PORT of vancouver | Vancouver Fraser Port Authority

# Document sur les droits

En vigueur le 1er janvier 2024

Canada

# Table des matières

1. Préface/avis au public ..... 1
2. Droits sur les navires, le fret et les passagers ..... 2
2.1. Droits de port ..... 2
2.1.1. Tarifs des droits de port par tonneau de jauge brute (TJB)* : ..... 3
2.2. Droits d'amarrage ..... 3
2.2.1. Droits d'amarrage : Fleuve Fraser et Vancouver ..... 4
2.2.2. Droits d'amarrage : Nord du fleuve Fraser ..... 4
2.3. Droits sur les navires de passagers et par passager ..... 5
2.3.1. Droits par passager ..... 5
2.3.2. Frais d'utilisation des services et installations ..... 5
2.3.3. Frais d'approvisionnement en eau douce au terminal de croisières ..... 6
2.4. Droits de quai ..... 6
2.4.1. Fret non conteneurisé : Fleuve Fraser ..... 7
2.4.2. Fret non conteneurisé : Vancouver ..... 7
2.4.3. Fret conteneurisé : Fleuve Fraser et Vancouver ..... 8
2.4.4. Incitatif à la ponctualité pour les porte-conteneurs ..... 8
2.5. Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès ..... 8
2.5.1. Fret conteneurisé ..... 9
2.5.2. Fret non conteneurisé ..... 9
2.6. Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès 2 ..... 10
2.6.1. Fret conteneurisé ..... 10
2.6.2. Fret non conteneurisé ..... 11
2.6.3. Versement des frais GIF2 ..... 11
2.6.4. Exemptions ..... 12
2.7. Autres frais ..... 12
2.7.1. Taux pour les marchandises (nord du fleuve Fraser seulement) ..... 12
2.7.2. Frais liés à l'installation d'examen des conteneurs de Tsawwassen ..... 12
3. Services de l'Administration portuaire – Frais administratifs et droits d'utilisation ..... 12
3.1. Frais environnementaux ..... 12
3.2. Frais d'entretien ..... 12
3.3. Frais d'équipement ..... 13
3.4. Frais liés à la sécurité et aux opérations ..... 13
3.4.1. Main-d'œuvre ..... 13
3.4.2. Équipement ..... 13
3.4.3. Frais indirects ..... 13
3.4.4. Frais de demande : Fleuve Fraser ..... 13
3.4.5. Opérations terrestres ..... 14
3.4.6. Frais de laissez-passer portuaire ..... 14

3.4.7. Autres services : 14
3.4.8. Billots 14
3.5. Frais de compte en souffrance 15
3.6. Frais de projet et de permis de construire 15
3.6.1. Frais de demande de permis de projet 15
3.7. Frais de documentation concernant les ententes foncières 16
3.7.1. Location 16
3.7.2. Entente 16
3.8. Frais de services publics 16
3.8.1. Services publics 16
3.8.2. Électricité 16
3.8.3. Gaz naturel 16
3.9. Frais liés aux émissions de diesel non routier 16
3.9.1. Calcul des frais liés aux EDNR 17
3.9.2. Rabais sur les frais liés aux EDNR 18
4. Terminologie 19
4.1. Modalités générales 19
4.1.1. Application 19
4.1.2. Exemptions 19
4.1.3. Droit de refuser du fret, des conteneurs ou des marchandises 19
4.1.4. Enlèvement obligatoire des marchandises 19
4.1.5. Sécurité 20
4.1.6. Responsabilité 20
4.1.7. Marchandises dangereuses 21
4.1.8. Utilisation de la présomption d'acceptation du Port 21
4.1.9. Frais en général 21
4.1.10. Montants en dollars canadiens 21
4.1.11. À qui payer les frais? 21
4.1.12. Paiement des droits 22
4.1.13. Poids et mesures 22
4.1.14. Documents 22
4.1.15. Date d'entrée en vigueur du document relatif aux droits 22
4.2. Définitions 22
4.3. Abréviations 26
4.4. Facteurs de conversion 27
Annexe A : Critères environnementaux et documents justificatifs requis 28
Tarif platine 28
Tarif or29
Tarif argent 30

Tarif bronze ..... 32
Notes ..... 34
Annexe B : Processus et règles d'application des tarifs ..... 36
Recours ..... 37
Annexe C : Application des frais liés à l’infrastructure de la porte d’accès ..... 38
Annexe D : Application des frais liés à l’infrastructure de la porte d’accès 2 ..... 39
Annexe E : Carte du territoire de compétence ..... 41

# 1. Préface/avis au public

Le présent document est préparé et publié par l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (ci-après dénommée « l'**Administration portuaire** ») et peut être dénommé le « **document sur les droits** ».

L'Administration portuaire a été créée le 1er janvier 2008 par la fusion de trois administrations portuaires du Lower Mainland de la Colombie-Britannique. Le territoire de compétence de l'Administration portuaire comprend les zones suivantes, telles que décrites à l'annexe E.

- Vancouver
- Fleuve Fraser
- Nord du fleuve Fraser

À l'exception des conditions stipulées à l'article 51 de la *Loi maritime du Canada*, le présent document relatif aux droits peut être modifié, révoqué, remplacé ou altéré de toute autre manière par l'Administration portuaire, à sa seule discrétion, à tout moment et sans préavis.

Les renseignements concernant les installations, les modalités et les droits, tels qu'ils figurent dans le présent document, peuvent être obtenus à l'adresse suivante :

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

À l'attention de : Service du développement commercial

Téléphone : Numéro sans frais 1-888-767-8826
Dans l'agglomération de Vancouver 604-665-9091
Télécopieur : 1-866-284-4271

Site Web : https://www.portvancouver.com/fr/

Courriel : demandes_commerciales@portvancouver.com

# 2. Droits sur les navires, le fret et les passagers

## 2.1. Droits de port

**Sommaire**

L'Administration portuaire perçoit des droits de port auprès des navires faisant escale dans le port. Ces droits sont destinés à recouvrer les investissements et les coûts associés aux opérations portuaires, y compris celles qui contribuent à la sûreté, à la sécurité et à la propreté du port, ainsi qu'à certaines infrastructures d'utilisation commune.

