



Avis de modification : Guide d'information portuaire

Date de notification : 3 décembre 2024

Préambule

En tant qu'organisme fédéral responsable de la gérance partagée des terres et des eaux qui constituent le Port de Vancouver, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (Administration portuaire) élabore des pratiques et des procédures pour favoriser la sécurité et l'efficacité des mouvements commerciaux dans les limites du port. Ces pratiques et procédures sont disponibles dans le *Guide d'information portuaire*, conformément à l'article 56 de la *Loi maritime du Canada*.

En vertu de l'article 56 (1) de la *Loi maritime du Canada*, afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité de la navigation ou la protection de l'environnement dans les eaux qui constituent le port, une administration portuaire canadienne peut, à l'égard de navires ou de catégories de navires :

- a) Surveiller la circulation des navires qui se trouvent dans les eaux du port ou s'apprêtent à y entrer
- b) Normaliser les pratiques et procédures que doivent suivre les navires
- c) Rendre obligatoire, à bord des navires, l'équipement permettant l'utilisation de certaines fréquences radio
- d) Créer des zones de contrôle du trafic pour l'application des alinéas a) à c)

Conformément à l'article susmentionné de la *Loi maritime du Canada*, l'Administration portuaire propose des modifications aux pratiques et procédures du *Guide d'information portuaire*. Ces pratiques et procédures s'appliquent à tous les navires opérant dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire.

Un navire, tel que défini par la *Loi maritime du Canada* et le *Guide d'information portuaire*, désigne 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 billots ou de bois d'œuvre.

Résumé des modifications proposées

L'Administration portuaire propose les modifications suivantes au *Guide d'information portuaire* afin de le tenir à jour, d'en améliorer la précision et la lisibilité, et de promouvoir davantage la sécurité et l'efficacité au Port de Vancouver :

- Ajout de nouvelles définitions et mise à jour des définitions existantes sans en modifier l'intention ou la signification
- Mise à jour de la formulation touchant les échelles de pilote afin de garantir l'embarquement sécuritaire des pilotes
- Faire de la fenêtre provisoire d'arrivée et de départ pour les navires mouillant dans la région sud des îles Gulf (c'est-à-dire la norme de planification nocturne) une procédure permanente
- Mise à jour des procédures d'attribution des mouillages afin de mieux soutenir la fluidité portuaire et de réduire les répercussions sociales, en utilisant les mouillages dans la région du sud des îles Gulf comme débordement, en fonction des heures d'arrivée des navires et de leur adéquation
- Inclusion des nouvelles exigences relatives aux zones de transit dégagées pour les remorqueurs et les chalands transportant des cargaisons liquides en vrac dans la zone de contrôle du trafic 4 (ZCT-4)

- Ajout d'une exigence concernant le dégagement vertical pour les navires de niveau 2 traversant la zone de contrôle du trafic 2 (ZCT-2) quand le pont ferroviaire Second Narrows du CN est en position fermée, afin d'assurer la sécurité de la navigation
- Inclusion des exigences relatives aux remorqueurs d'escorte pour des navires particuliers afin d'assurer une sécurité accrue pour les transits dans la ZCT-4, conformément à l'Avis à l'industrie de l'Administration de pilotage du Pacifique (02/2024)
- Ajout de l'utilisation du système de planification centralisé (SPC) pour tous les navires de niveau 1 traversant la zone de contrôle du trafic 1 (ZCT-1)
- Afin d'améliorer la cohérence globale du document, remplacement de « passage » par « transit » dans les cas précis où cela améliore la clarté et s'aligne sur le contexte visé
- Actualisation du *Guide d'information portuaire* avec des mises à jour générales qui n'ayant aucune incidence sur l'intention ou l'application

Aperçu détaillé des modifications proposées

Le tableau ci-dessous présente les sections pertinentes du *Guide d'information portuaire*, la formulation actuelle (le cas échéant) et la formulation nouvelle ou révisée proposée (caractères rouges).

