13,5	42,3
27,8	79,2	13,5	42,3
27,9	79,5	13,5	42,3
28,0	79,8	13,5	42,3
28,1	80,1	13,5	42,3
28,2	80,4	13,4	42,3
28,3	80,7	13,4	42,3
28,4	80,9	13,4	42,3
28,5	81,2	13,4	42,3
28,6	81,5	13,4	42,3
28,7	81,8	13,4	42,3
28,8	82,1	13,4	42,3
28,9	82,4	13,4	42,3
29,0	82,7	13,4	42,3
29,1	82,9	13,4	42,3
29,2	83,2	13,3	42,3
29,3	83,5	13,3	42,3
29,4	83,8	13,3	42,3
29,5	84,1	13,3	42,3
29,6	84,4	13,2	42,3
29,7	84,6	13,2	42,3
29,8	84,9	13,1	42,3
29,9	85,2	13,1	42,3
30,0	85,5	13,1	42,3
30,1	85,8	13,0	42,3
30,2	86,1	12,9	42,3
30,3	86,4	12,8	42,3
30,4	86,6	12,8	42,3
30,5	86,9	12,8	42,3
30,6	87,2	12,8	42,3
30,7	87,5	12,8	42,3
30,8	87,8	12,7	42,3
30,9	88,1	12,7	42,3
31,0	88,4	12,6	42,3

31,1	88,6	12,5	42,3
31,2	88,9	12,5	42,3
Largeur hors membrures du navire	Largeur du chenal	Profondeur de contrôle au zéro hydrographique	Tirant d'air maximal du navire (PMSGM)
31,3	89,2	12,5	42,3
31,4	89,5	12,5	42,3
31,5	89,8	12,5	42,3
31,6	90,1	12,5	42,3
31,7	90,3	12,5	42,3
31,8	90,6	12,5	42,3
31,9	90,9	12,5	42,3
32,0	91,2	12,5	42,3
32,1	91,5	12,5	42,3
32,2	91,8	12,5	42,3
32,3	92,1	12,5	42,3
32,4	92,3	12,5	42,3
32,5	92,6	12,5	42,3
32,6	92,9	12,5	42,3
32,7	93,2	12,5	42,3
32,8	93,5	12,5	42,3
32,9	93,8	12,5	42,3
33,0	94,1	12,5	42,3
33,1	94,3	12,5	42,3
33,2	94,6	12,5	42,3
33,3	94,9	12,5	42,3
33,4	95,2	12,5	42,3
33,5	95,5	12,5	42,3
33,6	95,8	12,5	42,3
33,7	96,0	12,5	42,3
33,8	96,3	12,4	42,3
33,9	96,6	12,3	42,3
34,0	96,9	12,3	42,3
34,1	97,2	12,3	42,3
34,2	97,5	12,3	42,3
34,3	97,8	12,2	42,3
34,4	98,0	12,2	42,3
34,5	98,3	12,1	42,3
34,6	98,6	12,1	42,3
34,7	98,9	12,1	42,3
34,8	99,2	12,1	42,3
34,9	99,5	12,1	42,3

35,0	99,8	12,1	42,3
35,1	100,0	12,1	42,3
35,2	100,3	12,0	42,3
Largeur hors membrures du navire	Largeur du chenal	Profondeur de contrôle au zéro hydrographique	Tirant d'air maximal du navire (PMSGM)
35,3	100,6	12,0	42,3
35,4	100,9	12,0	42,3
35,5	101,2	12,0	42,3
35,6	101,5	12,0	42,3
35,7	101,7	12,0	42,3
35,8	102,0	12,0	42,3
35,9	102,3	12,0	42,3
36,0	102,6	12,0	42,3
36,1	102,9	12,0	41,8
36,2	103,2	12,0	41,8
36,3	103,5	11,9	41,8
36,4	103,7	11,9	41,8
36,5	104,0	11,9	41,8
36,6	104,3	11,9	41,8
36,7	104,6	11,9	41,8
36,8	104,9	11,9	41,8
36,9	105,2	11,8	41,8
37,0	105,5	11,7	41,8
37,1	105,7	11,7	41,8
37,2	106,0	11,7	41,8
37,3	106,3	11,7	41,8
37,4	106,6	11,7	41,8
37,5	106,9	11,6	41,8
37,6	107,2	11,5	41,8
37,7	107,4	11,4	41,8
37,8	107,7	11,4	41,8
37,9	108,0	11,4	41,8
38,0	108,3	11,4	41,8
38,1	108,6	11,4	41,8
38,2	108,9	11,4	41,8
38,3	109,2	11,3	41,8
38,4	109,4	11,3	41,8
38,5	109,7	11,2	41,8
38,6	110,0	11,2	41,8
38,7	110,3	11,2	41,8
38,8	110,6	11,2	41,8

38,9	110,9	11,2	41,8
39,0	111,2	11,2	41,8
39,1	111,4	11,2	41,8
39,2	111,7	11,2	41,8
Largeur hors membrures du navire	Largeur du chenal	Profondeur de contrôle au zéro hydrographique	Tirant d'air maximal du navire (PMSGM)
39,3	112,0	11,2	41,8
39,4	112,3	11,2	41,8
39,5	112,6	11,1	41,8
39,6	112,9	11,1	41,8
39,7	113,1	11,0	41,8
39,8	113,4	11,0	41,8
39,9	113,7	11,0	41,8
40,0	114,0	11,0	41,8
40,1	114,3	11,0	41,8
40,2	114,6	11,0	41,8
40,3	114,9	11,0	41,8
40,4	115,1	11,0	41,8
40,5	115,4	11,0	41,8
40,6	115,7	11,0	41,8
40,7	116,0	11,0	41,8
40,8	116,3	11,0	41,8
40,9	116,6	11,0	41,8
41,0	116,9	10,9	41,8
41,1	117,1	10,9	41,8
41,2	117,4	10,9	41,8
41,3	117,7	10,9	41,8
41,4	118,0	10,9	41,8
41,5	118,3	10,8	41,8
41,6	118,6	10,8	41,8
41,7	118,8	10,7	41,8
41,8	119,1	10,7	41,8
41,9	119,4	10,7	41,8
42,0	119,7	10,7	41,8
42,1	120,0	10,7	41,8
42,2	120,3	10,6	41,8
42,3	120,6	10,6	41,8
42,4	120,8	10,6	41,8
42,5	121,1	10,5	41,8
42,6	121,4	10,5	41,8
42,7	121,7	10,5	41,8

42,8	122,0	10,5	41,8
42,9	122,3	10,5	41,8
43,0	122,6	10,5	41,8
43,1	122,8	10,4	41,8
43,2	123,1	10,4	41,8
Largeur hors membrures du navire	Largeur du chenal	Profondeur de contrôle au zéro hydrographique	Tirant d'air maximal du navire (PMSGM)
43,3	123,4	10,3	41,8
43,4	123,7	10,3	41,8
43,5	124,0	10,2	41,8
43,6	124,3	10,2	41,8
43,7	124,5	10,2	41,8
43,8	124,8	10,1	41,8
43,9	125,1	10,0	41,8
44,0	125,4	9,9	41,8
44,1	125,7	9,8	41,8
44,2	126,0	9,8	41,8
44,3	126,3	9,8	41,8
44,4	126,5	9,8	41,8
44,5	126,8	9,8	41,8
44,6	127,1	9,7	41,8
44,7	127,4	9,7	41,8
44,8	127,7	9,7	41,8
44,9	128,0	9,7	41,8
45,0	128,3	9,7	41,8
45,1	128,5	9,6	40,9
45,2	128,8	9,6	40,9
45,3	129,1	9,5	40,9
45,4	129,4	9,4	40,9
45,5	129,7	9,3	40,9
45,6	130,0	9,3	40,9
45,7	130,2	9,3	40,9
45,8	130,5	9,3	40,9
45,9	130,8	9,3	40,9
46,0	131,1	9,2	40,9
46,1	131,4	9,1	40,9
46,2	131,7	9,0	40,9
46,3	132,0	9,0	40,9
46,4	132,2	9,0	40,9
46,5	132,5	9,0	40,9
46,6	132,8	9,0	40,9

46,7	133,1	9,0	40,9
46,8	133,4	8,9	40,9
46,9	133,7	8,8	40,9
47,0	134,0	8,8	40,9
47,1	134,2	8,8	40,9
47,2	134,5	8,8	40,9
Largeur hors membrures du navire	Largeur du chenal	Profondeur de contrôle au zéro hydrographique	Tirant d'air maximal du navire (PMSGM)
47,3	134,8	8,8	40,9
47,4	135,1	8,8	40,9
47,5	135,4	8,7	40,9
47,6	135,7	8,7	40,9
47,7	135,9	8,7	40,9
47,8	136,2	8,7	40,9
47,9	136,5	8,7	40,9
48,0	136,8	8,7	40,9
48,1	137,1	8,7	40,9

Les largeurs de canaux et les dégagements verticaux sont arrondis au décimètre le plus proche.

ANNEXE C

LISTE DE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ POUR LE MAZOUTAGE

1. Combustibles à transférer

Qualité	Tonnes	Volume à la température de chargement	Température de chargement	Vitesse maximale de transfert	Pression maximale de la ligne
Mazout					
Gazole/Diesel					
Huile de lubrification en vrac					

2. Soutes à combustible à remplir

Soute N°	Qualité	Capacité soute à ____ %	Volume de combustible dans la soute avant le chargement	Volume disponible	Volume à charger	Volume total

3. Vérifications sur le chaland avant l'accostage

Soutage	Bâtiment	Chaland	Code	Remarques
1. Le chaland a obtenu les autorisations nécessaires pour accoster le long du bâtiment à avitailler.				
2. Les défenses ont été vérifiées et sont en bon état, et les contacts entre coques sont impossibles.			R	

3. Des moyens d'isolation électrique appropriés sont en place à l'intérieur de la connexion chaland-bâtiment. (34)				
4. Tous les flexibles de combustible sont en bon état et adaptés à l'usage prévu. (7)				

4. Vérifications avant le transfert

Soutage	Bâtiment	Chaland	Code	Remarques
5. Le chaland est bien amarré. (2)			R	
6. Un moyen d'accès sûr est prévu entre le bâtiment et le chaland. (1)				
7. Des communications efficaces ont été établies entre les officiers responsables. (3)			A R	(Canal VHF/UHF ...) Système principal : Système de secours : Signal d'arrêt d'urgence :
8. Une surveillance efficace est assurée à bord du chaland et du bâtiment recevant les combustibles. (22)				
9. Les manches à incendie et le matériel de lutte contre l'incendie du chaland et du bâtiment sont prêts pour une utilisation immédiate. (5)				
10. Tous les dalots sont efficacement obturés. Les bouchons de dalot retirés temporairement resteront en permanence sous surveillance. Les gattes sont en place sur les ponts autour des connexions et des prises d'air des soutes à combustible. (10) (11)			R	
11. L'alignement initial a été vérifié et les connexions vers les soutes à combustible inutilisées sont obturées et entièrement boulonnées. (13)				

12. Le flexible de transfert est correctement disposé et fixé aux collecteurs sur le bâtiment et le chaland. (7)				
13. Les vannes de rejet par-dessus bord reliées au circuit de cargaison, à la cale de la salle des machines et aux conduites des soutes à combustible sont fermées et scellées. (16)				
14. Les couvercles de toutes les citernes à cargaison et soutes à combustible sont fermés. (15)				
15. L'intérieur des citernes à combustible sera surveillé à intervalles réguliers.			A R	à des intervalles ne dépassant pas _____ minutes
16. Les produits de nettoyage des déversements d'hydrocarbures sont facilement disponibles pour une utilisation immédiate.				
17. Les antennes des principaux émetteurs radio sont mises à la masse et les radars sont mis hors circuit. (42)				
18. Les émetteurs-récepteurs VHF/UHF fixes et le système d'identification automatique (SIA) sont réglés sur une puissance correcte ou mis hors circuit. (40)				
19. Les salles fumeurs ont été identifiées et les interdictions de fumer sont respectées. (36)			A R	Salles fumeurs désignées : Bâtiment : Chaland :
20. Les prescriptions relatives aux feux nus sont respectées. (37)			R	
21. Toutes les portes et tous les sabords donnant sur l'extérieur dans les emménagements sont fermés. (17)			R	
22. Les fiches de données de sécurité des matériaux (MSDS) ont été échangées sur demande			R	

pour le transfert des combustibles. (26)				
23. Les risques associés aux substances toxiques dans les combustibles manutentionnés ont été identifiés et compris. (27)			R	Teneur en H ₂ S : ____ Teneur en benzène : ____

DÉCLARATION

Nous, les soussignés, avons vérifié, le cas échéant conjointement, tous les points de la liste de contrôle, conformément aux instructions, et avons répondu correctement au mieux de nos connaissances.

Nous nous sommes également entendus pour renouveler quand cela s'avérera nécessaire les vérifications concernant les points identifiés par la lettre 'R' de la liste de contrôle, à des intervalles ne pouvant excéder _____ heures.

Si nous prenons connaissance d'un changement dans un point quel qu'il soit, nous en informerons immédiatement l'autre partie.

