



Rapport sur la prise en compte des commentaires

Date de publication: 1 novembre 2023

Contexte

En vertu de la *Loi maritime du Canada*, toutes les administrations portuaires du Canada peuvent établir des pratiques, des procédures et des zones de contrôle de la sécurité pour les navires et la sécurité nautique et les activités de plaisance, dans les limites du territoire de compétence de l'Administration portuaire. L'Administration portuaire Vancouver-Fraser (APVF) est l'agence fédérale chargée de veiller à la sécurité et à l'efficacité du trafic maritime dans le Port de Vancouver. Depuis plusieurs années, elle a mis en place des règles de navigation et de sécurité nautique au sein de son territoire de compétence afin d'assurer la sécurité de tous les utilisateurs du port.

Le 1er septembre 2023, l'Administration portuaire a publié un avis de modification concernant les éléments suivants :

- Ajout de nouvelles définitions et mise à jour des définitions existantes
- Mise à jour des pratiques et procédures relatives aux navires se déplaçant le long d'un poste à quai
- Ajout du banc Neptune aux exigences relatives à la profondeur d'eau sous quille
- Modification des exigences en matière de surplomb pour les navires
- Mise à jour des procédures relatives à la zone de contrôle de la circulation de First Narrows (TCZ-1) – Tableau 1 – Vraquiers
- Mise à jour concernant les opérations de fret au mouillage
- Introduction d'un langage et de procédures de gestion active de la circulation des navires pour la TCZ-2
- Introduction de procédures d'escorte de sécurité des navires
- Renseignements supplémentaires concernant l'inspection et le nettoyage sous-marins
- Actualisation du Guide d'information du port avec des mises à jour générales qui n'affecteront pas l'intention ou la mise en œuvre

Après la période de consultation publique de 30 jours, l'Administration portuaire a examiné et pris en compte tous les commentaires avant de mettre à jour les pratiques et procédures. Les modifications finales reflètent l'engagement de l'Administration portuaire à promouvoir la sécurité sur l'eau pour le trafic commercial et les plaisanciers et sont disponibles dans le [Guide d'information du port](#).

Vue d'ensemble

L'Administration portuaire a reçu des commentaires au cours de la période de consultation qui s'est déroulée du 1er septembre au 3 octobre 2023. Le présent rapport résume les commentaires reçus ainsi que la réponse de l'Administration portuaire aux commentaires portant sur les modifications proposées.

Résumé des commentaires reçus	Réponse de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser
Clarifier si un préavis de 96 heures est obligatoire pour les navires ayant l'intention d'effectuer des opérations dans des terminaux privés, tout en exigeant des mouillages dans le territoire de compétence de l'APVF.	Les navires qui ont l'intention d'effectuer des opérations dans des terminaux privés tout en ayant besoin de mouillages relevant de l'autorité de l'APVF doivent toujours donner un préavis de 96 heures.
Clarification sur la question de savoir si le capitaine doit soumettre le préavis d'arrivée ou si un agent peut le faire.	L'agent est responsable de la présentation du préavis d'arrivée de 96 heures. Le processus sera similaire à ce qui se fait actuellement pour d'autres demandes de service sur le portail de la porte d'accès du Pacifique.
Il convient d'envisager que les renseignements supplémentaires requis pour les demandes de service des navires soient également regroupés ou incorporés dans le nouveau système NOA/PAIR 96 heures à l'avance.	L'APVF vise à simplifier les formulaires de déclaration et à les rendre cohérents. Toutefois, dans le cas présent, la notification préalable à l'arrivée dans les 96 heures et la demande de service répondent à deux objectifs différents. Le préavis de 96 heures est un avis de notification destiné à soutenir la planification et les opérations, tandis que les formulaires de demande de service correspondent à des autorisations très spécifiques à l'activité, au lieu et à la période.
Des éclaircissements sont demandés sur les raisons pour lesquelles un délai de 4 heures a été choisi pour les changements et si l'APVF a pris en compte les changements de délais en ce qui concerne la gestion des navires entrants et des arrivées des navires participant au programme ECHO dans le cadre de l'essai pilote pour les mouillages dans la région sud des îles Gulf.	L'APVF a tenu compte de plusieurs facteurs pour déterminer ce délai. L'objectif premier consiste à planifier la demande et l'attribution des mouillages. La fenêtre de 4 heures a été choisie pour réduire au minimum la charge de travail des agents qui doivent soumettre à nouveau de petits changements apportés à l'heure d'arrivée estimée. En outre, tout changement au-delà de quatre heures aura un impact sur nos procédures de planification et d'affectation.