Section	New or revised language proposed
Définition : 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.
Définition : 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.
Définition : 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.
Définition : Navire de soutage	Navire naviguant normalement dans le Port de Vancouver et utilisé pour le stockage, le transport ou la livraison de carburants marins, incluant le gaz naturel liquéfié (GNL) , aux navires dans le Port de Vancouver.
Définition : Transporteur de GNL	Navire conçu pour transporter du gaz naturel liquéfié (GNL) [chalands et remorqueurs-chalands articulés (ATB)] lorsqu'il est utilisé à cette fin. Les navires d'avitaillement en GNL sont exclus de cette définition.
Définition : 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.
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 :

	<p>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 30 minutes quatre heures de l'heure indiquée initialement doit être communiquée directement au coordonnateur des opérations par téléphone (604.665.9086) ou par courriel, et ce, dans les plus brefs délais.</p>
8.0 Navigation dans le port	<p>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 <i>Règlement sur les abordages</i>, 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.</p>
8.15 Procédures relatives à la ZCT First Narrows (TCZ-1)	<p>TABLEAU 1: PROCÉDURES DE TRANSIT POUR LES NAVIRES DE HAUTE MER DANS LA ZCT-1 – MATRICE DE SYNTHÈSE</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
8.16 Procédures relatives à la ZCT Second Narrows (ZCT-2)	<p>Dégagements verticaux : 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.</p>
8.16 Procédures relatives à la ZCT Second Narrows – Restrictions liées au transit	<p>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.</p> <p>Les ensembles remorqueurs-chalands spécialement conçus pour la poussée et les remorqueurs tracteurs remorquant à quai avec un chaland d'une capacité de charge de 15 000 tonnes ou plus sont interdits dans la ZCT-2 sans l'approbation préalable de l'Administration portuaire.</p>
8.16 Procédures relatives à la ZCT Second	<p>EXIGENCES RELATIVES AUX REMORQUEURS D'ASSISTANCE DAND LA ZCT-2</p> <p>Tous les navires qui ont besoin d'être accompagnés par des remorqueurs pour transiter</p>