Pour le bâtiment	Pour le chaland
Nom : _____	Nom : _____
Fonction : _____	Poste ou titre : _____
Signature : _____	Signature : _____
Date : _____	Date : _____
Heure : _____	Heure : _____

Contrôle des vérifications périodiques :

Date :			
Heure :			
Visa bâtiment :			
Visa chaland :			

ANNEXE D

LISTE DE CONTRÔLE DE SÉCURITÉ NAVIRE/TERRE

Partie A : liquides en vrac – Généralités – Contrôles physiques

Liquides en vrac – Généralités	Bâtiment	Terminal	Code	Remarques
1. Un accès sûr est prévu entre le bâtiment et la terre.			R	
2. Le bâtiment est bien amarré.			R	
3. Le système de communication convenu entre le bâtiment et la terre fonctionne.			A R	Système : Système de secours :
4. Les câbles de remorquage d'urgence sont correctement disposés et se trouvent à l'emplacement approprié.			R	
5. Les manches à incendie et le matériel de lutte contre l'incendie du bâtiment sont en place et prêts pour une utilisation immédiate.			R	
6. Le matériel de lutte contre l'incendie du terminal est en place et prêt pour une utilisation immédiate.			R	
7. Les flexibles de cargaison et de combustible du bâtiment, les conduites de transport et les collecteurs sont en bon état, correctement installés et adaptés à l'usage prévu.				
8. Les bras et/ou flexibles de cargaison et de combustible du terminal sont en bon état, correctement installés et adaptés à l'usage prévu.				
9. Le circuit de transfert de la cargaison est suffisamment isolé et purgé pour pouvoir retirer en toute sécurité les brides d'obturation avant le raccordement.				
10. Les dalots à bord sont efficacement obturés et les gattes sont en place et vides.			R	

11. Les bouchons de dalot retirés temporairement resteront en permanence sous surveillance.			R	
12. Les aires de rétention à terre et les puisards sont correctement préparés.			R	
13. Les connexions pour cargaison et combustible inutilisées du bâtiment sont correctement obturées et les brides d'obturation sont entièrement boulonnées.				
14. Les connexions pour cargaison et combustible inutilisées du terminal sont correctement obturées et les brides d'obturation sont entièrement boulonnées.				
15. Les couvercles de toutes les citernes à cargaison et de ballastage et des soutes à combustible sont fermés.				
16. Les vannes de rejet à la mer et par-dessus bord sont fermées et visiblement assujetties quand elles sont inutilisées.				
17. L'ensemble des portes, sabords et fenêtres donnant sur l'extérieur des emménagements, des magasins et de la tranche des machines est fermé. Les prises d'air de la salle des machines peuvent être ouvertes.			R	
18. Les schémas d'emplacement des matériels de lutte contre l'incendie du bâtiment sont disponibles.				Emplacement :

Si le bâtiment-citerne est ou doit être équipé d'une installation à gaz inerte (IGI), les points suivants doivent être vérifiés physiquement :

Installation à gaz inerte	Bâtiment-citerne	Terminal	Code	Remarques
19. Les appareils de mesure de la pression et de la teneur en oxygène de l'IGI sont en bon état de marche.			R	
20. Toutes les citernes à cargaison se trouvent en surpression, avec une			P R	

teneur en oxygène de leur atmosphère de 8 % en volume maximum.				

Partie B – Liquides en vrac – Généralités – Vérifications verbales

Liquides en vrac – Généralités	Bâtiment-citerne	Terminal	Code	Remarques
21. Le bâtiment est prêt à se déplacer par ses propres moyens.			P R	
22. Un quart de pont est en vigueur sur le bâtiment et une supervision adéquate des opérations est assurée à bord et à terre.			R	
23. Il y a suffisamment de personnel à bord et à terre pour faire face à une situation d'urgence.			R	
24. Les procédures de manutention de la cargaison, du combustible et du ballast ont fait l'objet d'un accord.			A R	
25. Le signal d'alarme et la procédure d'arrêt d'urgence à utiliser à bord et à terre ont été expliqués et compris.			A	
26. Les fiches de données de sécurité des matériaux (MSDS) ont été échangées sur demande pour le transfert de la cargaison.			P R	
27. Les risques associés aux substances toxiques dans la cargaison manutentionnée ont été identifiés et compris.				Teneur en H ₂ S : Teneur en benzène :
28. Un raccord international pour tuyaux d'incendie a été prévu à terre.				
29. Le système convenu de ventilation des citernes sera utilisé.			A R	Méthode :
30. Les prescriptions relatives aux opérations citernes fermées ont fait l'objet d'un accord.			R	
31. Le fonctionnement du système de sécurité pression/dépression a été vérifié.				

32. Si une conduite de retour des vapeurs est raccordée, les paramètres de fonctionnement ont fait l'objet d'un accord.			A R	
33. Des alarmes de niveau haut indépendantes, le cas échéant, sont en service et ont été testées.			A R	
34. Des moyens d'isolation électrique appropriés sont en place au niveau des connexions entre bâtiment et terre.			A R	
35. Les conduites à terre sont équipées de clapets de non-retour, ou bien des procédures permettant d'éviter un retour de produit ont été étudiées.			P R	
36. Les salles fumeurs ont été identifiées et les prescriptions relatives à l'usage de la cigarette sont respectées.			P R	Salles fumeurs :
37. Les prescriptions relatives aux feux nus sont respectées.			A R	
38. Les prescriptions relatives aux téléphones, téléphones mobiles ou récepteurs de radiomessagerie (pagers) bâtiment/terre sont respectées.			A R	
39. Les lampes électriques à main (lampes torches) sont d'un type agréé.				
40. Les émetteurs-récepteurs VHF/UHF fixes et le système d'identification automatique (AIS) sont réglés sur une puissance correcte ou mis hors circuit.				
41. Les émetteurs-récepteurs VHF/UHF portatifs sont d'un type agréé.				
42. Les antennes des principaux émetteurs radio du bâtiment sont mis à la masse et les radars sont débranchés/mis hors circuit.				
43. Les câbles d'alimentation des appareils électriques portatifs en				

zone dangereuse sont débranchés.				
44. Les unités de climatisation de type fenêtre sont débranchées.				
45. Une surpression est maintenue à l'intérieur des emménagements et/ou de la timonerie, et les entrées d'air de climatisation qui pourraient permettre à des vapeurs de cargaison d'y pénétrer sont fermées.				
46. Des mesures ont été prises pour assurer une ventilation mécanique suffisante dans la chambre des pompes.			R	
47. Une issue de secours est prévue.				
48. Les limites maximales de vitesse du vent et de houle pour les opérations ont fait l'objet d'un accord.			A	Arrêt transfert à : Déconnexion à : Appareillage à :
49. Des protocoles de sécurité ont fait l'objet d'un accord entre l'Officier de sûreté du bâtiment et l'Officier de sûreté de l'installation portuaire, le cas échéant.			A	
50. Si nécessaire, des procédures ont été convenues pour la réception d'azote fourni depuis la terre en vue de l'inertage ou de la purge des citernes à cargaison, ou du soufflage des conduites vers le bâtiment.			A P	

Si le bâtiment-citerne est ou doit être équipé d'une installation à gaz inerte (IGI), les points suivants doivent être vérifiés :

Installation à gaz inerte	Bâtiment-citerne	Terminal	Code	Remarques
51. L'IGI est pleinement opérationnelle et en bon état de marche.			P	
52. Les siphons de pont ou les dispositifs équivalents sont en bon état de marche.			R	
53. Les niveaux dans les casse-pression/casse-vide sont corrects.			R	

54. Les analyseurs d'oxygène fixes et portatifs ont été étalonnés et fonctionnent correctement.			R	
55. Toutes les vannes d'alimentation en gaz inerte des citernes (si le bâtiment en est équipé) sont en position correcte et verrouillées.			R	
56. Toutes les personnes en charge des opérations sur la cargaison savent qu'en cas d'avarie de l'installation à gaz inerte, les opérations de déchargement doivent être interrompues et le terminal prévenu.				

Si le bâtiment-citerne est équipé d'une installation de lavage au pétrole brut et prévoit de l'utiliser, les points suivants doivent être vérifiés :

Lavage au pétrole brut	Bâtiment-citerne	Terminal	Code	Remarques
57. La liste de contrôle avant l'arrivée pour le lavage au pétrole brut, telle qu'elle figure dans le manuel sur le lavage au pétrole brut, a été remplie de manière satisfaisante.				
58. Les listes de contrôle à utiliser avant, pendant et après le lavage au pétrole brut, telles qu'elles figurent dans le manuel sur le lavage au pétrole brut approuvé, sont disponibles et utilisées.			R	

Si le bâtiment prévoit de laver ses citernes à quai, les points suivants doivent être vérifiés :

Nettoyage des citernes	Bâtiment-citerne	Terminal	Code	Remarques
59. Un lavage de citernes est prévu pendant l'escale du bâtiment, à quai.	Oui/Non*	Oui/Non*		
60. Si 'oui', les procédures de nettoyage ont fait l'objet d'un accord et les autorisations ont été obtenues.				
61. Les procédures de dégazage des citernes ont obtenu l'accord de l'autorité compétente.	Oui/Non*	Oui/Non*		

**Rayer la mention inutile.*

Partie C : Liquides chimiques en vrac – Vérifications verbales

Nettoyage des citernes	Bâtiment-citerne	Terminal	Code	Remarques
1. Les fiches de données de sécurité (MSDS) sont disponibles et fournissent les données nécessaires pour manutentionner la cargaison en toute sécurité.	Oui/Non*	Oui/Non*		
2. Un certificat d'inhibition a été fourni par le fabricant, le cas échéant.			P	
3. Les tenues et les équipements de protection (y compris les appareils respiratoires autonomes) sont en nombre suffisant, prêts pour une utilisation immédiate, et adaptés au produit manutentionné.				
4. Les mesures à prendre en cas de contact accidentel avec la cargaison ont fait l'objet d'un accord.				
5. La cadence de manutention de la cargaison est compatible avec le système automatique d'arrêt d'urgence, si ce dernier est en service.			A	
6. Les systèmes de mesure et d'alarme de la cargaison sont bien réglés et fonctionnent correctement.				
7. Des instruments portatifs de détection des vapeurs adaptés aux produits manutentionnés sont immédiatement disponibles.				
8. Les informations concernant le matériel et les procédures de lutte contre l'incendie ont été échangées.				
9. Les flexibles de transfert sont fabriqués dans un matériau approprié, résistant à l'action des produits manutentionnés.				

10. La cargaison est manutentionnée au moyen des conduites fixes en place.			P	
11. Si nécessaire, des procédures ont été convenues pour la réception d'azote fourni depuis la terre en vue de l'inertage ou de la purge des citernes à cargaison, ou du soufflage des conduites vers le bâtiment.			A P	

Partie D – Gaz liquéfiés en vrac – Vérifications verbales

Nettoyage des citernes	Bâtiment-citerne	Terminal	Code	Remarques
1. Les fiches de données de sécurité (MSDS) sont disponibles et fournissent les données nécessaires pour manipuler la cargaison en toute sécurité.				
2. Un certificat d'inhibition a été fourni par le fabricant, le cas échéant.			P	
3. Le dispositif de pulvérisation d'eau est prêt pour une utilisation immédiate.				
4. Les tenues et les équipements de protection (y compris les appareils respiratoires autonomes) sont en nombre suffisant, prêts pour une utilisation immédiate, et adaptés au produit manutentionné.				
5. Les espaces de cales et entre barrières sont correctement inertés ou remplis avec de l'air sec, selon les besoins.				
6. Toutes les vannes télécommandées sont en bon état de marche.				
7. Les pompes et compresseurs nécessaires pour la cargaison sont en bon état de marche, et les pressions maximales de service ont fait l'objet d'un accord entre le bâtiment et la terre.			A	

8. Les équipements de reliquéfaction ou de contrôle de l'évaporation de la cargaison sont en bon état de marche.				
9. Le dispositif de détection de gaz a été correctement réglé pour la cargaison, étalonné, testé et inspecté, et est en bon état de marche.				
10. Les systèmes de mesure et d'alarme de la cargaison sont bien réglés et fonctionnent correctement.				
11. Les arrêts d'urgence ont été testés et fonctionnent correctement.				
12. Le bâtiment et le terminal ont échangé les temps de fermeture de leurs vannes d'arrêt d'urgence, de leurs vannes automatiques ou de leurs dispositifs similaires respectifs.			A	Bâtiment : Terminal :
13. Des informations ont été échangées entre le bâtiment et le terminal sur les valeurs maximales/minimales de température et de pression de la cargaison à manutentionner.			A	
14. Les citernes à cargaison sont protégées en permanence contre un risque éventuel de débordement tout au long des opérations de manutention.				
15. La salle des compresseurs est correctement ventilée, la salle des moteurs électriques est correctement pressurisée et le système d'alarme fonctionne.				
16. Les soupapes de sûreté des citernes à cargaison sont correctement réglées, et les réglages effectifs affichés de façon claire et visible. (<i>Consignation des réglages ci-dessous.</i>)				

Citerne n° 1		Citerne n° 5		Citerne n° 8	
Citerne n° 2		Citerne n° 6		Citerne n° 9	
Citerne n° 3		Citerne n° 7		Citerne n° 10	
Citerne n° 4					

DÉCLARATION

Nous, les soussignés, avons vérifié tous les points des parties A et B, et le cas échéant de la partie C ou D, conformément aux instructions, et avons répondu correctement au mieux de nos connaissances.

Nous nous sommes également entendus pour renouveler quand cela s'avérera nécessaire les vérifications concernant les points identifiés par la lettre « R » de la liste de contrôle, à des intervalles ne pouvant excéder _____ heures.

Si nous prenons connaissance d'un changement dans un point quel qu'il soit, nous en informerons immédiatement l'autre partie.

Pour le bâtiment	Pour le terminal
Nom : _____	Nom : _____
Fonction : _____	Poste ou titre : _____
Signature : _____	Signature : _____
Date : _____	Date : _____
Heure : _____	Heure : _____

Contrôle des vérifications périodiques :

Date :			
Heure :			
Visa bâtiment :			
Visa terminal :			

La liste de contrôle de sécurité navire/terre est reproduite avec la gracieuse autorisation des auteurs de l'ISGOTT (*Guide international de sécurité pour les pétroliers et les terminaux*) – SCI, OCIMF et IAPH.

ANNEXE E

LISTE DE CONTRÔLE POUR LE MAZOUTAGE AU GNL, FOURNISSEURS DE SERVICES ET EMBLACEMENT – TABLEAU D'AUTORISATION

La liste de contrôle reconnue de l'IAPH pour le mazoutage au GNL peut être consultée [en ligne](#).

Les fournisseurs de services GNL au sein de l'Administration portuaire et leurs points de service autorisés peuvent être trouvés [en ligne](#).

Exploitant de services de mazoutage	Baie des Anglais	Arrière-port	Indian Arm	Terminal A	Terminal B
Entreprise A	√	√	x	√	x
Entreprise B	x	√	√	x	x
Entreprise C	x	x	√	x	x
Entreprise D	x	x	√	√	x

Exemple - Tableau d'autorisation du fournisseur de services GNL et de l'emplacement.