Sous réserve des exceptions mentionnées dans le présent document, le propriétaire de tout navire faisant escale dans le port doit payer des droits de port à l'Administration portuaire aux taux indiqués dans la section 2.1.1 du présent document, qui sont fondés, en partie, sur des critères environnementaux. Les critères environnementaux et les documents justificatifs requis figurent à l'annexe A : Critères environnementaux et documents justificatifs requis, jointe à la présente et faisant partie du présent document sur les droits.

Les règles et le processus de demande par lesquels un propriétaire de navire ou son représentant local demande le tarif platine, or, argent ou bronze sont énoncés à l'annexe B : Processus et règles d'application des tarifs, jointe à la présente et faisant partie du présent document sur les droits.

**Exemptions, limites et processus**

(a) Nonobstant la section 2.1 ci-dessus, les droits de port ne sont pas payables à l'égard d'un navire :

(i) d'un type ou d'un modèle non commercial qui appartient à Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province ou à un gouvernement étranger et qui n'est pas engagé dans une activité commerciale;

(ii) d'un type ou d'une conception non commerciale qui est utilisé uniquement pour la plaisance;

(iii) qui entre dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire et la quitte au cours d'une période de 12 heures consécutives sans se livrer à une activité commerciale; toutefois, les droits de port sont payables à l'égard de tous les navires qui entrent dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire aux fins d'avitaillement, quel que soit le nombre d'heures passées à l'intérieur du territoire de compétence de l'Administration portuaire;

(iv) en détresse qui entre dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire pour obtenir des services d'urgence ou de réparation et qui n'exerce pas d'activité commerciale;

(v) qui rentre avant l'autorisation finale d'un organisme autorisé ou de la capitainerie de l'Administration portuaire pour sa destination finale lors d'un voyage unique en haute mer, à partir d'un mouillage temporaire ou d'un terminal situé dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire;

(vi) immatriculé au Canada et engagé exclusivement dans des opérations de pêche en vertu d'un permis valide délivrée à ce navire au titre de la *Loi sur les pêches*, de la *Loi sur la Convention relative au secteur de la pêche du flétan du Pacifique nord* ou de la *Loi sur la convention concernant les pêcheries du Pacifique Nord*.

(b) Les droits de port pour les navires côtiers et les traversiers ne sont pas payables pour le même navire plus de cinq fois par année civile. Les droits de port pour les navires de différent type ou de conception différente ne sont pas payables pour le même navire plus de 35 fois par année civile. Aux fins de la présente section, les navires côtiers comprennent les remorqueurs.

(c) Tous les navires exemptés en vertu de cette section n'ont pas besoin de soumettre une demande tarifaire.

L'Administration portuaire se réserve le droit, à sa discrétion, de déterminer les droits de port tels que définis dans la section 2.1.1 ci-dessous :

(a) le tonnage brut enregistré de tout navire qui n'a pas de tonnage brut enregistré;

(b) si la demande tarifaire répond aux critères énoncés à l'annexe A : Critères environnementaux et documents justificatifs requis et si les documents justificatifs fournis sont acceptables.

### 2.1.1. Tarifs des droits de port par tonneau de jauge brute (TJB)* :

| | | Tarif |
|---|---|---|
| (a) | Tarif de base | 0,112 $ |
| (b) | Tarif bronze | 0,086 $ |
| (c) | Tarif argent | 0,072 $ |
| (d) | Tarif or | 0,060 $ |
| (e) | Tarif platine | 0,028 $ |

** Frais minimum par escale : 30,00 $*

## 2.2. Droits d’amarrage

**Sommaire**

L'Administration portuaire perçoit des droits d'amarrage basés sur la taille physique du navire lorsque ce dernier utilise un poste à quai appartenant à l'Administration portuaire, ainsi que sur la durée du séjour du navire au poste à quai. Ces droits s'appliquent également aux navires qui sont amarrés à un autre navire occupant un poste à quai appartenant à l'Administration portuaire ou qui sont amarrés le long de celui-ci. Les droits d’amarrage visent à recouvrer les investissements et les frais associés au tablier de quai, au dragage des postes à quai et à l’entretien.

Le propriétaire du navire devra s'acquitter des droits d'amarrage prévus aux sections 2.2.1 et 2.2.2 du présent document.

Les droits d'amarrage sont calculés sur la base de la longueur hors tout enregistrée (« LHT ») du navire en mètres, à partir du moment où la première amarre est mise en place jusqu'au moment où la dernière amarre est larguée. Le propriétaire du navire sera facturé par heure, arrondie au quart d’heure le plus près.

En ce qui concerne le fleuve Fraser, dans une situation où un navire est prêt à partir, mais doit rester à quai pour attendre une marée montante, la période d'amarrage se termine lorsque le navire est prêt à partir et qu'il en informe l'Administration portuaire ou l'opérateur du terminal.

**Exemptions**

Les droits d'amarrage ne sont pas exigés pour les navires suivants :

(a) un navire qui, de l'avis de l'Administration portuaire, n'est pas d'un type ou d'une conception commerciale et appartient à Sa Majesté du chef du Canada ou à un gouvernement étranger;

(b) un remorqueur qui s'amarre à un autre navire ou se désamarre d'un autre navire;

(c) un navire qui charge ou décharge des marchandises à destination ou en provenance d'un navire qui paie des droits d'amarrage à l'Administration portuaire;

(d) un navire qui charge ou décharge des marchandises sur la propriété de l'Administration portuaire (souvent en vue d'une réexpédition ultérieure), lesdites marchandises étant chargées ou reçues d'un navire sur la propriété de l'Administration portuaire qui paie des droits d'amarrage à l'Administration portuaire.

L'Administration portuaire se réserve le droit, à sa discrétion, de déterminer la longueur de tout navire afin de calculer les droits d'amarrage.

### 2.2.1. Droits d'amarrage : Fleuve Fraser et Vancouver

(a) Canada Place :

(i) 9,46 $ x longueur du navire (en mètres) pour la première période de 12 heures ou une partie de celle-ci;

(ii) 0,84 $ x longueur du navire (en mètres) par heure ou partie d'heure après la 12e heure*.