<p>Narrows – Tableau 2</p>	<p>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.</p>																																																	
<p>8.16 Procédures relatives à la ZCT Second Narrows – Tableau 2</p>	<p>TABLEAU 1: ZCT SECOND NARROWS (ZCT-2) – PROCÉDURES DE TRANSIT POUR LES NAVIRES DE HAUTE MER – MATRICE DE SYNTHÈSE</p> <p>Pétroliers transportant des produits</p> <table border="1" data-bbox="383 445 1451 978"> <thead> <tr> <th>Type de navire</th> <th>Transit de nuit autorisé</th> <th>Courant de marée contraire</th> <th>Courant de marée suivant</th> <th>Remorqueurs</th> <th>Pilotes</th> <th>Remorqueurs First Narrows</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Navires-citernes LHT <185 m et/ou <40 000 t de jaugeage en lourd d'été</td> <td>Oui</td> <td><1,0 nœud</td> <td><0,5 nœud</td> <td>R</td> <td>1</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Navires-citernes LHT > 185 m</td> <td>Non</td> <td><1,0 nœud</td> <td><0,5 nœud</td> <td>R</td> <td>1</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Navires-citernes > 40 000 t de jaugeage en lourd d'été</td> <td>Non</td> <td><1,0 nœud</td> <td><0,5 nœud</td> <td>R</td> <td>2</td> <td>R</td> </tr> </tbody> </table> <p>Navires-citernes ne transportant pas de produits et tous les autres navires de haute mer</p> <table border="1" data-bbox="383 1058 1451 1440"> <thead> <tr> <th>Type de navire</th> <th>Transit de nuit autorisé</th> <th>Courant de marée contraire</th> <th>Courant de marée suivant</th> <th>Remorqueurs</th> <th>Pilotes</th> <th>Remorqueurs First Narrows</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LHT <230 m et largeur hors membrures <35 m</td> <td>Oui</td> <td><2,0 nœuds</td> <td><0,5 nœud</td> <td>R</td> <td>1</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>LHT >230 m ou largeur hors membrures >35 m</td> <td>Non</td> <td><1,0 nœud</td> <td><0,5 nœud</td> <td>R</td> <td>2</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	Type de navire	Transit de nuit autorisé	Courant de marée contraire	Courant de marée suivant	Remorqueurs	Pilotes	Remorqueurs First Narrows	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	R	Type de navire	Transit de nuit autorisé	Courant de marée contraire	Courant de marée suivant	Remorqueurs	Pilotes	Remorqueurs First Narrows	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	-
Type de navire	Transit de nuit autorisé	Courant de marée contraire	Courant de marée suivant	Remorqueurs	Pilotes	Remorqueurs First Narrows																																												
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	R																																												
Type de navire	Transit de nuit autorisé	Courant de marée contraire	Courant de marée suivant	Remorqueurs	Pilotes	Remorqueurs First Narrows																																												
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	-																																												
<p>8.16 Procédures relatives à la ZCT Second Narrows – Tableau 2</p>	<p>LHT 230 m–250 m et largeur hors membrures inférieure à 45 m</p> <table border="1" data-bbox="383 1497 1451 1829"> <thead> <tr> <th>Tirant d'eau du navire</th> <th>Nombre de remorqueurs</th> <th>Puissance de traction, en tonnes</th> <th>Nombre de remorqueurs</th> <th>Puissance de traction totale (en tonnes)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td colspan="2">Proue</td> <td colspan="2">Poupe</td> </tr> <tr> <td><10 m</td> <td>1 ou 2</td> <td>60</td> <td>1 ou 2</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>≥ 10 m - < 12 m</td> <td>1 ou 2</td> <td>60</td> <td>1 ou 2</td> <td>80</td> </tr> <tr> <td>≥ 12 m</td> <td>1 ou 2</td> <td>60</td> <td>2</td> <td>110</td> </tr> </tbody> </table>	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																								
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																																														
<p>8.16 Procédures relatives à la</p>	<p>LHT 200 m–229,9 m et largeur hors membrures inférieure à 35 m</p>																																																	

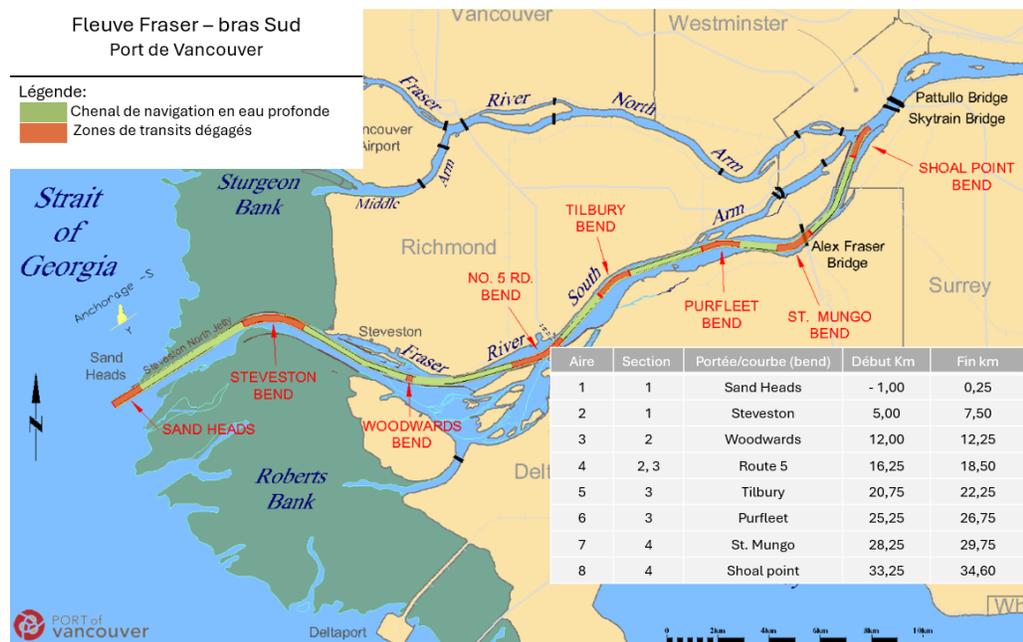
ZCT Second Narrows – Tableau 2	Tirant d'eau du navire	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction, en tonnes	Nombre de remorqueurs	Puissance de traction totale (en tonnes)
		Proue		Poupe	
	≤ 8 m	1	30	1	50
	> 8 m ≤ 10 m	1	60	1 ou 2	65
	>10 m ≤ 12 m	1 ou 2	60	1 ou 2	80
	>12 m	1 ou 2	60	2	110