ANNEXE F

Code de conduite pour les navires au mouillage

1. Introduction

L'Administration portuaire Vancouver-Fraser assure l'attribution et la gestion des mouillages dans les limites du Port de Vancouver. Cependant, lorsque les aires de mouillage et les terminaux du port sont pleins, les navires doivent mouiller ailleurs jusqu'à ce qu'un espace se libère.

Le *Protocole provisoire sur l'usage des zones de mouillage du Sud de la Colombie-Britannique* a été mis en place par Transports Canada le 8 février 2018 afin de répondre à l'utilisation accrue des mouillages et d'assurer un usage équilibré de ces zones dans la région. Le protocole s'applique aux navires de charge qui mouillent dans la région sud des îles Gulf, collectivement appelée la côte sud de la Colombie-Britannique (C.-B.), et comprend des mesures que les navires doivent suivre dans le but de réduire les perturbations, telles que celles causées par le bruit et les lumières.

Le code de conduite aborde notamment les responsabilités des navires mouillés dans le but de réduire les répercussions sociales néfastes. Les aires de mouillage de la côte sud de la Colombie-Britannique se trouvent dans des eaux côtières très écosensibles. La présence de navires mouillés peut perturber les communautés locales, y compris les populations autochtones. Les aires de mouillage attribuées par l'Administration portuaire sont souvent accessibles par des eaux désignées comme habitat critique pour les épaulards résidents du Sud et, dans certains cas, situées à l'intérieur de ces eaux.

Pendant des milliers d'années, les Premières nations Salish de la côte ont vécu et prospéré sur la côte sud de la Colombie-Britannique et ont élaboré des systèmes complexes d'échanges et de commerce dans la mer des Salish, y compris la baie Burrard, le fleuve Fraser et la région sud des îles Gulf, bien avant que les colons n'arrivent et ne reconnaissent cette région comme un lieu de commerce idéal.

L'Administration portuaire reconnaît que le code de conduite sera mis en œuvre sur les territoires traditionnels d'un certain nombre de peuples salish de la côte dans la région sud des îles Gulf et dans la région de Vancouver.

2. Champ d'application

Le code de conduite vise à réduire l'incidence de la présence de navires au mouillage sur les communautés locales et l'environnement.

L'attribution d'un mouillage est conditionnelle à l'acceptation par le navire de se conformer aux pratiques et procédures de l'Administration portuaire applicables aux navires mouillés, au *protocole intérimaire* de Transports Canada et au code de conduite.

Le code s'applique, en tout temps, à tous les mouillages assignés et gérés par l'Administration portuaire, à moins d'indications contraires fournies par l'Administration portuaire ou la Garde côtière canadienne, ou en cas d'urgences lorsqu'il incombe au capitaine de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité du navire selon la situation et les conditions du moment.

Rien dans ces pratiques et procédures ne dispense le capitaine du navire de ses obligations en matière de sécurité, ni du respect des exigences prévues par les lois, réglementations et lignes directrices internationales ou canadiennes applicables.

3. Contenu du code de conduite

Annexe 1 : Maintien d'une veille de mouillage – lignes directrices régionales

Annexe 2 : Atténuation de la pollution sonore et lumineuse

Annexe 3 : Réduction des rejets en mer

Annexe 4 : Conditions de dispense du pilotage obligatoire dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique

4. Responsabilités

Maître : assurer la reconnaissance et le respect du code de conduite.

Agent du navire : tenir ses mandants au courant des faits nouveaux et remettre le code de conduite au capitaine en temps utile. Maintenir une communication efficace entre l'Administration portuaire et le navire et assurer une coordination étroite avec le capitaine et l'armateur afin de prendre des mesures rapides pour résoudre toute plainte concernant le navire.

Administration portuaire : élaborer les pratiques et les procédures, y compris des protocoles d'affectation et de gestion des mouillages. L'Administration portuaire collabore avec l'agent du navire et le capitaine afin de prendre, en temps opportun, des mesures pour résoudre les plaintes.

Transports Canada : responsable des politiques et des programmes de transport maritime, y compris la conformité à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* en ce qui concerne les navires étrangers.

Garde côtière canadienne, Services de communication et de trafic maritimes (SCTM) : Assurer la surveillance de la côte sud de la Colombie-Britannique et la communication d'informations de sécurité (telles que la détérioration des conditions météorologiques) aux navires mouillés.

Administration de pilotage du Pacifique : fournir des services de pilotage maritime sécuritaires et efficaces et des services connexes dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique, au Canada.

Pilotes de la côte de la Colombie-Britannique/Pilotes maritimes du fleuve Fraser : fournir des conseils sur la navigation et le mouillage au capitaine du navire et mettre à profit leurs connaissances locales pour répondre à toute question du capitaine relative à l'application du code de conduite.

Reconnaissance du code de conduite

En acceptant une affectation de mouillage de l'Administration portuaire, le capitaine reconnaît qu'il a lu et compris le code de conduite sur le mouillage et qu'il accepte de s'y conformer.

Annexe 1 : Maintien d'une veille de mouillage – lignes directrices régionales

Les lignes directrices de la présente section sont fondées sur l'expérience locale et n'ont pas pour objet d'annuler la conformité au *Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer* (Règlement COLREG) ou l'obligation pour le capitaine ou la personne responsable d'un navire au mouillage de maintenir un quart de navigation continu conformément aux Normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), chapitre VIII, section A-VIII/2, partie 3, S/No. 51 et aux autres réglementations applicables.

- Les conditions météorologiques locales peuvent se dégrader rapidement lors du passage d'un système frontal. C'est pourquoi la position du navire doit être fréquemment vérifiée par tous les moyens disponibles et reportée sur la carte utilisée. La carte à plus grande échelle de la zone doit être disponible.
- Maintenir le Système d'identification automatique (SIA) du navire en mode de transmission
- S'assurer que les moteurs principaux du navire sont facilement utilisables
- Observer en permanence les conditions météorologiques et de marée, y compris la force du vent et l'état de la mer

- Rester à l'écoute des voies VHF 12 et 16 (ou de toute autre voie selon les instructions). La voie 11 doit également être surveillée dans la région sud des îles Gulf.
- Informer immédiatement le capitaine en cas d'avertissement de détérioration des conditions météorologiques ou d'indication que le navire chasse sur son ancre
- En cas de vents soutenus de 25 nœuds et plus, les moteurs principaux du navire doivent être immédiatement mis à contribution et, si nécessaire, utilisés pour soulager la chaîne de l'ancre. Remarque : les SCTM diffuseront un avis d'avertissement de mouillage à tous les navires dans le Port de Vancouver en utilisant la voie VHF 12 quand les conditions suivantes sont remplies :
 - Les vents atteignent ou dépassent 25 nœuds en provenance de n'importe quelle direction ou,
 - À la discrétion du chef d'équipe des SCTM, après consultation du Centre des opérations de l'Administration portuaire.
- Afin de réduire l'effet du vent et d'optimiser l'immersion de l'hélice et l'effet du gouvernail, les navires n'ayant pas une cargaison suffisante à bord devraient envisager d'utiliser du ballast pour ajuster le tirant d'eau du navire. Prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger l'environnement contre la pollution sous toutes ses formes.

Le capitaine est responsable du maintien de la sécurité de son navire en tout temps.

Rien dans ces lignes directrices ne remplace les exigences ou les instructions fournies par la Garde côtière canadienne, l'Administration portuaire et Transports Canada.

Annexe 2 : Atténuation de la pollution sonore et lumineuse

Les navires mouillés à proximité des communautés côtières peuvent avoir des effets sociaux néfastes, notamment en ce qui concerne le bruit ambiant et la pollution lumineuse. Le capitaine du navire doit s'assurer, lorsqu'il occupe un mouillage assigné par l'Administration portuaire, que toutes les mesures visant à réduire le bruit ambiant et la pollution lumineuse sont prises afin de réduire l'incidence sur les communautés locales et l'environnement.

1. Bruit

Les navires s'efforcent de limiter toutes les formes d'émissions sonores, grâce aux mesures suivantes :

- Utiliser tous les moyens disponibles pour surveiller le bruit généré par le navire et consigner régulièrement dans un registre approprié les relevés de bruit et les activités susceptibles de générer du bruit
- Ne faire fonctionner que le nombre minimum de génératrices et de ventilateurs nécessaires à la sécurité des opérations et à la préservation de la cargaison
- Limiter l'utilisation du sifflet du navire, sauf dans les cas prévus par le *Règlement sur les abordages*;
- Évitez d'utiliser des avertisseurs sonores externes
- Éviter l'utilisation de machines de pont
- Fermer tout accès extérieur aux locaux des machines
- Ne pas déplacer les panneaux d'écoutille pendant la période allant de 20 h à 8 h tous les jours

Afin de gérer les activités génératrices de bruit, l'Administration portuaire a mis en place un processus d'autorisation pour contrôler les activités d'entretien des navires et s'assurer que les communautés locales disposent de renseignements pertinents sur ces activités. Cette procédure d'autorisation vise à réduire les répercussions du bruit ambiant et de la pollution lumineuse sur les communautés locales.

Les navires au mouillage doivent obtenir l'autorisation du Centre des opérations de l'Administration portuaire pour effectuer des travaux d'entretien externes susceptibles de générer des niveaux de bruit élevés, y compris l'utilisation d'outils électriques. Toute autorisation délivrée par l'Administration portuaire pour effectuer des travaux d'entretien externes est subordonnée à la condition que les travaux soient

effectués entre 8 h et 20 h. L'Administration portuaire peut accorder une dérogation à l'une des exigences susmentionnées pour des raisons de sécurité du navire ou pour permettre un entretien essentiel, toujours sous réserve d'une demande acceptée et de l'approbation du navire ou de ses représentants.

L'agent du navire peut demander l'autorisation d'effectuer tout entretien externe ou toute autre activité du navire susceptible de générer des niveaux de bruit élevés par l'entremise du portail du Pacifique – sous la rubrique *Vessel Service Request* (demande de service). Pour plus d'information, communiquer avec le Centre des opérations de l'Administration portuaire.

2. Pollution lumineuse

Dans le but de réduire les répercussions sociales négatives, telles que la pollution lumineuse, les responsables des navires doivent prendre les mesures suivantes :

- Veiller à ce que les feux de pont soient maintenus à un niveau minimal apte à assurer la sécurité du navire
- Veiller à ce que les projecteurs du pont principal soient orientés vers le bas et non vers les propriétés résidentielles voisines

3. Procédure de mouillage

Lorsque cela est possible et sécuritaire, les pilotes et les capitaines de navire sont tenus de dévirer pour mettre l'ancre en pendant (plutôt que de la mouiller) entre 20 h et 8 h dans les mouillages situés à proximité de propriétés résidentielles.

Annexe 3 : Réduction des rejets en mer

Les rejets des navires dans les eaux canadiennes sont régis et appliqués par Transports Canada en vertu du [Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux](#). Aux fins de la loi, les substances suivantes sont des polluants réglementés :

- Hydrocarbures et tout mélange d'hydrocarbures
- Ordures
- Composés organostanniques agissant comme biocides

Les rejets d'hydrocarbures dans l'eau peuvent être toxiques pour la faune et la flore marines, sont difficiles à nettoyer et peuvent rester pendant des années dans les sédiments océaniques et l'environnement marin. La présence d'ordures, de cargaisons sèches et d'autres débris dans les eaux à la suite d'un déversement accidentel ou intentionnel a un certain nombre d'incidences sur l'environnement, qui peuvent aller de la détérioration de l'habitat marin à l'enchevêtrement de la faune, en passant par l'ingestion de plastiques et d'autres objets inappropriés par les mammifères marins et les oiseaux.

Dans le contexte de l'écossensibilité significative des lieux où les navires peuvent être affectés à un poste de mouillage dans le sud de la Colombie-Britannique, il importe de restreindre les rejets des navires sous toutes leurs formes. Il est donc demandé aux capitaines de navires de faire preuve de diligence raisonnable dans la gestion des déchets :

- Déchets liquides
- Opérations de délestage
- Conservation des ordures
- Conservation des eaux de lavage de cales
- Utilisation d'eau de lavage sur le pont

Le rejet des eaux noires (déchets des toilettes) et des eaux grises (déchets des évier, des douches et des drains) dans l'environnement, par tout navire certifié pour transporter plus de 15 passagers ou plus de 400 tonnes, n'est pas autorisé dans le Port de Vancouver, à moins qu'un bilan d'une usine de traitement des eaux usées approuvée par Transports Canada ne soit fourni à l'Administration portuaire et accepté. Tous les navires doivent conserver les eaux noires/grises à bord, en utilisant les installations de pompage appropriées ou en faisant appel à un chaland/navire de collecte pour éliminer correctement les déchets pendant qu'ils sont dans le port. Toute nouvelle réglementation applicable doit être respectée en tout temps par les navires au mouillage.

Systèmes d'épuration des gaz d'échappement

Les systèmes d'épuration des gaz d'échappement (souvent appelés épurateurs) sont un mécanisme approuvé par l'OMI pour éliminer les oxydes de soufre, les oxydes d'azote et les particules des gaz d'échappement des moteurs et des chaudières d'un navire.

Le rejet dans l'environnement des eaux de lavage des systèmes d'épuration des gaz d'échappement (EGCS) et des machines à combustion de carburant (à l'exception des moteurs utilisés pour la propulsion) n'est pas autorisé lorsqu'un navire est au mouillage dans le Port de Vancouver. Cette interdiction s'applique aux eaux de lavage des systèmes à boucle ouverte et à boucle fermée, mais pas aux épurateurs de gaz inerte dont les pétroliers ont besoin pour leurs opérations de chargement et pour se conformer aux procédures de sécurité.

Lorsqu'ils se trouvent dans le Port de Vancouver, les navires munis d'épurateurs hybrides doivent passer en mode boucle fermée et faire fonctionner l'épurateur en mode de rejet nul. La purge des épurateurs en boucle fermée est interdite et toute l'eau de lavage du système d'épuration des gaz d'échappement doit être conservée à bord du navire dans un réservoir de stockage ou être éliminée dans une installation de réception autorisée. Si les eaux de lavage ne peuvent pas être recirculées, les navires doivent passer à un carburant conforme. Le changement doit être effectué dès que possible après l'arrivée au mouillage, les vannes de décharge à la mer du système d'épuration devant être fermées et scellées en position fermée. Tous les navires sont tenus de transmettre par voie électronique, au moins 24 heures à l'avance, une déclaration préalable à l'arrivée par l'entremise du portail du Pacifique.