* *sous réserve d'un tarif réduit de 9,27 $ x longueur du navire (en mètres) pour la deuxième période entière de 12 heures et les suivantes.*

(b) Tous les autres terminaux :

<u>Navires côtiers, remorqueurs, navires de pêche et yachts</u>
0,144 $ par compteur d'heures de longueur hors tout (LHT), frais minimum de 92,49 $ par visite de terminal

<u>Navires océaniques pendant les périodes de travail</u>
0,539 $ par compteur d'heures de LHT, frais minimum de 396,38 $ par visite de terminal

<u>Navires océaniques pendant les périodes non ouvrables</u>
0,197 $ par compteur d'heures de LHT, frais minimum de 396,38 $ par visite de terminal

« Les périodes non ouvrables correspondent à l'heure actuelle à la fête du Travail, de midi la veille de Noël à minuit le jour de Noël, et de midi la veille du Nouvel An à minuit le jour du Nouvel An.

Tous les navires seront facturés par heure, arrondie au quart d'heure le plus près.

### 2.2.2. Droits d'amarrage : Nord du fleuve Fraser

Accons - 90,00 $ par jour

## 2.3. Droits sur les navires de passagers et par passager

### 2.3.1. Droits par passager

**Sommaire**

Ces droits sont facturés pour recouvrer les investissements et les frais associés à la fourniture des installations du terminal de croisières et de l'infrastructure.

(a) Les droits par passager indiqués ci-dessous seront payés par le propriétaire et s'appliqueront à chaque passager embarquant, débarquant, en transit et passant la nuit sur un navire se trouvant sur la propriété de l'Administration portuaire.

| | **Vendredi/samedi/ dimanche/lundi** | **Mardi/mercredi/ jeudi** |
|---|---|---|
| Par passager embarquant | 19,34 $ | 18,58 $ |
| Par passager débarquant | 19,34 $ | 18,58 $ |
| Par passager en transit ou passager passant la nuit, par jour | 19,34 $ | 18,58 $ |

### 2.3.2. Frais d'utilisation des services et installations

**Sommaire**

Destinés à recouvrer les investissements et les coûts associés à la fourniture de postes à quai et d'infrastructure pour les croisières.

(a) Les frais pour les services et installations visées au paragraphe g) sont payables par le propriétaire de chaque navire de passagers à quai sur la propriété de l'Administration portuaire et qui arrive et/ou repart avec des passagers.

(b) Sous réserve des alinéas c) à f) qui suivent, les frais pour les services et installations visés à l'alinéa g) sont calculés pour un navire de passagers pour la période commençant au moment où la première amarre est mise en place et se terminant au moment où la dernière amarre est larguée.

(c) Lorsqu'un navire de passagers arrive pendant une période de travail, les frais pour les services et installations sont calculés à partir du moment où la première amarre est mise en place jusqu'à la fin de la période de travail si le navire de passagers débute une période d'escale immédiatement après.

(d) Après une période d'escale, lorsque le navire de passagers se trouve dans une période de travail, les frais pour les services et installations sont calculés à partir du début de la période de travail jusqu'à ce que la dernière amarre soit larguée.

(e) Les frais pour les services et installations sont calculés sur une période d'au moins 12 heures.

(f) Lorsqu'un navire de passagers part avec des passagers après une escale, les frais pour les services et installations s'appliquent pour chaque période de 12 heures pendant laquelle les passagers ont accès au navire avant que la dernière amarre ne soit larguée.

(g) Les frais de service et d'installation sont les suivants :

| | **Vendredi/samedi/ dimanche/lundi** | **Mardi/mercredi/ jeudi** |
|---|---|---|
| La première période ou partie de période de 12 heures*. | 42,50 $ x longueur du navire (en mètres) | 40,67 $ x longueur du navire (en mètres) |
| Chaque heure suivante jusqu'à un maximum de 22,00 $ x longueur du navire (en mètres) pour chaque période ou partie de période de 12 heures*. | 2,00 $/heure x longueur du navire (en mètres) | 2,00 $/heure x longueur du navire (en mètres) |

** Frais calculés sur la base d'un navire de taille moyenne (250 m avec environ 2 200 passagers) à quai pendant 12 heures.*

### 2.3.3. Frais d'approvisionnement en eau douce au terminal de croisières

**Sommaire**

Ces frais doivent être versés par le propriétaire de tout navire de passagers pour l'approvisionnement en eau douce et s'établissent comme suit :

Eau douce fournie aux navires 2,34 $ par tonne*

** Sujet à changement selon les mises à jour des tarifs de la ville de Vancouver.*

## 2.4. Droits de quai

**Sommaire**

Les droits de quai correspondent à des frais visant à couvrir la manutention du fret, des marchandises et des conteneurs sur le territoire de compétence de l'Administration portuaire. Les droits sont basés sur le poids ou la mesure du fret et varient en fonction du type de fret et/ou de marchandise. Les droits de quai visent à recouvrer les investissements et les frais associés à la fourniture de l'infrastructure du port et des services de manutention des marchandises

(a) Sous réserve des paragraphes d) et e) ci-dessous, les droits de quai sur les conteneurs chargés, tant à l'exportation qu'à l'importation, sont perçus comme indiqué à la section 2.4.3. Les droits de quai pour le fret non conteneurisé sont perçus conformément aux sections 2.4.1 et 2.4.2.

(b) Les droits de quai sur les conteneurs chargés sont à la charge du propriétaire du conteneur, et les droits de quai pour les marchandises non conteneurisées sont à la charge du propriétaire des marchandises.

(c) L'Administration portuaire se réserve le droit de classer toute marchandise et la décision de l'Administration portuaire à cet égard est définitive et contraignante.

(d) Les droits de quai ne seront pas calculés plus d'une fois pour les marchandises transbordées (y compris les conteneurs chargés). En outre, les conteneurs transbordés sont soumis une seule fois à des droits de quai au taux d'exportation applicable.

(e) Lorsque les marchandises (y compris les conteneurs chargés) sont transférées du côté vers le large d'un navire à un autre, déchargées du côté vers le large d'un navire directement sur l'eau ou chargées de l'eau directement sur un navire, les droits seront réduits de 50 %.

**Exemptions :**

Aucun droit de quai ne sera perçu pour ce qui suit :

(a) les provisions de bord et le combustible de soute utilisés uniquement pour un navire qui charge ou décharge des marchandises ou paie des droits d'amarrage en ce qui concerne la propriété de l'Administration portuaire, à condition que l'Administration portuaire ne délivre pas de reçu pour les provisions et le combustible;

(b) les matériaux de réparation, le revêtement ou le lest livrés à un navire chargeant ou déchargeant des marchandises ou payant un droit d'amarrage sur la propriété de l'Administration portuaire et destinés à son seul usage;

(c) les conteneurs vides, sauf s'ils sont transportés et chargés par un navire, auquel cas les droits de quai applicables aux marchandises non conteneurisées s'appliqueront.