8.18 Fleuve Fraser – Procédures relatives à la ZCT-4

RESTRICTIONS LIÉES À LA ZCT-4

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.



FLEUVE FRASER - ZONES DE TRANSITS DÉGAGÉS - UTM NAD 83				
	Abscisse	Ordonnée	Lat	Long
Sand Heads				
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				
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 Woodwards				
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	5439650.4792	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				
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				
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				
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				
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				
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"

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.

8.18 Fleuve Fraser – Procédures relatives à la ZCT-4

RESTRICTIONS DE LA ZCT-4

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. »

8.18 Fleuve Fraser – Procédures relatives à la ZCT-4

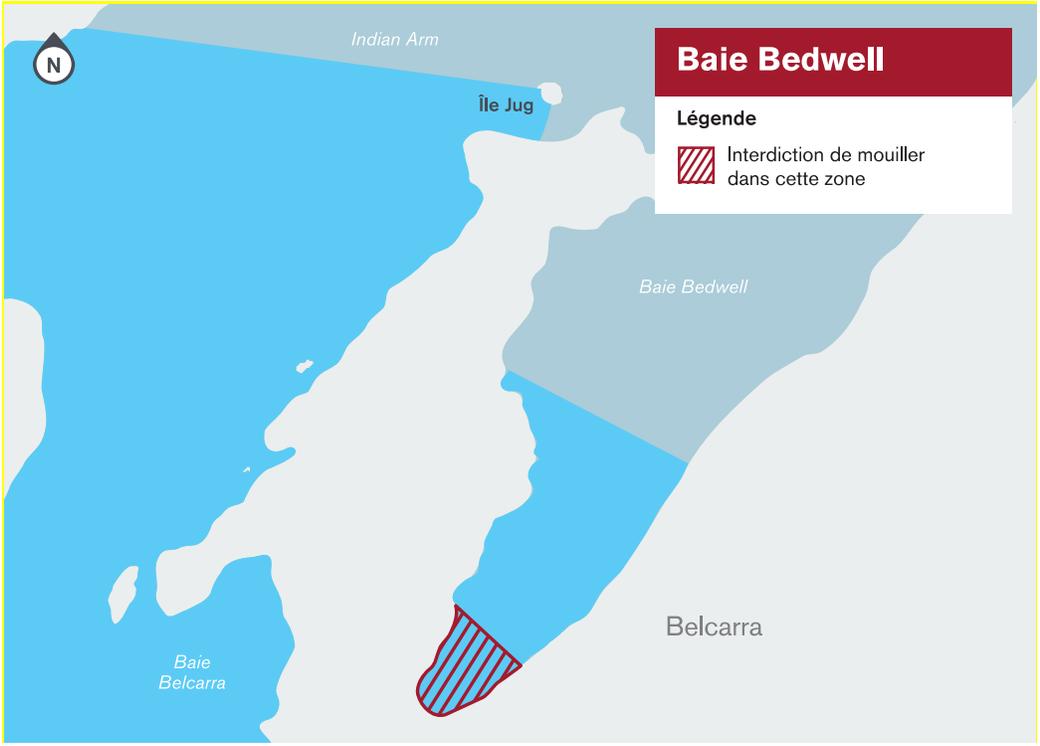
TABLEAU 2: FLEUVE FRASER (ZCT-4) – NAVIRES-CITERNES ET TRANSPORTEURS DE GNL – EXIGENCES RELATIVES AUX REMORQUEURS ET À LA PUISSANCE DE TRACTION – MATRICE DE SYNTHÈSE