<p>Répondre aux préoccupations soulevées par le formulaire de demande de service pour le déhalage/la relève sans pilote, dans lequel l'une des conditions, « Des préposés aux amarres sont employés », doit être reconnue et acceptée avant l'envoi du formulaire. Le problème est que cette condition est obligatoire même pour les navires qui n'effectuent que des mouvements de déhalage modestes de cinq à dix mètres, qui ne nécessitent généralement pas l'intervention de préposés aux amarres.</p>	<p>Pour résoudre ce problème, nous mettrons à jour le formulaire de demande de service du portail de la porte d'accès du Pacifique afin de mieux l'aligner sur les procédures décrites dans le Guide d'information du port concernant le déhalage.</p>
<p>Commentaire concernant la définition selon laquelle dans des « cas rares et des situations urgentes, l'Administration portuaire peut autoriser les navires à effectuer le déchargement et le transbordement de la cargaison au mouillage avec certaines restrictions », l'APVF reconnaissant que les opérations limitées de déchargement de fret au mouillage de manière urgente seraient incluses.</p>	<p>Il convient de noter que ces situations seront examinées au cas par cas tout en veillant à ce que la fluidité du port soit maintenue. L'utilisation prolongée d'un mouillage, en particulier dans l'arrière-port, par un seul opérateur a un impact négatif sur la chaîne d'approvisionnement et les autres utilisateurs. Les mouillages de l'arrière-port sont destinés à une utilisation à court terme afin de maintenir la fluidité du port.</p>
<p>Inclure dans la demande de service pour les opérations de plongée une section permettant d'inclure l'autorisation (ou la notification) du terminal ou de l'installation à quai.</p>	<p>Le site Web du portail de la porte d'accès du Pacifique contient une demande de service intitulée « Autres services » qui ne concerne pas exclusivement les opérations de plongée. Lors des opérations de plongée, la procédure à bord doit déjà inclure l'obtention de l'autorisation du terminal ou de l'installation à quai ou la notification de la présence de plongeurs. L'opérateur de plongée doit également être pleinement conscient des exigences de notification établies par le terminal.</p>
<p>En ce qui concerne les procédures d'escorte pour la sécurité des navires, qui précisent que les capitaines ou les agents des navires doivent réserver les services d'escorte 48 heures avant les trajets prévus. Il est nécessaire de clarifier si cela implique le transfert de la coordination et des coûts potentiels aux agents ou si cela souligne simplement l'appui de l'APVF en ce qui concerne la sécurité du trafic des navires.</p>	<p>Après un examen plus approfondi et une rétroaction de la part du secteur, les exigences des sections 11.5 et 8.14 concernant les procédures d'escorte pour la sécurité des navires et la réservation 48 heures à l'avance pour les services d'escorte seront suspendues. L'APVF poursuivra ses consultations avec les parties prenantes sur ce sujet.</p>

<p>Une recommandation visant à ce que l'APVF fournisse une définition du terme « surplomb ».</p>	<p>Une définition du terme « surplomb » sera fournie par l'APVF comme suit : « Surplomb : La distance entre le point d'amarrage le plus éloigné du poste à quai et la proue ou la poupe du navire ».</p>
<p>Commentaire selon lequel il devrait y avoir une distinction claire entre les termes « déhalage » et « glissement ».</p>	<p>Une définition du terme « déhalage » sera fournie par l'APVF comme suit : « Déhalage : Le processus par lequel un navire utilise des cordes, des câbles ou des amarres pour tirer et contrôler son mouvement ou sa position le long d'un espace désigné, tel que le même poste à quai ».</p>
<p>Les navires qui pratiquent le déhalage devraient envisager des lignes directrices supplémentaires pour le déhalage à des postes à quai situés à l'intérieur de TCZ spécifiques, en particulier là où les courants de marée, les marées et le trafic des navires adjacents pourraient avoir un impact plus important.</p>	<p>Nous comprenons les commentaires et les recommandations concernant la section 8.11 sur les navires utilisant la procédure de déhalage. Nous prenons note de ces préoccupations, mais il est essentiel de maintenir une cohérence et une approche normalisée dans l'ensemble du port pour des raisons de sécurité et d'efficacité opérationnelle. Nous continuerons à aller de l'avant avec les dispositions existantes, qui sont conçues pour garantir des pratiques de déhalage sécuritaires dans tous les terminaux du port. Ces procédures ont été établies pour répondre à un large éventail de scénarios opérationnels et de considérations de sécurité afin de protéger les intérêts de toutes les parties prenantes, y compris les navires, les opérateurs de terminaux et l'Administration portuaire. Ces mesures visent à renforcer les efforts d'atténuation des risques et à rationaliser la terminologie, en remplaçant le terme « glissement » par le terme « déhalage » afin de mieux refléter les pratiques actuelles de l'industrie.</p>
<p>Répondre aux préoccupations selon lesquelles une approche unique pour le déhalage doit être examinée de manière plus approfondie.</p>	<p>Il convient de noter que les procédures/processus décrits en ce qui concerne le « déhalage » ne visent pas à changer ce qui a été fait dans le passé, mais plutôt à fournir des orientations supplémentaires et des modifications de langage pour améliorer la clarté et la sécurité des opérations de déhalage.</p>