### 2.4.1. Fret non conteneurisé : Fleuve Fraser

Les frais de manutention du fret non conteneurisé sur la propriété de l'Administration portuaire pour le fleuve Fraser sont indiqués dans le tableau suivant :

| Marchandise | Unité | Taux par unité |
|---|---|---|
| Véhicules transitant par les terminaux d'automobiles | Unité | 8,67 $ |
| Divers : billots | MPMP-Scribner | 3,96 $ |
| Divers : bois d'œuvre | MPMP | 1,66 $ |
| Divers : pâte de bois | Tonne | 1,44 $ |
| Vrac sec | Tonne | 0,74 $ |
| Vrac liquide | Tonne | 0,53 $ |
| Toutes les autres marchandises non spécifiées ailleurs (NSA) | Tonne | 1,44 $* |

* Les droits de quai sont calculés sur la base du plus grand nombre de tonnes ou du plus grand volume (mètre cube).

### 2.4.2. Fret non conteneurisé : Vancouver

Les frais de manutention du fret non conteneurisé sur la propriété de l'Administration portuaire pour Vancouver sont indiqués dans le tableau suivant :

| Marchandise | Unité | Taux par unité |
|---|---|---|
| Divers : billots | MPMP-Scribner | 5,98 $ |
| Divers : bois d'œuvre | MPMP | 3,31 $ |
| Divers : pâte de bois | Tonne | 2,93 $ |
| Vrac sec | Tonne | 0,74 $ |
| Toutes les autres marchandises non spécifiées ailleurs (NSA) | Tonne | 3,07 $ |

### 2.4.3. Fret conteneurisé : Fleuve Fraser et Vancouver

Les frais de manutention des conteneurs sur la propriété de l'Administration portuaire pour le fleuve Fraser et Vancouver sont indiqués dans le tableau suivant :

| Tarif par direction et par EVP | Fleuve Fraser | Vancouver |
|---|---|---|
| Importations chargées (conteneur plein) | 23,77 $ | 47,44 $ |
| Exportations chargées (conteneur plein) | 17,17 $ | 33,82 $ |

### 2.4.4. Incitatif à la ponctualité pour les porte-conteneurs

Incitatif étalonné basé sur les droits de quai qui tient compte de l'arrivée ponctuelle des navires dans un délai de huit heures à partir de l'heure de début prévue de leur horaire réservé au quai du terminal; pour les porte-conteneurs uniquement.

(a) Le programme de mesures incitatives commence le 1er janvier 2024.

(b) Toutes les compagnies maritimes de transport de conteneurs qui exploitent des navires recevront un rapport mensuel sur la ponctualité des navires au cours de l'année 2024.

(c) Après le 31 décembre 2024, le pourcentage global de navires arrivés à l'heure de chaque opérateur pour l'année entière déterminera la réduction des droits de quai par rapport au taux de droits de quai de 2024, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

(d) En 2025, les opérateurs des navires recevront le rabais sur les droits de quai, s'il y a lieu, en raison de la ponctualité globale des navires en 2024 et sur la base des droits de quai bruts payés en 2024.

(e) L'arrivée anticipée d'un navire faisant une escale hebdomadaire prévue est considérée comme une arrivée ponctuelle.

(f) Les remises sur les droits de quai applicables aux nouveaux transporteurs seront calculées au prorata à partir du début du nouveau service.

**Incitatif à la ponctualité pour les porte-conteneurs**
**Limites et droits de quai pour 2024**

| Pourcentage de navires ponctuels (sur l'année) | Taux de rabais (remise sur les droits de quai) |
|---|---|
| ≥90 % | 15 % |
| 75-89 % | 5 % |
| 0-74 % | 0 % |

## 2.5. Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès

**Sommaire**

L'Administration portuaire soutient le programme d'infrastructure de la porte d'accès qui comprend le développement de dix-sept projets d'infrastructure dans trois zones commerciales, à savoir la zone commerciale de Roberts Bank, la zone commerciale de la rive nord et la zone commerciale de la rive sud, chacune étant décrite dans l'annexe C ci-jointe. Ces projets d'infrastructure devraient accroître l'efficacité et la productivité de la chaîne d'approvisionnement. Les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès doivent permettre à l'Administration portuaire de recouvrer 90 % de ses investissements et coûts associés au

programme d'infrastructure de la porte d'accès auprès des utilisateurs qui bénéficieront des améliorations de l'infrastructure des zones commerciales.

Comme indiqué aux points 2.5.1 et 2.5.2 ci-dessous, les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès diffèrent entre le fret conteneurisé et le fret non conteneurisé et varient en outre par zone commerciale afin de refléter les différents niveaux d'investissement de l'Administration portuaire dans chaque zone commerciale.

### 2.5.1. Fret conteneurisé

**Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès – Montant à verser par EVP**

| Zone commerciale | 2024 |
|---|---|
| Zone commerciale de la rive nord | 1,43 $ |
| Zone commerciale de la rive sud | 1,92 $ |
| Zone commerciale de Roberts Bank | 0,50 $ |

### 2.5.2. Fret non conteneurisé

Les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès pour le fret non conteneurisé doivent être versés par le propriétaire des marchandises sur la base du tonnage du fret chargé ou déchargé d'un navire sur le quai.

**Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès**

| Zone commerciale | 2024 |
|---|---|
| Zone commerciale de la rive nord | |
| • Taux pour le bois d'œuvre par MPMP | 0,09 $ |
| • Taux pour les billots en vrac par MPMP-Scribner | 0,25 $ |
| • Taux pour les autres marchandises, par tonne | 0,07 $ |
| Zone commerciale de la rive sud | |
| • Taux pour les marchandises, par tonne | 0,21 $ |
| Zone commerciale de Roberts Bank | |
| • Taux pour les marchandises, par tonne | 0,06 $ |

Les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès sont payables mensuellement et dans un délai de 30 jours à compter de la date de facturation. Les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès sont facturés et perçus, comme le détermine l'Administration portuaire, à sa seule discrétion, soit directement par l'Administration portuaire, soit par les opérateurs de terminaux désignés à l'annexe C ci-jointe agissant pour le compte de l'Administration portuaire.