Les navires auxquels le Centre des opérations de l'Administration portuaire assigne un mouillage en dehors des limites du port sont également invités à soutenir ce programme dans la mesure où cela est possible.

Annexe 4 : Conditions de dispense du pilotage obligatoire dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique

Nous attirons votre attention sur l'extrait suivant du *Règlement général sur le pilotage* du Canada, article 10, en vertu duquel l'Administration de pilotage du Pacifique peut dispenser un navire du pilotage obligatoire si :

- (A) Le navire est en détresse
- (B) Une personne à bord du navire a besoin d'une évacuation médicale
- (C) Le navire prend part à des opérations de sauvetage ou d'assistance
- (D) Le navire cherche un refuge
- (E) Un pilote breveté n'est pas disponible pour exercer les fonctions de pilote et les conditions suivantes sont remplies :
 - Le propriétaire, le capitaine ou l'agent du navire s'est conformé aux dispositions des articles 12* et 13**; et

- Toutes les personnes chargées du quart à la passerelle connaissent la route et le système de contrôle du trafic maritime dans la zone de pilotage obligatoire dans laquelle le navire entre; ou

L'Administration de pilotage du Pacifique peut dispenser du pilotage obligatoire un navire qui :

(A) Est en cours de halage et n'utilise pas ses moteurs ou un remorqueur, sauf en tant que ligneur pour la manutention des amarres du navire

(B) Se dirige directement et, le cas échéant, conformément à un plan de séparation du trafic établi, vers une station d'embarquement de pilotes située dans une zone de pilotage obligatoire en vue de l'embarquement d'un pilote breveté; ou

(C) Se dirige directement et, le cas échéant, conformément à un plan de séparation du trafic établi, hors d'une zone de pilotage obligatoire après avoir débarqué un pilote breveté à une station d'embarquement des pilotes située dans cette zone

* Article 12 : avis pour obtenir les services de pilotes

** Article 13 : renseignements requis dans l'avis

ANNEXE G

GUIDE DES SECTIONS DU PORT – RIVE NORD

Terminal	PEMBINA – QUAIS VANCOUVER			
Zone	Port de Vancouver – Rive Nord			
Date	Février 2025			
Position (lat/lon)	49°18,7 N et 123°07,3 O			
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.			
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84			
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>			
Marée	5,0 mètres			
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.			
Type de fond	Pierre			
Régime de dragage	Aucun			
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage				
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime			
Exigences en matière de chargement/déchargement	Tous les navires amarrés aux postes d'accostage 1 et 5 des quais Vancouver doivent se conformer aux exigences particulières de la section 11.8 Passerelles du Guide d'information portuaire concernant l'installation d'une combinaison de passerelles flottantes et d'escaliers à piédestal.			
Dispositif d'amarrage et tension des amarres	Les dispositifs d'amarrage doivent comprendre au minimum quatre câbles de proue, deux câbles à ressort avant, deux câbles à ressort arrière et quatre câbles de poupe pour tous les navires; si possible, les navires Panamax doivent déployer des câbles supplémentaires. La tension des amarres doit toujours être maintenue à 10 % de leur charge de rupture minimale.			
Site Web	https://www.pembina.com/operations/facilities/vancouver-wharves			
Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %

	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences en matière d'amarrage				

Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

Terminal	FIBRECO
Zone	Port de Vancouver – Rive Nord
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°18,7 N et 123°06,6 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Pierre
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et Vancouver 80' NM
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	
Site Web	http://fibreco.com/

Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ				
	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/I'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				

Exigences en matière d'amarrage													
Manœuvre	Départ												
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale										
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %										
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %										
Restrictions liées à la taille													
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.												
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.												
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.												
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6												
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.												
Utilisation de remorqueurs													
Exigences relatives à l'appareillage													

Terminal	JAMES RICHARDSON INTERNATIONAL
Zone	Port de Vancouver – Rive Nord
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°18,3 N et 123°04,0 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Boue et sable
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et Vancouver 80' NM
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	
Site Web	https://www.richardson.ca/about/

Manœuvre	Arrivée															
Politique en matière de DSQ	<table><tr><th>Zone de contrôle</th><th>Marée montante</th><th>Marée descendante</th><th>Marée étale</th></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>				Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale													
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %													
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %													
Restrictions liées à la taille																
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.															
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6															
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/I'APVF.															
Utilisation de remorqueurs																

Exigences en matière d'amarrage													
Manœuvre	Départ												
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale										
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %										
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %										
Restrictions liées à la taille													
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.												
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.												
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.												
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6												
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.												
Utilisation de remorqueurs													
Exigences relatives à l'appareillage													

Terminal	TERMINAL CARGILL VANCOUVER
Zone	Port de Vancouver – Rive Nord
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°18,3 N et 123°03,5 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Boue et sable
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et Vancouver 80' NM
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	
Site Web	https://www.cargill.ca/fr_CA/accueil?language=fr_CA

Manœuvre	Arrivée															
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>				Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale													
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %													
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %													
Restrictions liées à la taille																
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.															
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6															
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.															
Utilisation de remorqueurs																

Exigences en matière d'amarrage													
Manœuvre	Départ												
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale										
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %										
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %										
Restrictions liées à la taille													
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.												
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.												
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.												
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6												
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.												
Utilisation de remorqueurs													
Exigences relatives à l'appareillage													

Terminal	TERMINAL DE TRANSPORT DE VRAC NEPTUNE
Zone	Port de Vancouver – Rive Nord
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°18,3 N et 123°03,0 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Boue et sable
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brotchie et Vancouver 80' NM
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	
Site Web	http://www.neptuneterminals.com/

Manœuvre	Arrivée																			
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>ZCT Second Narrows</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>				Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale																	
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %																	
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %																	
ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %																	
Restrictions liées à la taille																				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.																			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.																			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.																			

Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/I'APVF.
Utilisation de remorqueurs	
Exigences en matière d'amarrage	

Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/I'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

Terminal	Terminal G3																			
Zone	Port de Vancouver – Rive Nord																			
Date	Février 2025																			
Position (lat/lon)	49°18,2 N et 123°02,6 O																			
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.																			
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84																			
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : PAC 200 Sailing directions																			
Marée	5,0 mètres																			
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.																			
Type de fond	Sable et pierre																			
Régime de dragage	Aucun																			
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et Vancouver 80' NM																			
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime																			
Exigences en matière de chargement/déchargement																				
Site Web	https://www.g3.ca/fr/notre-reseau																			
Manœuvre	Arrivée																			
Politique en matière de DSQ	<table><tr><th>Zone de contrôle</th><th>Marée montante</th><th>Marée descendante</th><th>Marée étale</th></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>ZCT Second Narrows</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>				Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale																	
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %																	
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %																	
ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %																	
Restrictions liées à la taille																				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.																			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.																			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.																			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6																			

Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences en matière d'amarrage				
Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

Terminal	LYNNTERM – PORTE EST																			
Zone	Port de Vancouver – Rive Nord																			
Date	Février 2025																			
Position (lat/lon)	49°18.0 N et 123°02.0 O																			
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.																			
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84																			
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : PAC 200 Sailing directions																			
Marée	5,0 mètres																			
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.																			
Type de fond	Gravier																			
Régime de dragage	Aucun																			
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et Vancouver 80' NM																			
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime																			
Exigences en matière de chargement/déchargement																				
Site Web	https://live-western-steve.pantheonsite.io/about/																			
Manœuvre	Arrivée																			
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>ZCT Second Narrows</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>				Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale																	
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %																	
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %																	
ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %																	
Restrictions liées à la taille																				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.																			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.																			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.																			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6																			

Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences en matière d'amarrage				
Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

Terminal	LYNNTerm – POSTE À QUAI 4 (UNIVAR)
Zone	Port de Vancouver – Rive Nord
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49 17.5N 123 02.0 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Boue
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et Vancouver - 80' milles marins
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	La liste de contrôle de sécurité navire/terre de l'ISGOTT doit être utilisée lors du transbordement de cargaisons liquides en vrac d'une installation maritime à un navire (navire/terre).
Site Web	https://www.univarsolutions.com/

Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %
Collecteur de l'avant au centre (BCM)	Le BCM maximum est de 105 m			
Restrictions liées à la taille	Aucune restriction, tous les navires doivent se conformer aux exigences en matière de DSQ, de l'espacement et du surplomb. Le poste d'accostage 7 est un poste de 200 m.			
Restrictions liées à la marée	Ce poste d'accostage est soumis à une restriction de 2 nœuds et les navires ne seront normalement pas déplacés en dehors de ce paramètre. Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			

Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.																																		
Procédures en cas de vents violents	Le règlement du terminal pour les navires exige que le personnel des opérations du terminal, les capitaines de navire et les pilotes examinent la vitesse maximale prévue du vent dans l'arrière-port et ne procèdent pas à l'amarrage du navire si l'on s'attend à ce que les vitesses soutenues soient supérieures à 40 nœuds. Après l'accostage, le Règlement du terminal pour les navires exige que le personnel des opérations du terminal et les capitaines de navire surveillent la vitesse du vent au quai et, conformément à la liste de contrôle de sécurité navire/terre du terminal ISGOTT, les opérations seront ajustées en fonction de l'augmentation de la vitesse du vent. Toute vitesse de vent soutenue supérieure à 40 nœuds nécessitera l'intervention de remorqueurs pour aider le navire à rester à quai en toute sécurité.																																		
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.																																		
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6																																		
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.																																		
Utilisation de remorqueurs	<table><tr><th><u>Length Overall</u></th><th><u>Current strength</u></th><th><u>Wind Speed</u></th><th><u>Tug Bollard Pull</u></th></tr><tr><td rowspan="5">151m - 180m</td><td rowspan="2">0-1 knots</td><td>0-20 knots</td><td>1 x 20t + 1 x 30t</td></tr><tr><td>> 20 knots</td><td>1 x 20t + 1 x 30t</td></tr><tr><td rowspan="2">1-2 knots</td><td>0-20 knots</td><td>2 x 30t</td></tr><tr><td>> 20 knots</td><td>2 x 30t</td></tr><tr><td>> 2 knots</td><td colspan="3">Current over 2 knots pilot's discretion</td></tr><tr><td rowspan="5">181m - 210m</td><td rowspan="2">0-1 knots</td><td>0-20 knots</td><td>1 x 20t + 1 x 30t</td></tr><tr><td>> 20 knots</td><td>2 x 30t</td></tr><tr><td rowspan="2">1-2 knots</td><td>0-20 knots</td><td>2 x 30t</td></tr><tr><td>> 20 knots</td><td>1 x 30t + 1 x 30t</td></tr><tr><td>> 2 knots</td><td colspan="3">Current over 2 knots pilot's discretion</td></tr></table> Consideration will be given for a bow thruster at or near slack water times. Source : <i>Avis à l'industrie</i> n° 07/2016 de l'Administration de pilotage du Pacifique	<u>Length Overall</u>	<u>Current strength</u>	<u>Wind Speed</u>	<u>Tug Bollard Pull</u>	151m - 180m	0-1 knots	0-20 knots	1 x 20t + 1 x 30t	> 20 knots	1 x 20t + 1 x 30t	1-2 knots	0-20 knots	2 x 30t	> 20 knots	2 x 30t	> 2 knots	Current over 2 knots pilot's discretion			181m - 210m	0-1 knots	0-20 knots	1 x 20t + 1 x 30t	> 20 knots	2 x 30t	1-2 knots	0-20 knots	2 x 30t	> 20 knots	1 x 30t + 1 x 30t	> 2 knots	Current over 2 knots pilot's discretion		
<u>Length Overall</u>	<u>Current strength</u>	<u>Wind Speed</u>	<u>Tug Bollard Pull</u>																																
151m - 180m	0-1 knots	0-20 knots	1 x 20t + 1 x 30t																																
		> 20 knots	1 x 20t + 1 x 30t																																
	1-2 knots	0-20 knots	2 x 30t																																
		> 20 knots	2 x 30t																																
	> 2 knots	Current over 2 knots pilot's discretion																																	
181m - 210m	0-1 knots	0-20 knots	1 x 20t + 1 x 30t																																
		> 20 knots	2 x 30t																																
	1-2 knots	0-20 knots	2 x 30t																																
		> 20 knots	1 x 30t + 1 x 30t																																
	> 2 knots	Current over 2 knots pilot's discretion																																	
Exigences en matière d'amarrage	Le poste d'accostage 7 est situé à bâbord. Dans tous les cas, c'est le pilote qui décide, en tenant compte des conditions météorologiques, de l'état de la mer, du courant prévu, de la crue, du tirant d'eau, des caractéristiques de manœuvre, de la capacité des défenses du poste d'amarrage, de l'espace disponible et des antécédents mécaniques du navire.																																		

Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ				
	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %

	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %																																
Restrictions liées à la taille	Aucune restriction, tous les navires doivent se conformer aux exigences en matière de DSQ, de l'espacement et du surplomb.																																			
Restrictions liées à la marée	Ce poste d'accostage est soumis à une restriction de 2 nœuds et les navires ne seront normalement pas déplacés en dehors de ce paramètre. Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.																																			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.																																			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.																																			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6																																			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.																																			
Utilisation de remorqueurs	<table><tr><th>Length Overall</th><th>Current strength</th><th>Wind Speed</th><th>Tug Bollard Pull</th></tr><tr><td rowspan="6">151m - 180m</td><td rowspan="2">0-1 knots</td><td>0-20 knots</td><td>1 x 20t + 1 x 30t</td></tr><tr><td>> 20 knots</td><td>1 x 20t + 1 x 30t</td></tr><tr><td rowspan="2">1-2 knots</td><td>0-20 knots</td><td>2 x 30t</td></tr><tr><td>> 20 knots</td><td>1 x 30t + 1 x 30t</td></tr><tr><td>> 2 knots</td><td colspan="2">Current over 2 knots pilot's discretion</td></tr><tr><td rowspan="6">181m - 210m</td><td rowspan="2">0-1 knots</td><td>0-20 knots</td><td>1 x 20t + 1 x 30t</td></tr><tr><td>> 20 knots</td><td>2 x 30t</td></tr><tr><td rowspan="2">1-2 knots</td><td>0-20 knots</td><td>1 x 30t + 1 x 30t</td></tr><tr><td>> 20 knots</td><td>1 x 30t + 1 x 30t</td></tr><tr><td>> 2 knots</td><td colspan="2">Current over 2 knots pilot's discretion</td></tr></table> Consideration will be given for a bow thruster at or near slack water times. Source : <i>Avis à l'industrie</i> n° 07/2016 de l'Administration de pilotage du Pacifique				Length Overall	Current strength	Wind Speed	Tug Bollard Pull	151m - 180m	0-1 knots	0-20 knots	1 x 20t + 1 x 30t	> 20 knots	1 x 20t + 1 x 30t	1-2 knots	0-20 knots	2 x 30t	> 20 knots	1 x 30t + 1 x 30t	> 2 knots	Current over 2 knots pilot's discretion		181m - 210m	0-1 knots	0-20 knots	1 x 20t + 1 x 30t	> 20 knots	2 x 30t	1-2 knots	0-20 knots	1 x 30t + 1 x 30t	> 20 knots	1 x 30t + 1 x 30t	> 2 knots	Current over 2 knots pilot's discretion	
Length Overall	Current strength	Wind Speed	Tug Bollard Pull																																	
151m - 180m	0-1 knots	0-20 knots	1 x 20t + 1 x 30t																																	
		> 20 knots	1 x 20t + 1 x 30t																																	
	1-2 knots	0-20 knots	2 x 30t																																	
		> 20 knots	1 x 30t + 1 x 30t																																	
	> 2 knots	Current over 2 knots pilot's discretion																																		
	181m - 210m	0-1 knots	0-20 knots	1 x 20t + 1 x 30t																																
> 20 knots			2 x 30t																																	
1-2 knots		0-20 knots	1 x 30t + 1 x 30t																																	
		> 20 knots	1 x 30t + 1 x 30t																																	
> 2 knots		Current over 2 knots pilot's discretion																																		
Exigences relatives à l'appareillage		Le poste d'accostage 7 est situé à bâbord. Dans tous les cas, c'est le pilote qui décide, en tenant compte des conditions météorologiques, de l'état de la mer, du courant prévu, de la crue, du tirant d'eau, des caractéristiques de manœuvre, de la capacité des défenses du poste d'amarrage, de l'espace disponible et des antécédents mécaniques du navire.																																		

ANNEXE H

GUIDE DES SECTIONS DU PORT – RIVE SUD

Terminal	CORPORATION DE GESTION PORTUAIRE CASCADIA			
Zone	Port de Vancouver – Rive Sud			
Date	Février 2025			
Position (lat/lon)	49°17,5 N et 123°01,8 O			
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.			
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84			
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : PAC 200 Sailing directions			
Marée	5,0 mètres			
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.			
Type de fond	Roche et boue			
Régime de dragage	Aucun			
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brotchie et Vancouver 80' NM			
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime			
Exigences en matière de chargement/déchargement				
Site Web	https://www.viterra.ca/fr			
Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			

Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/I'APVF.
Utilisation de remorqueurs	
Exigences en matière d'amarrage	

Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/I'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

Terminal	VITERRA – PACIFIC ELEVATORS															
Zone	Port de Vancouver – Rive Sud															
Date	Février 2025															
Position (lat/lon)	49° 17.2 N et 123° 04.1 O															
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.															
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84															
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : PAC 200 <i>Sailing directions</i>															
Marée	5,0 mètres															
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.															
Type de fond	Roche et boue															
Régime de dragage	Aucun															
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et Vancouver 80' NM															
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime															
Exigences en matière de chargement/déchargement																
Manœuvre	Arrivée															
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>				Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale													
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %													
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %													
Restrictions liées à la taille																
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.															
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6															
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/I'APVF.															
Utilisation de remorqueurs																

Exigences en matière d'amarrage													
Site Web	https://www.viterra.com/web/canada												
Manœuvre	Départ												
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale										
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %										
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %										
Restrictions liées à la taille													
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.												
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.												
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.												
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6												
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.												
Utilisation de remorqueurs													
Exigences relatives à l'appareillage													

Terminal	TERMINAUX À CONTENEURS – VANTERM
Zone	Port de Vancouver – Rive Sud
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49 17.3 N 123 04.3 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Boue
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et Vancouver - 80' milles marins
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	
Positionnement des grues à conteneurs. Arr./Dép.	Voir l'annexe L
Site Web	http://globalterminalsCanada.com/gct-vanterm/

Manœuvre	Arrivée															
Politique en matière de DSQ	<table><tr><th>Zone de contrôle</th><th>Marée montante</th><th>Marée descendante</th><th>Marée étale</th></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>				Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale													
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %													
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %													
Restrictions liées à la taille	Aucune restriction, tous les navires doivent se conformer aux exigences en matière de DSQ, de l'espacement et du surplomb.															
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.															
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6															

Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B. et le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.
Utilisation de remorqueurs	Pour les navires équipés d'un propulseur d'étrave, un remorqueur d'une puissance appropriée sera utilisé à l'arrière et si la puissance utilisable du propulseur d'étrave est inférieure à 4 % du port en lourd d'été du navire, un second remorqueur sera nécessaire à l'avant. Source : <i>Avis à l'industrie</i> n° 02/2013 de l'Administration de pilotage du Pacifique
Exigences en matière d'amarrage	Terminal pour positionner les grues à conteneurs au milieu du navire
Dispositions relatives à l'amarrage	Une distance minimale de 25 mètres entre les navires doit être maintenue pour les navires dont la longueur hors tout est inférieure ou égale à 350 mètres. Pour les navires d'une longueur hors tout supérieure à 350 mètres, une distance minimale de 10 % de la longueur hors tout du navire le plus grand doit être utilisée pour déterminer les exigences en matière d'espacement.
Plans d'amarrage	Tous les terminaux à conteneurs relevant de la compétence de l'APVF doivent fournir au répartiteur de l'APP, aux Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et au Centre des opérations de l'APVF un plan d'amarrage normalisé 12 heures avant l'arrivée du navire.

Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille	Aucune restriction, tous les navires doivent se conformer aux exigences en matière de DSQ, de l'espacement et du surplomb.			
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs	Pour les navires équipés d'un propulseur d'étrave, un remorqueur d'une puissance appropriée sera utilisé à l'arrière et si la puissance utilisable du propulseur d'étrave est inférieure à 4 % du port en lourd d'été du navire, un second remorqueur sera nécessaire à l'avant. Source : <i>Avis à l'industrie</i> n° 02/2013 de l'Administration de pilotage du Pacifique.			



Terminal	TERMINAL ALLIANCE GRAIN
Zone	Port de Vancouver – Rive Sud
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°17,1 N et 123°04,7 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Roche et boue
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et Vancouver 80' NM
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	
Site Web	http://www.patersonglobalfoods.com/companies/alliance-grain-terminal/

Manœuvre	Arrivée															
Politique en matière de DSQ	<table><tr><th>Zone de contrôle</th><th>Marée montante</th><th>Marée descendante</th><th>Marée étale</th></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>				Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale													
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %													
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %													
Restrictions liées à la taille																
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.															
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6															
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/I/APVF.															

Utilisation de remorqueurs				
Exigences en matière d'amarrage				
Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

Terminal	LANTIC INC.			
Zone	Port de Vancouver – Rive sud			
Date	Février 2025			
Position (lat / lon)				
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.			
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84			
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>			
Marée	5,0 mètres			
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.			
Type de fond	Roche et boue			
Régime de dragage	Aucun			
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brotchie et Vancouver 80' NM			
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime			
Exigences en matière de chargement/déchargement	Deux grues portiques à terre			
Site Web	Lanticrogers.com			
Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ				
	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %

	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille	LHT : 180 m ou moins			
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs	Deux			
Exigences en matière d'amarrage	Maximum 28 % de la longueur hors tout à l'arrière			
Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ				
	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille	Maximum 28 % de la longueur hors tout à l'arrière			
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			

Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.
Utilisation de remorqueurs	Deux
Exigences relatives à l'appareillage	

Terminal	DP WORLD - CENTERM
Zone	Port de Vancouver - Rive Sud
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49 17.2 N 123 05.7 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Boue
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et Vancouver – 80' milles marins
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	
Positionnement des grues à conteneurs. Arr./Dép.	Voir l'annexe K
Site Web	https://www.dpworld.com/canada/supply-chain-solutions/ports-and-terminals

Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille	Aucune restriction, tous les navires doivent se conformer aux exigences en matière de DSQ, de l'espacement et du surplomb.			
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			

Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.
Utilisation de remorqueurs	Pour les navires équipés d'un propulseur d'étrave, un remorqueur d'une puissance appropriée sera utilisé à l'arrière et si la puissance utilisable du propulseur d'étrave est inférieure à 4 % du port en lourd d'été du navire, un second remorqueur sera nécessaire à l'avant. Source : <i>Avis à l'industrie</i> n° 02/2013 de l'Administration de pilotage du Pacifique
Exigences en matière d'amarrage	Le terminal positionne les grues à conteneurs au milieu du navire
Dispositions relatives à l'amarrage	Une distance minimale de 25 mètres entre les navires doit être maintenue pour les navires dont la longueur hors tout est inférieure ou égale à 350 mètres. Pour les navires d'une longueur hors tout supérieure à 350 mètres, une distance minimale de 10 % de la longueur hors tout du navire le plus grand doit être utilisée pour déterminer les exigences en matière d'espacement.
Plans d'amarrage	Tous les terminaux à conteneurs relevant de la compétence de l'APVF doivent fournir au répartiteur de l'APP, aux Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et au Centre des opérations de l'APVF un plan d'amarrage normalisé 12 heures avant l'arrivée du navire. Les terminaux peuvent trouver les plans d'amarrage normalisés ici .

Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille	Aucune restriction, tous les navires doivent se conformer aux exigences en matière de DSQ, de l'espacement et du surplomb.			
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/APFV.			
Utilisation de remorqueurs	Pour les navires équipés d'un propulseur d'étrave, un remorqueur d'une puissance appropriée sera utilisé à l'arrière et si la puissance utilisable du propulseur d'étrave est inférieure à 4 % du port en lourd d'été du navire, un second remorqueur sera nécessaire à l'avant.			

	Source : <i>Avis à l'industrie</i> n° 02/2013 de l'Administration de pilotage du Pacifique.	
Exigences relatives à l'appareillage	Le terminal positionne les grues à conteneurs au milieu du navire	

Terminal	PLACE DU CANADA
Zone	Port de Vancouver – Rive Sud
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°17,3 N et 123°06.8 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Boue
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et Vancouver 80' NM
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	
Site Web	https://www.canadaplace.ca/fr/

Manœuvre	Arrivée															
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>				Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale													
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %													
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %													
Restrictions liées à la taille																
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.															
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6															
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.															
Utilisation de remorqueurs																

Exigences en matière d'amarrage													
Manœuvre	Départ												
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale										
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %										
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %										
Restrictions liées à la taille													
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.												
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.												
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.												
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6												
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.												
Utilisation de remorqueurs													
Exigences relatives à l'appareillage													

ANNEXE I

GUIDE DES SECTIONS DU PORT – PORT INTÉRIEUR EST

Terminal	CHEMTRADE ELECTROCHEM INC.																			
Zone	Port de Vancouver – Est																			
Date	Février 2025																			
Position (lat/lon)	49°18,0 N et 123°00,9 O																			
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.																			
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84																			
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : PAC 200 <i>Sailing directions</i>																			
Marée	5,0 mètres																			
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.																			
Type de fond	Gravier et sable																			
Régime de dragage	Aucun																			
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et le terminal : environ 84' NM																			
Code ISPS	Certificat de conformité de Transports Canada n° 001710																			
Exigences en matière de chargement/déchargement	La liste de contrôle de sécurité navire/terre de l'ISGOTT doit être utilisée lors du transbordement de cargaisons liquides en vrac d'une installation maritime à un navire (navire/terre).																			
Site Web	http://www.chemtradelogistics.com/main/																			
Manœuvre	Arrivée																			
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>ZCT Second Narrows</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>				Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale																	
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %																	
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %																	
ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %																	
Restrictions liées à la taille																				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.																			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.																			

Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.
Utilisation de remorqueurs	
Exigences en matière d'amarrage	

Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

Terminal	RAFINERIE PARKLAND
Zone	Port de Vancouver - Est
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°17,5 N et 123°00,2 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Gravier et sable
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et le terminal : environ 85' NM
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	La liste de contrôle de sécurité navire/terre de l'ISGOTT doit être utilisée lors du transbordement de cargaisons liquides en vrac d'une installation maritime à un navire (navire/terre).
Site Web	http://www.chevron.ca/our-businesses/burnaby-refinery

Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			

Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences en matière d'amarrage				
Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
	ZCT Second Narrows	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

Terminal	SHELL CANADA PRODUCTS SHELLBURN
Zone	Port de Vancouver - Est
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°17,3 N et 122°57.8 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ est de 0,9 m.
Type de fond	Boue
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et le terminal : environ 85' NM
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	La liste de contrôle de sécurité navire/terre de l'ISGOTT doit être utilisée lors du transbordement de cargaisons liquides en vrac d'une installation maritime à un navire (navire/terre).
Contact / Site Web	Ligne d'assistance téléphonique 24 heures sur 24 pour le signalement d'incidents maritimes : 713.241.2532 http://www.shell.ca/

Manœuvre	Arrivée																			
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td colspan="2">Marée étale</td></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td colspan="2">10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td colspan="2">10 %</td></tr></table>					Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale		Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %		Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %	
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale																	
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %																	
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %																	
Restrictions liées à la taille	<table><tr><td>Profondeur minimale à quai</td><td>Tirant d'eau maximal acceptable</td><td>Longueur maximale du navire</td><td>Déplacement maximal</td><td>Franc-bord maximal</td></tr><tr><td>10,9 m à MLLW</td><td>10,0 m</td><td>218 m</td><td>52 830 tonnes</td><td>10,4 m</td></tr></table>					Profondeur minimale à quai	Tirant d'eau maximal acceptable	Longueur maximale du navire	Déplacement maximal	Franc-bord maximal	10,9 m à MLLW	10,0 m	218 m	52 830 tonnes	10,4 m					
Profondeur minimale à quai	Tirant d'eau maximal acceptable	Longueur maximale du navire	Déplacement maximal	Franc-bord maximal																
10,9 m à MLLW	10,0 m	218 m	52 830 tonnes	10,4 m																
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.																			

Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.
Utilisation de remorqueurs	
Exigences en matière d'amarrage	Au moins un remorqueur d'assistance est nécessaire pour l'amarrage de chalands à Shellburn. Au moins deux remorqueurs d'assistance sont requis pour l'amarrage d'un navire ou d'un ATB à Shellburn. Lorsque des remorqueurs d'assistance sont nécessaires, leur puissance doit être égale ou supérieure à 5 % du tonnage de port en lourd du navire.

Manœuvre	Départ															
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>				Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale													
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %													
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %													
Restrictions liées à la taille																
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.															
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.															
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6															
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.															
Utilisation de remorqueurs																
Exigences relatives à l'appareillage	Au moins un remorqueur d'assistance est requis pour l'amarrage de chalands à Shellburn. Au moins deux remorqueurs d'assistance sont requis pour l'amarrage d'un navire ou d'un ATB à Shellburn. Lorsque des remorqueurs d'assistance sont nécessaires, leur puissance doit être égale ou supérieure à 5 % du tonnage de port en lourd du navire.															

Terminal	TERMINAL TRANS MOUNTAIN
Zone	WESTRIDGE
	Port de Vancouver - Est
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°17,3 N et 122°57,2 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : Zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Boue et sable
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et le terminal : environ 86' NM
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	La liste de contrôle de sécurité navire/terre de l'ISGOTT doit être utilisée lors du transbordement de cargaisons liquides en vrac d'une installation maritime à un navire (navire/terre).
Site Web	https://www.transmountain.com/fr/

Manœuvre	Arrivée												
Politique en matière de DSQ	<table><tr><th>Zone de contrôle</th><th>Marée montante</th><th>Marée descendante</th><th>Marée étale</th></tr><tr><td>Baie Burrard (manœuvres)</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr><tr><td>Baie Burrard (en transit)</td><td>10 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale										
Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %										
Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %										
Restrictions liées à la taille													
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.												
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.												
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.												
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6												

Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences en matière d'amarrage				
Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

Terminal	TERMINAL DE PRODUITS SUNCOR BURRARD
Zone	Port de Vancouver - Est
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°17.3 N et 122°53.8 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : PAC 200 <i>Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Boue
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et le terminal : environ 88' NM
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	La liste de contrôle de sécurité navire/terre de l'ISGOTT doit être utilisée lors du transbordement de cargaisons liquides en vrac d'une installation maritime à un navire (navire/terre).
Site Web	https://www.suncor.com/fr-ca/faire-affaire-avec-suncor/transporteurs/transport-maritime

Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			

Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences en matière d'amarrage				
Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

Terminal	PÉTROLE IMPÉRIAL TERMINAL IOCO
Zone	Port de Vancouver - Est
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°18,0 N et 122°52,9 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Boue
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et le terminal : environ 89' NM
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	La liste de contrôle de sécurité navire/terre de l'ISGOTT doit être utilisée lors du transbordement de cargaisons liquides en vrac d'une installation maritime à un navire (navire/terre).
Site Web	https://www.imperialoil.ca/fr-CA

Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			

Utilisation de remorqueurs				
Exigences en matière d'amarrage				
Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

Terminal	TERMINAUX DE LA CÔTE PACIFIQUE
Zone	Port de Vancouver - Est
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°17,0 N et 122°51,8 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	1,01587 (moyenne annuelle minimale) – 1,02102 (moyenne annuelle maximale) – Port de Vancouver – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	5,0 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Roche et boue
Régime de dragage	Aucun
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance entre la station de pilotage de Brothie et le terminal : environ 89' NM
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	La liste de contrôle de sécurité navire/terre de l'ISGOTT doit être utilisée lors du transbordement de cargaisons liquides en vrac d'une installation maritime à un navire (navire/terre).
Site Web	http://pct.ca/

Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			

Utilisation de remorqueurs				
Exigences en matière d'amarrage				
Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Baie Burrard (manœuvres)	5 %	10 %	10 %
	Baie Burrard (en transit)	10 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

ANNEXE J

GUIDE DES SECTIONS DU PORT – BANC ROBERTS

Terminal	DELTAPORT – TERMINAUX DE CONTENEURS			
Zone	Banc Roberts			
Date	Février 2025			
Position (lat/lon)	49°01,2 N et 123 09,4 O			
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.			
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84			
Plage de densités d'eau	Non disponible			
Marée	5,0 mètres			
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.			
Type de fond	Roche			
Régime de dragage	Aucun			
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance de la station de pilotage de Brotchie 51' NM			
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime			
Exigences en matière de chargement/déchargement				
Positionnement des grues à conteneurs. Arr./Dép.	Voir l'annexe N			
Site Web	http://globalterminalsCanada.com/gct-deltaport/			
Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Roberts Bank	5 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			

Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.
Utilisation de remorqueurs	
Exigences en matière d'amarrage	
Dispositions relatives à l'amarrage	Une distance minimale de 25 mètres entre les navires doit être maintenue pour les navires dont la longueur hors tout est inférieure ou égale à 350 mètres. Pour les navires d'une longueur hors tout supérieure à 350 mètres, une distance minimale de 10 % de la longueur hors tout du navire le plus grand doit être utilisée pour déterminer les exigences en matière d'espacement.
Plans d'amarrage	Tous les terminaux à conteneurs relevant de la compétence de l'APVF doivent fournir au répartiteur de l'APP, aux Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et au Centre des opérations de l'APVF un plan d'amarrage normalisé 12 heures avant l'arrivée du navire. Les terminaux peuvent trouver les plans d'amarrage normalisés ici .

Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Roberts Bank	5 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

Terminal	TERMINAUX WESTSHORE											
Zone	Banc Roberts											
Date	Février 2025											
Position (lat/lon)	49°01,0 N et 123°10,0 O											
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Se reporter au document Guide de profondeur des quais dans la juridiction de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser pour connaître les profondeurs utiles approuvées par l'Administration portuaire et l'Administration de pilotage du Pacifique.											
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84											
Plage de densités d'eau	Non disponible											
Marée	5,0 mètres											
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.											
Type de fond	Sable et limon fin											
Régime de dragage	Aucun											
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Distance de la station de pilotage de Brothie 51' NM											
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime											
Exigences en matière de chargement/déchargement												
Site Web	http://www.westshore.com/#!/main											
Manœuvre	Arrivée											
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Roberts Bank</td><td>5 %</td><td>10 %</td><td>10 %</td></tr></table>				Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Roberts Bank	5 %	10 %	10 %
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale									
Roberts Bank	5 %	10 %	10 %									
Restrictions liées à la taille												
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.											
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.											
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.											
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6											
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.											
Utilisation de remorqueurs												
Exigences en matière d'amarrage												

Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Roberts Bank	5 %	10 %	10 %
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Se référer au document Profondeurs utiles et paramètres de fonctionnement pour les postes d'accostage en C.-B. (Administration de pilotage du Pacifique) pour les instructions pertinentes.			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et du capitaine du navire.			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes de la côte de la C.-B./le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC/l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs				
Exigences relatives à l'appareillage				

ANNEXE K

GUIDE DES SECTIONS DU PORT – FLEUVE FRASER

Terminal	DP World Fraser Surrey (2,3,4)
Zone	Fleuve Fraser
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°11,0 N et 122° 55,0 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Pour les sondages les plus récents, consulter le site Web AVADEPTH de la Garde côtière canadienne.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	0,99876 (moyenne annuelle minimale) – 1,00000 (moyenne annuelle maximale) – New Westminster – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	3,4 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Sable et limon
Régime de dragage	Dragage d'entretien annuel
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Brotchie à Sand Heads 58 NM' + Sand Heads à Terminal 18 NM'
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Besoins en remorqueurs de réserve	Les navires de haute mer amarrés aux quais de Fraser Surrey, avec un chaland à quai pour les opérations de cargaison, ont besoin d'un remorqueur pour attendre le chaland en tout temps pendant les courants de crue. Toute dérogation doit être demandée et approuvée par le Centre des opérations de l'Administration portuaire.
Site Web	http://www.fsd.bc.ca/

Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Fleuve Fraser (<250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
	Fleuve Fraser (>250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Arrivée limitée aux fenêtres de transit – voir le calculateur de la fenêtre de marée du fleuve Fraser https://ppaportal.portlink.co/tidal-window-calculator			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser			

Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6
Exigences relatives au passage	Tel que coordonné par les Pilotes maritimes du fleuve Fraser et le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC et l'APVF. Restriction combinée de 53 m de largeur lors du passage des navires aux postes d'amarrage 2 et 3.
Utilisation de remorqueurs	Conformément aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique
Exigences en matière d'amarrage	Dans tous les cas, c'est le pilote qui décide, en tenant compte des conditions météorologiques, de l'état de la mer, du courant prévu, de la crue, du tirant d'eau, des caractéristiques de manœuvre, de la capacité des défenses du poste d'amarrage, de l'espace disponible et des antécédents mécaniques du navire.

Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Fleuve Fraser (<250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
	Fleuve Fraser (>250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Départ limité aux fenêtres de transit – voir le calculateur des fenêtres de marée du fleuve Fraser https://ppaportal.portlink.co/tidal-window-calculator			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Tel que coordonné par les Pilotes maritimes du fleuve Fraser et le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC et l'APVF. Restriction de largeur combinée de 53 m lors du passage des navires aux postes d'amarrage 2 et 3.			
Utilisation de remorqueurs	Conformément aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique			
Exigences relatives à l'appareillage	Dans tous les cas, c'est le pilote qui décide, en tenant compte des conditions météorologiques, de l'état de la mer, du courant prévu, de la crue, du tirant d'eau, des caractéristiques de manœuvre, de la capacité des défenses du poste d'amarrage, de l'espace disponible et des antécédents mécaniques du navire.			

Terminal	DP World Fraser Surrey – Postes d’amarrage en amont (7,8,9,10)
Zone	Fleuve Fraser
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49° 11,0 N et 122° 55,0 O
Profondeur d’eau minimale contrôlée	Pour les sondages les plus récents, consulter le site Web AVADEPTH de la Garde côtière canadienne.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d’eau	0,99876 (moyenne annuelle minimum) - 1,00000 (moyenne annuelle maximum) – New Westminster – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	3,4 mètres
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d’amarrage, l’exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Sable et limon
Régime de dragage	Dragage d’entretien annuel
Distance entre la station de pilotage et le poste d’amarrage	Brotchie à Sand Heads 58 NM’ + Sand Heads à Terminal 18 NM’
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	Les navires de haute mer amarrés aux quais de Fraser Surrey, avec un chaland à quai pour les opérations de cargaison, ont besoin d’un remorqueur pour attendre le chaland en tout temps pendant les courants de crue.
Positionnement des grues à conteneurs. Arr./Dép.	Voir l’annexe M
Site Web	http://www.fsd.bc.ca/

Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Fleuve Fraser (<250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
	Fleuve Fraser (>250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Arrivée limitée aux fenêtres de transit – voir le calculateur de la fenêtre de marée du fleuve Fraser https://ppaportal.portlink.co/tidal-window-calculator			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser			

Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes du fleuve Fraser et le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC et l'APVF. Les navires de 260 m de long et plus arrivant à bâbord doivent avoir le poste d'accostage 7 ouvert afin d'avoir suffisamment d'espace pour se balancer dans le bassin d'évitage.
Utilisation de remorqueurs	Conformément aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique
Exigences en matière d'amarrage	Dans tous les cas, c'est le pilote qui décide en tenant compte des conditions météorologiques, de l'état de la mer, du courant prévu, de la crue, du tirant d'eau, des caractéristiques de manœuvre, de la capacité des défenses du poste d'amarrage, de l'espace disponible et des antécédents mécaniques du navire.
Dispositions relatives à l'amarrage	Une distance minimale de 25 mètres entre les navires doit être maintenue pour les navires dont la longueur hors tout est inférieure ou égale à 350 mètres. Pour les navires d'une longueur hors tout supérieure à 350 mètres, une distance minimale de 10 % de la longueur hors tout du navire le plus grand doit être utilisée pour déterminer les exigences en matière d'espacement.
Plans d'amarrage	Tous les terminaux à conteneurs relevant de la compétence de l'APVF doivent fournir au répartiteur de l'APP, aux Pilotes maritimes de la côte de la Colombie-Britannique et au Centre des opérations de l'APVF un plan d'amarrage normalisé 12 heures avant l'arrivée du navire.

Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Fleuve Fraser (<250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
	Fleuve Fraser (>250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Départ limité aux fenêtres de transit – voir le calculateur des fenêtres de marée du fleuve Fraser : https://ppaportal.portlink.co/tidal-window-calculator			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes du fleuve Fraser et le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC et l'APVF. Les navires d'une longueur hors tout de 260 m ou plus qui partent du côté tribord doivent avoir une chaîne de poste d'amarrage de 600 m à 700 m (100 m inférieurs du poste d'amarrage 7) ouverte pour permettre un espace de balancement suffisant dans le bassin d'évitage.			
Utilisation de remorqueurs	Conformément aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique			
Exigences relatives à l'appareillage	Dans tous les cas, c'est le pilote qui décide en tenant compte des conditions météorologiques, de l'état de la mer, du courant prévu, de la			

crue, du tirant d'eau, des caractéristiques de manœuvre, de la capacité des défenses du poste d'amarrage, de l'espace disponible et des antécédents mécaniques du navire.