Navires-citernes					
Transportant des produits					
Type de navire	Tirant d'eau (m)	Direction du passage	Marée	Courant (nœuds)	Remorqueurs/puissance de traction
Pétrolier : LHT ≤ 180 m TPL ≤ 32,000	Toutes les conditions	À l'arrivée et du départ	Montante et descendante	Toutes les 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 ≤ 75,000	Toutes les conditions	À l'arrivée et du départ	Montante et descendante	Toutes les conditions	1 remorqueur attaché à l'avant/60 tonnes 1 remorqueur d'escorte /60 tonnes
Pétrolier : 230 m < LOA ≤ 270 m 75,000 < SDWT ≤ 120,000	Toutes les conditions	À l'arrivée et du départ	Montante et descendante	Toutes les conditions	À déterminer

Transporteurs de GNL					
Transportant des produits					
Type de navire	Tirant d'eau (m)	Direction du passage	Marée	Courant (nœuds)	Remorqueurs/puissance de traction
TGNL: 210 m < LHT ≤ 240 m 60,000 < Cu. M ≤ 80,000	Toutes les conditions	À l'arrivée et au départ	Montante et descendante	Toutes les 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.

<p>8.18 Fleuve Fraser – Procédures relatives à la ZCT-4 EXIGENCES RELATIVES AUX REMORQUEURS D'ASSISTANCE ET D'ESCORTE DANS LA ZCT-4</p>	<p>BESOINS EN REMORQUEURS D'ASSISTANCE ET D'ESCORTE DANS LA ZCT-4</p> <p>Les navires de niveau 1, lorsqu'ils transitent par la ZCT-4, doivent respecter les normes suivantes en ce qui concerne les remorqueurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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-chalands 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 <p>Tankers and LNG carriers transiting TCZ-4 must also comply with the standards for tug requirements outlined in Table 2: Fraser River South Arm TCZ-4 Tankers and LNG Carriers – Tug and Bollard Pull Requirements Matrix which summarizes the bollard pull requirements and the configuration of the tug package, reasonably spread between tug hulls, for such vessels.</p> <p>Les navires facilement manœuvrables peuvent être exemptés de ces exigences à la discrétion de l'Administration portuaire, en consultation avec l'APP et les PMFF.</p>
<p>8.22 Remorquage – chalands non surveillés</p>	<p>Chalands non surveillés :</p> <p>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 potentiels pour la navigation. Les exploitants sont tenus d'assurer une surveillance continue et la disponibilité immédiate</p>

	<p>de personnel pour manœuvrer ou déplacer les chalands si nécessaire.</p>
<p>8.24 Bateaux de plaisance – mouillage</p>	<p>Mouillage</p> <p>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.</p> 
<p>11.2 Active Vessel Traffic Management</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

	<p>Lions Gate ou un transit dans la ZCT-2 qui comprend un passage sous le pont commémoratif des ferronniers (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.</p>
<p>11.4 Pilotage Préparation du navire à l'embarquement du pilote</p>	<p>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.</p>
<p>11.6 Amarrage</p> <p>Bouées d'amarrage</p>	<p>Bouées d'amarrage</p> <p>Il y a trois 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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

	<ul style="list-style-type: none"> • 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 <p>Limites à respecter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Les limitations suivantes s'appliquent aux bouées particulières : <ul style="list-style-type: none"> ○ Bouée nord – limitée aux chalands de 67 m (220') ou moins ○ Bouée est – limitée aux chalands de 106 m (350') ou moins ○ Bouée sud – 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 <p><u>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.</u></p> <p>Voir : https://comc.cc/t-and-b-moorings-annual-registration-form/</p> <p>Les navires non assurés ne peuvent s'amarrer à aucune bouée exploitée par T & B Moorings.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Pour toute autre information, veuillez communiquer avec le CMC au 604.687.9677 ou par courriel à cmc@comc.cc.</p>
14.3 Entretien et réparations	PEINTURE SUR L'EAU