Les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès ne seront pas calculés plus d'une fois pour les marchandises transbordées (y compris les conteneurs chargés).

**Exemptions :**

Les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès ne sont pas dus pour les éléments suivants :

(a) les provisions de bord et le combustible de soute utilisés uniquement pour un navire qui charge ou décharge des marchandises;

(b) les matériaux de réparation, le revêtement ou le lest livrés à un navire chargeant ou déchargeant des marchandises et destinés à son seul usage;

(c) les conteneurs vides.

## 2.6. Frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès 2

**Sommaire**

L'Administration portuaire soutient le développement de projets d'infrastructure et d'initiatives dans la zone commerciale de Roberts Bank, la zone commerciale de la rive nord, la zone commerciale de la rive sud, la zone commerciale du fleuve Fraser et à l'est du pont Second Narrows. Ces projets d'infrastructure devraient accroître l'efficacité et la productivité de la chaîne d'approvisionnement. Les frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès 2 (GIF2) sont destinés à permettre à l'Administration portuaire de recouvrer 90 % de ses coûts associés auprès des utilisateurs qui bénéficieront de l'infrastructure améliorée et/ou dont les activités contribuent à la nécessité d'améliorer l'infrastructure, comme décrit dans l'annexe D ci-jointe.

Comme indiqué aux points 2.6.1 et 2.6.2 ci-dessous, les frais GIF2 diffèrent entre le fret conteneurisé et le fret non conteneurisé et varient en outre afin de refléter les différents niveaux de réalisation des projets dans chaque zone commerciale.

### 2.6.1. Fret conteneurisé

Les frais GIF2 pour le fret conteneurisé doivent être versés par le propriétaire du navire.

Les modifications suivantes des frais GIF2 entreront en vigueur le 1er janvier 2024.

**Frais GIF2 pour le projet d'amélioration des routes Portside/Blundell – Montant à verser par EVP chargé**

| Zone commerciale | 2024 |
|---|---|
| Zone commerciale de la rive nord (Lynnterm) | 0,00 $ |
| Zone commerciale de la rive sud (Vanterm, Centerm) | 0,00 $ |
| Zone commerciale Roberts Bank (Deltaport) | 0,00 $ |
| Zone commerciale du fleuve Fraser (DP World Fraser Surrey) | 0,00 $ |

Les modifications suivantes des frais GIF2 entreront en vigueur le 1er mars 2024. Les frais GIF2 2023 demeureront en vigueur jusqu'au 29 février 2024 :

**Frais GIF2 – Montant à verser par EVP chargé**

| Zone commerciale | Jusqu'au 29 février 2024 | À partir du 1er mars 2024 |
|---|---|---|
| Zone commerciale de la rive nord | 1,76 $ | 0,76 $ |
| Zone commerciale de la rive sud | 2,46 $ | 2,85 $ |
| Zone commerciale de Roberts Bank | 0,96 $ | 1,10 $ |
| Zone commerciale du fleuve Fraser | 4,08 $ | 5,33 $ |

### 2.6.2. Fret non conteneurisé

Les frais GIF2 pour le fret non conteneurisé doivent être versés par le propriétaire des marchandises sur la base du tonnage du fret chargé ou déchargé d'un navire sur le quai.

Les modifications suivantes des frais GIF2 entreront en vigueur le 1er mars 2024. Les frais GIF2 2023 demeureront en vigueur jusqu'au 29 février 2024 :

**Frais GIF2**

| Zone commerciale | Jusqu'au 29 février 2024 | À partir du 1er mars 2024 |
|---|---|---|
| Zone commerciale de la rive nord | | |
| • Taux pour le bois d'œuvre par MPMP | 0,11 $ | 0,07 $ |
| • Taux pour les billots en vrac par MPMP-Scribner | 0,31 $ | 0,20 $ |
| • Taux pour les autres marchandises, par tonne | 0,08 $ | 0,05 $ |
| Zone commerciale de la rive sud | | |
| • Taux pour les marchandises, par tonne | 0,25 $ | 0,30 $ |
| *Terminaux Second Narrows East (SNE) | | |
| • Taux pour les marchandises, par tonne | 0,13 $ | 0,13 $ |
| Zone commerciale de Roberts Bank | | |
| • Taux pour les marchandises, par tonne | 0,11 $ | 0,13 $ |
| Zone commerciale du fleuve Fraser | | |
| • Taux pour le bois d'œuvre par MPMP | 0,55 $ | 0,81 $ |
| • Taux pour les billots en vrac par MPMP-Scribner | 1,51 $ | 2,24 $ |
| • Taux pour les autres marchandises, par tonne | 0,40 $ | 0,59 $ |

***Report partiel pour les terminaux situés à l'est du pont Second Narrows (les « terminaux SNE »)**

| Terminaux Second Narrows East (SNE) | 2024 (reporté) |
|---|---|
| • Marchandises (par tonne métrique) | 0,13 $ |

Pour SNE, la date de mise en œuvre du début de la perception des frais a été reportée au 1er janvier 2025. Ce report se traduira par une période d'amortissement de 28 ans, au lieu de 30 ans, pour cette composante des frais GIF2 seulement.

### 2.6.3. Versement des frais GIF2

Les frais GIF2 sont payables mensuellement et dans un délai de 30 jours à compter de la date de facturation. Les frais GIF2 sont facturés et perçus, comme le détermine l'Administration portuaire, à sa seule discrétion, soit directement par l'Administration portuaire, soit par les opérateurs de terminaux désignés à l'annexe D ci-jointe agissant pour le compte de l'Administration portuaire.

Les frais GIF2 ne seront pas calculés plus d'une fois pour les marchandises transbordées (y compris les conteneurs chargés).

### 2.6.4. Exemptions

Les frais GIF2 ne sont pas dus pour les éléments suivants :

(a) les provisions de bord et le combustible de soute utilisés uniquement pour un navire qui charge ou décharge des marchandises;

(b) les matériaux de réparation, le revêtement ou le lest livrés à un navire chargeant ou déchargeant des marchandises et destinés à son seul usage;

(c) les conteneurs vides.