Terminal	WWL VEHICLE SERVICES CANADA – TERMINAL AUTOMOBILE ANNACIS
Zone	Fleuve Fraser
Date	Février 2025

Position (lat/lon)	49°11,0 N et 122° 55,5 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Pour les sondages les plus récents, consulter le site Web AVADEPTH de la Garde côtière canadienne.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	0,99876 (moyenne annuelle minimale) – 1,00000 (moyenne annuelle maximale) – New Westminster – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	Arrivée limitée aux fenêtres de transit – voir le calculateur de la fenêtre de marée du fleuve Fraser : https://ppaportal.portlink.co/tidal-window-calculator
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Sable et limon
Régime de dragage	Dragage d'entretien annuel
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Brotchie à Sand Heads 58 NM' + Sand Heads à Terminal 18 NM'
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	
Avitaillement	Veuillez vous reporter à la section 14.7 « SUCCURSALES ET CARBURANTS » -> SUCCURSALES DANS LES ZONES PORTUAIRES -> SUCCURSALES DANS LE FLEUVE FRASER -> SUCCURSALES AU TERMINAL AUTOMOBILE ANNACIS » du présent document pour obtenir des instructions sur les procédures d'avitaillement au terminal automobile Annacis.
Site Web	http://www.2wglocal.com/

Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Fleuve Fraser (<250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
	Fleuve Fraser (>250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Départ limité aux fenêtres de transit – voir le calculateur des fenêtres de marée du fleuve Fraser : https://ppaportal.portlink.co/tidal-window-calculator			

Restrictions liées au vent	À la discrétion du Pilote maritime du fleuve Fraser
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion du Pilote maritime du fleuve Fraser
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes du fleuve Fraser et le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC et l'APVF.
Utilisation de remorqueurs	Conformément aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique
Exigences en matière d'amarrage	Dans tous les cas, c'est le pilote qui décide, en tenant compte des conditions météorologiques, de l'état de la mer, du courant prévu, de la crue, du tirant d'eau, des caractéristiques de manœuvre, de la capacité des défenses du poste d'amarrage, de l'espace disponible et des antécédents mécaniques du navire.

Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étale</i>
	Fleuve Fraser (<250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
	Fleuve Fraser (>250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Départ limité aux fenêtres de transit – voir le calculateur des fenêtres de marée du fleuve Fraser : https://ppaportal.portlink.co/tidal-window-calculator			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes du fleuve Fraser et le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC et l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs	Conformément aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique			
Exigences relatives à l'appareillage	Dans tous les cas, c'est le pilote qui décide, en tenant compte des conditions météorologiques, de l'état de la mer, du courant prévu, de la crue, du tirant d'eau, des caractéristiques de manœuvre, de la capacité des défenses du poste d'amarrage, de l'espace disponible et des antécédents mécaniques du navire.			

Terminal	WWL VEHICLE SERVICES CANADA – QUAIS FRASER
Zone	Fleuve Fraser
Date	Février 2025
Position (lat/lon)	49°07.8 N et 123° 04.1 O
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Pour les sondages les plus récents, consulter le site Web AVADEPTH de la Garde côtière canadienne.
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84
Plage de densités d'eau	0,99876 (moyenne annuelle minimale) – 1,00000 (moyenne annuelle maximale) – New Westminster – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>
Marée	Arrivée limitée aux fenêtres de transit – voir le calculateur de la fenêtre de marée du fleuve Fraser : https://ppportal.portlink.co/tidal-window-calculator
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 5 %.
Type de fond	Sable et limon
Régime de dragage	Dragage d'entretien annuel
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Brotchie à Sand Heads 58 NM' + Sand Heads à Terminal 11 NM'
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime
Exigences en matière de chargement/déchargement	Pour le déchargement par la rampe arrière, le navire ne doit pas surplomber le poste d'amarrage de plus de 45 % de la longueur hors tout; les conditions suivantes doivent être respectées : • Les Pilotes maritimes du fleuve Fraser et le capitaine du navire doivent être d'accord avec le plan d'amarrage proposé et la disposition du surplomb du navire; • Le capitaine doit s'assurer que le navire dispose d'un DSQ suffisant lorsqu'il est à quai et qu'il est conscient de la faible profondeur des eaux situées en aval du poste d'amarrage; pour les sondages les plus récents, consulter le site Web AVADEPTH de la Garde côtière canadienne; • Le capitaine doit s'assurer que le navire est amarré en toute sécurité, qu'une surveillance vigilante est exercée sur toutes les amarres et que le navire utilise les bittes d'amarrage terrestres situées par le travers de la zone de surplomb; • Un remorqueur de réserve doit être présent si des vents de plus de 17 nœuds sont observés ou prévus, ou si les Pilotes maritimes du fleuve Fraser le recommandent; • Le capitaine doit s'assurer que le surplomb du navire est correctement éclairé du coucher au lever du soleil; • Le capitaine ou l'agent doit aviser le Centre des opérations de l'APVF et les Pilotes maritimes du fleuve Fraser au moins 24 heures avant l'arrivée de son intention d'utiliser la rampe arrière;

	Si un navire souhaite se déplacer le long du poste d'amarrage sans pilote ni remorqueur, il doit obtenir l'approbation de l'Administration portuaire. Pour ce faire, une demande de service doit être présentée et les conditions décrites dans la section 8.10 « TRANSFERT DE NAVIRES » du présent document doivent être remplies.
Site Web	http://www.2wglobal.com/

Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Fleuve Fraser (<250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
	Fleuve Fraser (>250 m LHT)	90 cm	190 cm	90 cm
Restrictions liées à la taille				
Restrictions liées à la marée	Les départs sont limités aux fenêtres de transit – voir le calculateur de fenêtre de marée du fleuve Fraser : https://ppaportal.portlink.co/tidal-window-calculator			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes du fleuve Fraser et le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC et l'APVF.			
Utilisation de remorqueurs	Conformément aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique			
Exigences en matière d'amarrage	Dans tous les cas, c'est le pilote qui décide en tenant compte des conditions météorologiques, de l'état de la mer, du courant prévu, de la crue, du tirant d'eau, des caractéristiques de manœuvre, de la capacité des défenses du poste d'amarrage, de l'espace disponible et des antécédents mécaniques du navire.			

Manœuvre	Départ			
Politique en matière de DSQ				
	Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale
	Fleuve Fraser (<250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
	Fleuve Fraser (>250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm

Restrictions liées à la taille	
Restrictions liées à la marée	Départ limité aux fenêtres de transit – voir le calculateur des fenêtres de marée du fleuve Fraser : https://ppaportal.portlink.co/tidal-window-calculator
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes du fleuve Fraser et le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC et l'APVF.
Utilisation de remorqueurs	Conformément aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique
Exigences relatives à l'appareillage	Dans tous les cas, c'est le pilote qui décide, en tenant compte des conditions météorologiques, de l'état de la mer, du courant prévu, de la crue, du tirant d'eau, des caractéristiques de manœuvre, de la capacité des défenses du poste d'amarrage, de l'espace disponible et des antécédents mécaniques du navire.

Terminal	TERMINAL MARITIME VAFFC SOUTH FRASER			
Zone	Fleuve Fraser			
Date	Février 2025			
Position (lat/lon)	49°08,3 N et 123° 03,4 O			
Profondeur d'eau minimale contrôlée	Pour les sondages les plus récents, consulter le site Web AVADEPTH de la Garde côtière canadienne.			
Zéro des cartes	Vertical : zéro des cartes BMI Horizontal : WGS84			
Plage de densités d'eau	0,99876 (moyenne annuelle minimale) – 1,00000 (moyenne annuelle maximale) – New Westminster – source : <i>PAC 200 Sailing directions</i>			
Marée	Pour les sondages les plus récents, consulter le site Web AVADEPTH de la Garde côtière canadienne.			
Politique en matière de DSQ à quai	Le long du poste d'amarrage, l'exigence en matière de DSQ pour tous les états de marée est de 0,9 m.			
Type de fond	Sable et limon			
Régime de dragage	Dragage d'entretien annuel			
Distance entre la station de pilotage et le poste d'amarrage	Brotchie à Sand Heads 58 NM' + Sand Heads à Terminal 11 NM'			
Code ISPS	Approuvé par Transports Canada Sécurité maritime			
Exigences en matière de chargement/déchargement	Bras de déchargement : • Deux EMCO/WHEATON B0030 de 12 po avec connecteurs hydrauliques QDQC • Drainage par gravité, assisté par des pompes de décapage à terre • PT max. du collecteur : 10 Bar (145 PSI) • Débit maximal : 2 280 m3/heure ou 14 340 barils/heure			
Site Web	https://www.vancouverairportfuel.ca/			
Manœuvre	Arrivée			
Politique en matière de DSQ	<i>Zone de contrôle</i>	<i>Marée montante</i>	<i>Marée descendante</i>	<i>Marée étiage</i>
	Fleuve Fraser (<250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
	Fleuve Fraser (>250 m LHT)	90 cm	190 cm	90 cm
Restrictions liées à la taille	LHT= 106 m to 230 m // POUTRE= 22,6 m – 32,3 m // Max draft 11.5 // Max TPL 75,000 t			
Restrictions liées à la marée	Départ limité aux fenêtres de transit – voir le calculateur des fenêtres de marée du fleuve Fraser : https://ppaportal.portlink.co/tidal-window-calculator			
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser			
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser			
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6			

Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes du fleuve Fraser et le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC et l'APVF.
Utilisation de remorqueurs	Conformément aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique
Exigences en matière d'amarrage	Dans tous les cas, c'est le pilote qui décide en tenant compte des conditions météorologiques, de l'état de la mer, du courant prévu, de la crue, du tirant d'eau, des caractéristiques de manœuvre, de la capacité des défenses du poste d'amarrage, de l'espace disponible et des antécédents mécaniques du navire.

Manœuvre	Départ															
Politique en matière de DSQ	<table><tr><td>Zone de contrôle</td><td>Marée montante</td><td>Marée descendante</td><td>Marée étale</td></tr><tr><td>Fleuve Fraser (<250 m LHT)</td><td>90 cm</td><td>90 cm</td><td>90 cm</td></tr><tr><td>Fleuve Fraser (>250 m LHT)</td><td>90 cm</td><td>90 cm</td><td>90 cm</td></tr></table>				Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale	Fleuve Fraser (<250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm	Fleuve Fraser (>250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm
Zone de contrôle	Marée montante	Marée descendante	Marée étale													
Fleuve Fraser (<250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm													
Fleuve Fraser (>250 m LHT)	90 cm	90 cm	90 cm													
Restrictions liées à la taille	<table><tr><td>Tirant d'eau maximal acceptable</td><td>Longueur maximale du navire</td><td>Largeur maximale du navire</td><td>Déplacement maximal</td></tr><tr><td>11,5 m</td><td>228 m</td><td>32,2 m</td><td>75 000 tonnes</td></tr></table>				Tirant d'eau maximal acceptable	Longueur maximale du navire	Largeur maximale du navire	Déplacement maximal	11,5 m	228 m	32,2 m	75 000 tonnes				
Tirant d'eau maximal acceptable	Longueur maximale du navire	Largeur maximale du navire	Déplacement maximal													
11,5 m	228 m	32,2 m	75 000 tonnes													
Restrictions liées à la marée	Pour les sondages les plus récents, consulter le site Web AVADEPTH de la Garde côtière canadienne.															
Restrictions liées au vent	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser															
Restrictions liées à la visibilité	À la discrétion des Pilotes maritimes du fleuve Fraser															
Restrictions de vitesse	Vitesse de sécurité telle que définie par le Règlement COLREG – Règle 6															
Exigences relatives au passage	Coordonné par les Pilotes maritimes du fleuve Fraser et le capitaine du navire et surveillé par le service de trafic maritime de la GCC et l'APVF.															
Utilisation de remorqueurs	Conformément aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique.															
Exigences relatives à l'appareillage	Dans tous les cas, c'est le pilote qui décide en tenant compte des conditions météorologiques, de l'état de la mer, du courant prévu, de la crue, du tirant d'eau, des caractéristiques de manœuvre, de la capacité des défenses du poste d'amarrage, de l'espace disponible et des antécédents mécaniques du navire.															

ANNEXE L : Centerm

Positionnement des grues-portiques de quai lors des opérations d'amarrage et d'appareillage

Pour réduire le risque de heurt entre un navire et une grue-portique du terminal, l'Administration portuaire recommande aux exploitants de terminaux d'adopter les pratiques exemplaires suivantes :

1. Avant l'arrivée ou le départ d'un navire d'un poste d'amarrage, les grues-portiques doivent être positionnées aussi près que possible de la section médiane parallèle du navire et bien à l'écart des évasements de l'avant et de l'arrière du navire.
2. Les flèches des grues doivent être relevées à leur position maximale.
3. Les grues ne doivent pas être déplacées tant que le navire n'est pas complètement amarré ou dégagé du poste d'amarrage. Si les grues doivent être déplacées pour permettre l'accès aux bittes d'amarrage, cela ne doit pas se faire tant que le navire n'est pas à quai.
4. Personne ne doit se trouver à bord des grues-portiques pendant les opérations d'amarrage et d'appareillage.
5. Une zone d'exclusion du quai pour la sécurité du personnel non essentiel doit être établie au poste d'amarrage en question pendant les opérations d'amarrage et d'appareillage.
6. Il convient de noter qu'étant donné que la largeur et le tirant d'air des porte-conteneurs continuent d'augmenter, les grues à portique fonctionnant en position de flèche abaissée aux postes d'amarrage adjacents peuvent également courir le risque de heurter les navires qui passent. Cette situation peut parfois entraîner une demande de relèvement temporaire des flèches pour permettre un passage en toute sécurité. Le non-respect de cette demande peut entraîner un retard d'amarrage ou d'appareillage.
7. Les flèches des grues à l'arrêt doivent normalement être relevées à leur position maximale prévue aux postes d'amarrage vacants. Si les opérations exigent qu'une flèche soit abaissée au-dessus d'un poste d'amarrage vide, le bureau de répartition de l'APP doit en être informé le plus tôt possible et au plus tard au moment de l'envoi du pilote. Les pilotes doivent être informés de la durée probable de l'opération et une notification ultérieure doit être faite si ou lorsque la flèche est relevée. Le personnel de quai travaillant sur des grues-portiques qui sont abaissées au-dessus d'un poste d'amarrage vide doit être conscient des risques posés par les navires qui passent.
8. Si l'ETA à quai d'un navire change de façon significative, entraînant une incidence sur les opérations connues d'entretien des grues, ce changement doit être communiqué directement au terminal par le pilote ou par l'intermédiaire du bureau de répartition de l'APP.
9. Lorsqu'il est parfois demandé d'amarrer ou de d'appareiller un navire pendant qu'une flèche de grue est abaissée au poste d'amarrage prévu, cette demande (si elle est connue à ce moment-là) doit être adressée au bureau de répartition des pilotes au moment de la réservation du pilote, avec copie à la capitainerie au Centre des opérations de l'Administration portuaire, accompagnée des renseignements suivants :
 - a. L'emplacement précis de la grue en question et la distance entre la proue et la poupe de la position d'amarrage prévue pour le navire.
 - b. L'espace vertical minimal entre le dessous de la flèche de grue ou du palonnier et la pontée de conteneurs (espace minimal autorisé de deux mètres).