	<p>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 via le Portail de la Porte du Pacifique.</p> <p>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.</p>
<p>14.4 Inspection et nettoyage sous l'eau</p>	<p>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.</p> <p>Le site de plongée doit être correctement identifié par des bouées, des drapeaux ou des feux appropriés.</p> <p>L'Administration portuaire peut refuser d'autoriser les opérations de plongée proposées si elles risquent de compromettre la sécurité des opérations portuaires.</p> <p>Cette section ne s'applique pas lorsque la plongée doit avoir lieu dans une zone de plongée récréative désignée, comme le parc Cates.</p> <p>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.</p>
<p>14.6 Procédures de mouillage – Fenêtre d'arrivée et de départ pour les navires au mouillage au sud des îles Gulf</p>	<p>Tous les navires affectés à l'un des 33 mouillages dans la région sud des îles Gulf doivent s'abstenir d'arriver à ces mouillages ou de les quitter la nuit, entre 23 h et 7 h (8 heures). Les exceptions à cette règle sont les suivantes :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Navires devant passer d'un mouillage à un poste d'amarrage pour la cargaison ou à un autre mouillage relevant de la compétence de l'Administration portuaire. 2. Navires devant rejoindre un mouillage dans la région sud des îles Gulf en raison d'exigences opérationnelles et/ou de la non-disponibilité d'un mouillage approprié. 3. Besoin d'un refuge sûr en cas d'intempéries 4. Congestion portuaire, perturbations de la chaîne d'approvisionnement ou autres situations d'urgence 5. Navires non commerciaux appartenant à Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province (p. ex., Garde côtière canadienne, ministère de la Défense nationale, Gendarmerie royale du Canada). <p>L'Administration portuaire fournit au navire une indication précoce de son affectation à un poste de mouillage, ce qui permet au capitaine de prendre les mesures appropriées – p. ex., ralentir – pour ajuster l'heure d'arrivée du navire.</p>

14.6 Anchorage
procedures

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'avitaillement 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

	<p>en matière de sécurité, de gestion de l'environnement et de prise en compte de la communauté.</p>
<p>14.7 Mazoutage et ravitaillement en carburant</p>	<p>MAZOUTAGE AU GAZ NATUREL LIQUÉFIÉ (GNL)</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Appendix A</p>	<p>FIRST NARROWS – PROFONDEURS MINIMALES DU CHENAL ET TIRANT D'AIR MAXIMAUX DES NAVIRES SELON LE FACTEUR DE LARGEUR HORS MEMBRURES ZCT-1 POUR LA LARGEUR DU CHENAL</p> <p>Profondeur de contrôle et zéro hydrographique</p>

Feuille de données du terminal	Raffinerie Parkland
Feuille de données du terminal – VAFFC	Restrictions de tailles : LHT= 106 m to 230 m // POUTRE= 22,6 m – 32,3 m // Max draft 11.5 // Max TPL 75,000 t
Feuille de données du terminal	Terminal Lantic

GUIDE DES SECTIONS DU PORT: FEUILLES DE DONNÉES DES TERMINAUX

Terminal	LANTIC INC.		
Zone	Port de Vancouver – Rive sud		
Date	Septembre 2024		
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	<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	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				

Commentaires et questions

Le présent avis est publié sur le site Web de l'Administration portuaire pour une période de 45 jours afin d'informer les utilisateurs et les intervenants du port ainsi que les membres du public des modifications proposées aux pratiques et procédures décrites dans le *Guide d'information portuaire*.

Administration portuaire Vancouver-Fraser
Avis de modification : Guide d'information portuaire

Toute personne concernée par ces modifications peut poser des questions et faire part de ses commentaires par écrit, en anglais ou en français, et les envoyer par courriel à portinfoguide@portvancouver.com à l'attention du spécialiste des opérations maritimes, au plus tard le **17 janvier 2025**. Tous les commentaires reçus seront pris en compte avant la mise en œuvre des modifications proposées.