## 2.7. Autres frais

### 2.7.1. Taux pour les marchandises (nord du fleuve Fraser seulement)

| Marchandise | Unité | Taux par unité |
|---|---|---|
| Poisson et produits du poisson | Tonne | 0,068686 $ |
| Billots* | MPMP | 0,064308 $ |
| Pâte de bois | Barge ou accon | 36,73 $ |
| Toutes les autres marchandises non spécifiées ailleurs (NSA) | Barge ou accon | 36,73 $ |

* Les frais sur les billots doivent être payés par le propriétaire des ensembles et/ou des lots au moment de l'entrée dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire.

### 2.7.2. Frais liés à l'installation d'examen des conteneurs de Tsawwassen

**Sommaire**

Ces frais permettent à l'Administration portuaire de recouvrer une partie de ses coûts liés à l'installation d'examen des conteneurs de Tsawwassen.

Les frais doivent être versés par le propriétaire des marchandises inspectées à l'exploitant de l'installation d'examen des conteneurs de Tsawwassen et remis à l'Administration portuaire.

| | Unité | Taux par unité |
|---|---|---|
| Marchandises inspectées | EVP | 25,00 $ |

# 3. Services de l'Administration portuaire – Frais administratifs et droits d'utilisation

## 3.1. Frais environnementaux

Examen des essais/analyses environnementaux 200,00 $

## 3.2. Frais d'entretien

| Main d'œuvre ($/heure) | Heures régulières | ıres supplémentaires |
|---|---|---|
| Toutes les catégories d'emploi | 106,00 $ | 134,00 $ |

## 3.3. Frais d'équipement

| | ($/heure) |
|---|---|
| Camion-benne super capacité de 3 tonnes | 18,75 $ |
| Camion à plateforme Hino | 54,25 $ |
| Camion nacelle | 66,00 $ |
| Chariot élévateur | 13,50 $ |
| Grue Terex de 10 tonnes | 52,50 $ |
| Pelle rétrocaveuse | 34,50 $ |
| Camionnette | 13,50 $ |
| Fourgonnette | 13,50 $ |
| Véhicule tout terrain | 13,50 $ |

## 3.4. Frais liés à la sécurité et aux opérations

### 3.4.1. Main-d'œuvre

| Main d'œuvre ($/heure) | Heures régulières | Heures supplémentaires |
|---|---|---|
| Directeur, Opérations maritimes et capitaine du port | 188,22 $ | 237,03 $ |
| Directeur, Santé et sécurité | 188,22 $ | 237,03 $ |
| Gestionnaire, Opérations maritimes et sous-capitaine du port | 150,63 $ | 188,22 $ |
| Gestionnaire, Opérations maritimes et capitaine adjoint du port | 150,63 $ | 188,22 $ |
| Gestionnaire, Opérations maritimes et flotte | 150,63 $ | 188,22 $ |
| Gestionnaire, Sécurité et gestion des urgences | 150,63 $ | 188,22 $ |
| Gestionnaire, Sécurité et agent de la sécurité du port | 150,63 $ | 188,22 $ |
| Spécialiste de la sécurité | 111,55 $ | 139,41 $ |
| Spécialiste de l'hydrographie marine | 111,55 $ | 139,41 $ |
| Coordinateur des opérations maritimes et de l'hydrographie | 111,55 $ | 139,41 $ |
| Agent principal de patrouille du port | 111,55 $ | 139,41 $ |
| Spécialiste des opérations maritimes | 111,55 $ | 139,41 $ |
| Coordonnateur des opérations | 111,55 $ | 139,41 $ |
| Agent de patrouille du port | 76,67 $ | 90,23 $ |

### 3.4.2. Équipement

| | |
|---|---|
| Navires par heure (y compris le carburant<br>La durée minimale d'une escale de navire est de quatre heures. | 250,00 $ |

### 3.4.3. Frais indirects

| | |
|---|---|
| Applicables aux achats de matériel et de services | Coût + 10 % |

### 3.4.4. Frais de demande : Fleuve Fraser

| | |
|---|---|
| Chargement ou déchargement d'une barge à partir du rivage | 337,50 $ |

### 3.4.5. Opérations terrestres

Frais d'efficacité des portes des terminaux (par camion)
Transactions uniques

| Temps d'attente imposé (en minutes) | Frais |
|---|---|
| Après 90 minutes d'attente dans une zone de barrière virtuelle | 50,00 $ |
| Pour chaque période de 30 minutes d'attente supplémentaire dans une zone de barrière virtuelle | 25,00 $ |

*Transactions doubles*

| Temps d'attente imposé (en minutes) | Frais |
|---|---|
| Après 150 minutes d'attente dans une zone de barrière virtuelle | 50,00 $ |
| Pour chaque période de 30 minutes d'attente supplémentaire dans une zone de barrière virtuelle | 25,00 $ |

*Remarque :*

1. Les frais sont soumis aux exclusions et extensions autorisées.

Droits de demande d'exemption pour camion
Par demande présentée 1 100,00 $ par véhicule (plus taxes applicables)

Chaque demande d'exemption à l'application du programme continu de remplacement des camions selon leur âge présentée par un participant au système de délivrance de permis aux camions doit être accompagnée de frais non remboursables de demande d'exemption pour les camions.

### 3.4.6. Frais de laissez-passer portuaire

| | |
|---|---|
| Coût par carte | 15,00 $ |
| Frais d'activation annuels | 10,00 $ |
| Frais pour laissez-passer portuaire perdu* | |
| 1er laissez-passer perdu | 60,00 $ |
| 2e laissez-passer perdu | 100,00 $ |
| 3e laissez-passer perdu | 150,00 $ |
| Par la suite, 150 $ plus une entrevue avec l'Administration portuaire, plus toute autre mesure discrétionnaire jugée appropriée et en consultation avec l'Administration portuaire (par exemple suspension du laissez-passer portuaire). | |

** taxes incluses*

### 3.4.7. Autres services :

| | |
|---|---|
| Amarrage en attente : Fleuve Fraser | 3,80 $ par mètre et par jour |
| Provision pour l'environnement : Fleuve Fraser | 1 % |

### 3.4.8. Billots

Surcharge pour les billots entrants : Nord du fleuve Fraser
Par section, ensemble ou lot * 4,00 $

* À payer par le propriétaire des ensembles et/ou des lots au moment de l'entrée dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire.