- c. La confirmation que la grue en question n'aura pas d'autre incidence sur les opérations d'amarrage et qu'elle restera sans personnel jusqu'à ce que le navire soit amarré à quai ou qu'il ait quitté le poste d'amarrage.
- 10. L'accostage d'un grand navire porte-conteneurs lorsqu'une flèche de grue de quai est en position abaissée doit être considéré comme un cas exceptionnel et peut donc être sujet aux conditions suivantes :
 - a. Restrictions liées à la marée
 - b. Restrictions liées au vent
 - c. Lumière du jour et/ou visibilité réduite

D'autres mesures d'atténuation, telles que l'utilisation d'un ou de plusieurs remorqueurs supplémentaires, peuvent également être nécessaires et seront déterminées par le capitaine et le pilote du navire.

ANNEXE M : Vanterm

Positionnement des grues-portiques de quai lors des opérations d'amarrage et d'appareillage

Pour réduire le risque de heurt entre un navire et une grue-portique du terminal, l'Administration portuaire recommande aux exploitants de terminaux d'adopter les pratiques exemplaires suivantes :

1. Avant l'arrivée ou le départ d'un navire d'un poste d'amarrage, les grues-portiques doivent être positionnées aussi près que possible de la section médiane parallèle du navire et bien à l'écart des évasements de l'avant et de l'arrière du navire.
2. Les flèches des grues doivent être relevées à leur position maximale.
3. Les grues ne doivent pas être déplacées tant que le navire n'est pas complètement amarré ou dégagé du poste d'amarrage. Si les grues doivent être déplacées pour permettre l'accès aux bittes d'amarrage, cela ne doit pas se faire tant que le navire n'est pas à quai.
4. Personne ne doit se trouver à bord des grues-portiques pendant les opérations d'amarrage et d'appareillage.
5. Une zone d'exclusion du quai pour la sécurité du personnel non essentiel doit être établie au poste d'amarrage en question pendant les opérations d'amarrage et d'appareillage.
6. Il convient de noter qu'étant donné que la largeur et le tirant d'air des porte-conteneurs continuent d'augmenter, les grues à portique fonctionnant en position de flèche abaissée aux postes d'amarrage adjacents peuvent également courir le risque de heurter les navires qui passent. Cette situation peut parfois entraîner une demande de relèvement temporaire des flèches pour permettre un passage en toute sécurité. Le non-respect de cette demande peut entraîner un retard d'amarrage ou d'appareillage.
7. Les flèches des grues à l'arrêt doivent normalement être relevées à leur position maximale prévue aux postes d'amarrage vacants. Si les opérations exigent qu'une flèche soit abaissée au-dessus d'un poste d'amarrage vide, le bureau de répartition de l'APP doit en être informé le plus tôt possible et au plus tard au moment de l'envoi du pilote. Les pilotes doivent être informés de la durée probable de l'opération et une notification ultérieure doit être faite si ou lorsque la flèche est relevée. Le personnel de quai travaillant sur des grues-portiques qui sont abaissées au-dessus d'un poste d'amarrage vide doit être conscient des risques posés par les navires qui passent.
8. Si l'ETA à quai d'un navire change de façon significative, entraînant une incidence sur les opérations connues d'entretien des grues, ce changement doit être communiqué directement au terminal par le pilote ou par l'intermédiaire du bureau de répartition de l'APP.
9. Lorsqu'il est parfois demandé d'amarrer ou de d'appareiller un navire pendant qu'une flèche de grue est abaissée au poste d'amarrage prévu, cette demande (si elle est connue à ce moment-là) doit être adressée au bureau de répartition des pilotes au moment de la réservation du pilote, avec copie à la capitainerie au Centre des opérations de l'Administration portuaire, accompagnée des renseignements suivants :
 - a. L'emplacement précis de la grue en question et la distance entre la proue et la poupe de la position d'amarrage prévue pour le navire.
 - b. L'espace vertical minimal entre le dessous de la flèche de grue ou du palonnier et la pontée de conteneurs (espace minimal autorisé de deux mètres).

- c. La confirmation que la grue en question n'aura pas d'autre incidence sur les opérations d'amarrage et qu'elle restera sans personnel jusqu'à ce que le navire soit amarré à quai ou qu'il ait quitté le poste d'amarrage.
- 10. L'accostage d'un grand navire porte-conteneurs lorsqu'une flèche de grue de quai est en position abaissée doit être considéré comme un cas exceptionnel et peut donc être sujet aux conditions suivantes :
 - a. Restrictions liées à la marée
 - b. Restrictions liées au vent
 - c. Lumière du jour et/ou visibilité réduite

D'autres mesures d'atténuation, telles que l'utilisation d'un ou de plusieurs remorqueurs supplémentaires, peuvent également être nécessaires et seront déterminées par le capitaine et le pilote du navire.

ANNEXE N : DP World Fraser Surrey

Positionnement des grues-portiques de quai lors des opérations d'amarrage et d'appareillage

Pour réduire le risque de heurt entre un navire et une grue-portique du terminal, l'Administration portuaire recommande aux exploitants de terminaux d'adopter les pratiques exemplaires suivantes :

1. Avant l'arrivée ou le départ d'un navire d'un poste d'amarrage, les grues-portiques doivent être positionnées aussi près que possible de la section médiane parallèle du navire et bien à l'écart des évasements de l'avant et de l'arrière du navire.
2. Les flèches des grues doivent être relevées à leur position maximale.
3. Les grues ne doivent pas être déplacées tant que le navire n'est pas complètement amarré ou dégagé du poste d'amarrage. Si les grues doivent être déplacées pour permettre l'accès aux bittes d'amarrage, cela ne doit pas se faire tant que le navire n'est pas à quai.
4. Personne ne doit se trouver à bord des grues-portiques pendant les opérations d'amarrage et d'appareillage.
5. Une zone d'exclusion du quai pour la sécurité du personnel non essentiel doit être établie au poste d'amarrage en question pendant les opérations d'amarrage et d'appareillage.
6. Il convient de noter qu'étant donné que la largeur et le tirant d'air des porte-conteneurs continuent d'augmenter, les grues à portique fonctionnant en position de flèche abaissée aux postes d'amarrage adjacents peuvent également courir le risque de heurter les navires qui passent. Cette situation peut parfois entraîner une demande de relèvement temporaire des flèches pour permettre un passage en toute sécurité. Le non-respect de cette demande peut entraîner un retard d'amarrage ou d'appareillage.
7. Les flèches des grues à l'arrêt doivent normalement être relevées à leur position maximale prévue aux postes d'amarrage vacants. Si les opérations exigent qu'une flèche soit abaissée au-dessus d'un poste d'amarrage vide, le bureau de répartition de l'APP doit en être informé le plus tôt possible et au plus tard au moment de l'envoi du pilote. Les pilotes doivent être informés de la durée probable de l'opération et une notification ultérieure doit être faite si ou lorsque la flèche est relevée. Le personnel de quai travaillant sur des grues-portiques qui sont abaissées au-dessus d'un poste d'amarrage vide doit être conscient des risques posés par les navires qui passent.
8. Si l'ETA à quai d'un navire change de façon significative, entraînant une incidence sur les opérations connues d'entretien des grues, ce changement doit être communiqué directement au terminal par le pilote ou par l'intermédiaire du bureau de répartition de l'APP.
9. Lorsqu'il est parfois demandé d'amarrer ou de d'appareiller un navire pendant qu'une flèche de grue est abaissée au poste d'amarrage prévu, cette demande (si elle est connue à ce moment-là) doit être adressée au bureau de répartition des pilotes au moment de la réservation du pilote, avec copie à la capitainerie au Centre des opérations de l'Administration portuaire, accompagnée des renseignements suivants :
 - a. L'emplacement précis de la grue en question et la distance entre la proue et la poupe de la position d'amarrage prévue pour le navire.
 - b. L'espace vertical minimal entre le dessous de la flèche de grue ou du palonnier et la pontée de conteneurs (espace minimal autorisé de deux mètres).

- c. La confirmation que la grue en question n'aura pas d'autre incidence sur les opérations d'amarrage et qu'elle restera sans personnel jusqu'à ce que le navire soit amarré à quai ou qu'il ait quitté le poste d'amarrage.
- 10. L'accostage d'un grand navire porte-conteneurs lorsqu'une flèche de grue de quai est en position abaissée doit être considéré comme un cas exceptionnel et peut donc être sujet aux conditions suivantes :
 - a. Restrictions liées à la marée
 - b. Restrictions liées au vent
 - c. Lumière du jour et/ou visibilité réduite

D'autres mesures d'atténuation, telles que l'utilisation d'un ou de plusieurs remorqueurs supplémentaires, peuvent également être nécessaires et seront déterminées par le capitaine et le pilote du navire.

ANNEXE O : Deltaport

Positionnement des grues-portiques de quai lors des opérations d'amarrage et d'appareillage

Pour réduire le risque de heurt entre un navire et une grue-portique du terminal, l'Administration portuaire recommande aux exploitants de terminaux d'adopter les pratiques exemplaires suivantes :

1. Avant l'arrivée ou le départ d'un navire d'un poste d'amarrage, les grues-portiques doivent être positionnées aussi près que possible de la section médiane parallèle du navire et bien à l'écart des évasements de l'avant et de l'arrière du navire.
2. Les flèches des grues doivent être relevées à leur position maximale.
3. Les grues ne doivent pas être déplacées tant que le navire n'est pas complètement amarré ou dégagé du poste d'amarrage. Si les grues doivent être déplacées pour permettre l'accès aux bittes d'amarrage, cela ne doit pas se faire tant que le navire n'est pas à quai.
4. Personne ne doit se trouver à bord des grues-portiques pendant les opérations d'amarrage et d'appareillage.
5. Une zone d'exclusion du quai pour la sécurité du personnel non essentiel doit être établie au poste d'amarrage en question pendant les opérations d'amarrage et d'appareillage.
6. Il convient de noter qu'étant donné que la largeur et le tirant d'air des porte-conteneurs continuent d'augmenter, les grues à portique fonctionnant en position de flèche abaissée aux postes d'amarrage adjacents peuvent également courir le risque de heurter les navires qui passent. Cette situation peut parfois entraîner une demande de relèvement temporaire des flèches pour permettre un passage en toute sécurité. Le non-respect de cette demande peut entraîner un retard d'amarrage ou d'appareillage.
7. Les flèches des grues à l'arrêt doivent normalement être relevées à leur position maximale prévue aux postes d'amarrage vacants. Si les opérations exigent qu'une flèche soit abaissée au-dessus d'un poste d'amarrage vide, le bureau de répartition de l'APP doit en être informé le plus tôt possible et au plus tard au moment de l'envoi du pilote. Les pilotes doivent être informés de la durée probable de l'opération et une notification ultérieure doit être faite si ou lorsque la flèche est relevée. Le personnel de quai travaillant sur des grues-portiques qui sont abaissées au-dessus d'un poste d'amarrage vide doit être conscient des risques posés par les navires qui passent.
8. Si l'ETA à quai d'un navire change de façon significative, entraînant une incidence sur les opérations connues d'entretien des grues, ce changement doit être communiqué directement au terminal par le pilote ou par l'intermédiaire du bureau de répartition de l'APP.
9. Lorsqu'il est parfois demandé d'amarrer ou de d'appareiller un navire pendant qu'une flèche de grue est abaissée au poste d'amarrage prévu, cette demande (si elle est connue à ce moment-là) doit être adressée au bureau de répartition des pilotes au moment de la réservation du pilote, avec copie à la capitainerie au Centre des opérations de l'Administration portuaire, accompagnée des renseignements suivants :
 - a. L'emplacement précis de la grue en question et la distance entre la proue et la poupe de la position d'amarrage prévue pour le navire.
 - b. L'espace vertical minimal entre le dessous de la flèche de grue ou du palonnier et la pontée de conteneurs (espace minimal autorisé de deux mètres).

- c. La confirmation que la grue en question n'aura pas d'autre incidence sur les opérations d'amarrage et qu'elle restera sans personnel jusqu'à ce que le navire soit amarré à quai ou qu'il ait quitté le poste d'amarrage.
10. L'accostage d'un grand navire porte-conteneurs lorsqu'une flèche de grue de quai est en position abaissée doit être considéré comme un cas exceptionnel et peut donc être sujet aux conditions suivantes :
- a. Restrictions liées à la marée
 - b. Restrictions liées au vent
 - c. Lumière du jour et/ou visibilité réduite

D'autres mesures d'atténuation, telles que l'utilisation d'un ou de plusieurs remorqueurs supplémentaires, peuvent également être nécessaires et seront déterminées par le capitaine et le pilote du navire.

Facteurs particuliers relatifs à Deltaport

- Il est reconnu qu'avec une hauteur libre de 7,6 mètres entre les défenses et le bastingage, le risque de heurt entre un navire et une grue de quai est largement atténué.
- Compte tenu du dégagement de 7,6 mètres, s'il n'est peut-être pas nécessaire de relever complètement les flèches des grues pour obtenir un dégagement sécuritaire pendant l'accostage et l'appareillage, un dégagement horizontal minimum de quatre mètres est recommandé, mesuré des défenses à la flèche de la grue.

[Haut de page](#)