Frais de nettoyage des billots : Fleuve Fraser
Bassin Timberland – par MPMP-Scribner 0,30 $

| | |
|---|---|
| Frais d'entreposage des billots en transit : Nord du fleuve Fraser, plus de 72 heures | 28,00 $ par section |

## 3.5. Frais de compte en souffrance

| | |
|---|---|
| Taux d'intérêt | 18 % par an, intérêt simple 1,5 % par mois |

## 3.6. Frais de projet et de permis de construire

Les demandeurs doivent contacter le service de planification et de développement de l'Administration portuaire pour discuter de leur proposition et des exigences de la demande avant de soumettre une demande. Si nécessaire, une réunion préalable à la demande permettra de déterminer les exigences spécifiques à la proposition et les questions susceptibles d'être soulevées au cours de la procédure d'examen. Pour plus de détails, veuillez consulter le Guide de demande d'examen environnemental et d'examen de projet à l'adresse suivante : https://www.portvancouver.com/fr/permis-examens/evaluation-examen-environnemental/

### 3.6.1. Frais de demande de permis de projet

Les projets évalués dans le cadre du processus d'examen environnemental et d'examen de projet sont soumis à des frais non remboursables de demande de permis pour un projet. Toute demande complète doit comprendre le versement des frais applicables. Ces frais ne comprennent pas les dépenses liées à l'obtention d'un permis de construire auprès de l'Administration portuaire.

| **Type de demande** | **Frais*** |
|---|---|
| Catégorie A | s.o. |
| Catégorie B (sans consultation) | 500 $ |
| Catégorie B (avec consultation) | 2 500 $ |
| Catégorie C | 12 500,00 $ |
| Catégorie D | 22 500,00 $ |
| Projets désignés | |
| Niveau 1 | 150 000,00 $ |
| Niveau 2 | 45 000,00 $ |
| Niveau 3 | 22 500,00 $ |
| Modification (sans consultation) | 500 $ |
| Modification (avec consultation) | Frais de permis réduit de moitié par |
| Travaux non autorisés | rais de permis double par rapport au |
| Analyse technique d'une tierce partie pour étayer l'examen de la demande | Coûts + 10 % de frais de service |
| Permis de construire | Coûts + 10 % de frais de service |
| (Sans renoncer à son droit de recouvrement auprès du demandeur ou du titulaire du permis, l'Administration portuaire peut, sur demande, adresser la facture des frais applicables aux permis de | |
| Dépôt de documentation (remboursable en totalité avec intérêts sur présentation de tous les dessins de l'ouvrage fini) | 1 % des coûts du projet (min : 1 500,00 $, max : 10 000,00 $) |

** Prix hors taxes fédérales, provinciales ou municipales pertinentes.*

## 3.7. Frais de documentation concernant les ententes foncières

### 3.7.1. Location

| | |
|---|---|
| Location, formulaire long | 550,00 $ |
| Location, formulaire court | 350,00 $ |
| Renouvellement ou abandon du contrat de location (à la demande du client) | 250,00 $ |
| Licence (tous les types) | 350,00 $ |

### 3.7.2. Entente

| | |
|---|---|
| Utilisation à court terme (film ou usage général) | 350,00 $ |
| Droits d'usage | 350,00 $ |
| Droit de passage | 350,00 $ |
| Renoncement aux droits d'usage ou de passage | 250,00 $ |
| Renonciation et indemnité | 0,00 $ |
| Consentement pour l'attribution ou le prêt hypothécaire (location, formulaire long) | 550,00 $ plus frais |
| Consentement pour l'attribution ou le prêt hypothécaire (location, formulaire court; licences; licences saisonnières; droits d'usage; droit de passage) | 350,00 $ |
| Consentement pour sous-location ou sous-licence | 350,00 $ |
| Modification de l'un des documents précédents | 300,00 $ |

## 3.8. Frais de services publics

### 3.8.1. Services publics

| | |
|---|---|
| Approvisionnement en eau | Tarifs municipaux plus 10 % |
| Eaux usées | Tarifs municipaux plus 10 % |
| Compteurs et autres | Tarifs municipaux plus 10 % |

### 3.8.2. Électricité

| | |
|---|---|
| Approvisionnement | Tarifs de BC Hydro plus 15 % |
| Transformation | Tarifs de BC Hydro plus 10 % |
| Autres | Tarifs de BC Hydro plus 15 % |

### 3.8.3. Gaz naturel

| | |
|---|---|
| Approvisionnement | Tarifs de Fortis BC plus 10 % |

## 3.9. Frais liés aux émissions de diesel non routier

**Sommaire**

Les frais liés aux émissions de diesel non routier (**EDNR**) recouvrent les coûts associés à la gestion de la qualité de l'air et à la réduction des émissions de particules diesel, tout en offrant une mesure incitative sous la forme d'un rabais lorsqu'un moteur applicable est mis hors service ou amélioré.

Les frais liés aux EDNR s'appliquent à toutes les parties auxquelles l'Administration portuaire a accordé le droit (en vertu d'un bail, d'une licence ou d'une autre forme d'accord) d'occuper des terrains appartenant à l'Administration portuaire, gérés ou administrés par elle (la « **partie responsable** »).

À compter du 1er janvier 2015, les parties responsables qui exploitent, font exploiter ou autorisent l'exploitation de moteurs diesel non routiers doivent placer des étiquettes et communiquer à l'Administration portuaire tous les renseignements relatifs aux moteurs diesel non routiers et à l'équipement, conformément aux critères énoncés dans le présent document et à toute instruction supplémentaire fournie par l'Administration portuaire.

À compter du 1er janvier 2023, les parties responsables ne doivent pas introduire de moteurs diesel non routiers « non certifiés » (appelés « **niveau 0** ») ou certifiés « **niveau 1** » ou « **niveau 2** », tels que plus particulièrement décrits sur le site Web du Port de Vancouver à l'adresse Programme de réduction des émissions de diesel autres que celles liées au transport routier | Port de Vancouver (portvancouver.com), sans l'approbation écrite préalable de l'Administration portuaire à l'adresse EDNR@portvancouver.com.

À compter du 1er janvier 2025, les parties responsables ne doivent pas introduire de moteurs diesel non routiers « non certifiés » (appelés « **niveau 0** ») ou certifiés « **niveau 1** », « **niveau 2** » ou « **niveau 3** », tels que plus particulièrement décrits sur le site Web du Port de Vancouver à l'adresse Programme de réduction des émissions de diesel autres que celles liées au transport routier | Port de Vancouver (portvancouver.com), sans l'approbation écrite préalable de l'Administration portuaire à l'adresse EDNR@portvancouver.com.

Les frais liés aux EDNR ne s'appliquent pas aux moteurs d'une puissance maximale inférieure à 25 hp (19 kW), aux conteneurs réfrigérés ou aux dispositifs d'alimentation électrique de secours, tels que les groupes électrogènes, destinés à fonctionner uniquement en cas d'urgence.

### 3.9.1. Calcul des frais liés aux EDNR

Les frais liés aux EDNR sont les suivants :

| Année | $/hp pour le niveau 0 | $/hp pour le niveau 1 | $/hp pour le niveau 2 | $/hp pour le niveau 3 |
|---|---|---|---|---|
| 2015 | 10,00 $ | 6,00 $ | - | - |
| 2016 | 14,00 $ | 8,00 $ | - | - |
| 2017 | 20,00 $ | 10,00 $ | - | - |
| 2018 | 20,00 $ | 10,00 $ | - | - |
| 2019 | 20,00 $ | 10,00 $ | - | - |
| 2020 | 20,00 $ | 10,00 $ | - | - |
| 2021 | 20,00 $ | 10,00 $ | - | - |
| 2022 | 20,00 $ | 10,00 $ | - | - |
| 2023 | 30,00 $ | 14,00 $ | 4,00 $ | - |
| 2024 | 40,00 $ | 16,00 $ | 6,00 $ | - |
| 2025 | 50,00 $ | 18,00 $ | 8,00 $ | 2,00 $ |
| 2026 | 60,00 $ | 20,00 $ | 10,00 $ | 4,00 $ |
| 2027 | 70,00 $ | 22,00 $ | 12,00 $ | 6,00 $ |
| 2028 | 80,00 $ | 24,00 $ | 14,00 $ | 8,00 $ |
| 2029 | 90,00 $ | 26,00 $ | 16,00 $ | 10,00 $ |
| 2030 | 100,00 $ | 28,00 $ | 18,00 $ | 12,00 $ |

Les frais liés aux EDNR sont calculés comme suit :

[Puissance max. du moteur] x [Taux des frais]

Pour les moteurs fonctionnant moins de 2 000 heures au cours de l'année civile, les frais liés aux émissions de diesel non routier sont calculés comme suit :

[Puissance max. du moteur] x [Taux des frais] x [Heures d'exploitation pendant l'année civile] / 2 000 heures

Lorsque les frais liés aux EDNR s'appliquent, le montant minimal devant être versé par une partie responsable s'élève à 15 $ afin de couvrir les frais administratifs.

### 3.9.2. Rabais sur les frais liés aux EDNR

Une remise sur les frais liés aux EDNR sera accordée à une partie responsable qui démontre qu'un moteur diesel non routier n'est plus en service ou qu'il répond aux critères spécifiés pour les mesures de réduction des émissions. Pour les frais perçus sur les heures de fonctionnement des moteurs avant le 1er janvier 2024, une remise allant jusqu'à 80 % sera accordée. Pour les frais perçus sur les heures de fonctionnement des moteurs après le 1er janvier 2024, une remise allant jusqu'à 90 % sera accordée.

On entend par « mesure de réduction des émissions » une modernisation, une remise en marche, une refabrication ou un dispositif similaire, une modification ou un changement technologique apporté à un moteur diesel non routier qui réduit le taux d'émission de particules. Des rabais seront accordés pour les mesures de réduction des émissions qui entraînent des émissions de particules d'un moteur diesel non routier de niveau 4 ou supérieur (plus précisément décrit sur le site Web du Port de Vancouver à l'adresse https://www.portvancouver.com/fr/la-protection-de-lenvironnement-au-port-de-vancouver/air-energy-and-climate-action/non-road-diesel-emissions-program/), tel que déterminé par l'Administration portuaire.

Lorsque la partie responsable remplace un équipement diesel non routier par un équipement non routier utilisant une technologie à faibles émissions (par exemple, l'électricité ou l'hydrogène), il est possible d'obtenir des remises pour plusieurs équipements afin de compenser les coûts. La partie responsable est encouragée à contacter l'Administration portuaire pour discuter des possibilités d'accès à des rabais flexibles à l'adresse EDNR@portvancouver.com

**Date limite pour les rabais** : les demandes de remise sur les frais payés jusqu'au 31 décembre 2031 doivent être soumises à l'Administration portuaire au plus tard le 31 décembre 2036. La partie responsable peut demander une prolongation du délai d'accès aux remises.

Des rabais seront accordés si la partie responsable effectue ce qui suit, en plus de l'exigence susmentionnée :

(a) présente un inventaire complet de l'équipement conformément aux instructions fournies par l'Administration portuaire;

(b) étiquette l'ensemble de l'équipement conformément aux instructions fournies par l'Administration portuaire;

(c) démontre la mise en œuvre d'un plan d'efficacité énergétique, y compris une politique de réduction de la marche au ralenti, conformément aux instructions fournies par l'Administration portuaire;

(d) maintient des niveaux d'opacité inférieurs à 20 %, mesurés après les trois premières minutes de démarrage du moteur diesel non routier;

(e) fournit toute l'assistance et l'accès raisonnablement requis par l'Administration portuaire pour la bonne mise en œuvre du programme de frais liés aux émissions de

diesel non routier, y compris en ce qui concerne la vérification de toute information fournie par la partie responsable.

Les recours au sujet des rabais sur les frais peuvent être présentés à l'Administration portuaire à l'adresse EDNR@portvancouver.com.

Pour en savoir plus, il convient de correspondre avec l'Administration portuaire ou de consulter le site Web du Port de Vancouver à l'adresse Programme de réduction des émissions de diesel autres que celles liées au transport routier | Port de Vancouver (portvancouver.com)

# 4. Terminologie

## 4.1. Modalités générales

### 4.1.1. Application

(a) Le document sur les droits est publié par l'Administration portuaire conformément à la *Loi maritime du Canada* en tant que notification des droits et frais de l'Administration portuaire, et plus précisément de leur mode d'application.

(b) Les droits et modalités peuvent être modifiés, révoqués ou remplacés par l'Administration portuaire sur préavis de soixante jours si l'article 51 de la *Loi maritime du Canada* s'y applique. Tous les autres droits et modalités du présent document sur les droits peuvent être modifiés, révoqués ou remplacés par l'Administration portuaire sans préavis.

(c) Le document sur les droits s'applique aux éléments suivants :

(i) les navires, les véhicules, les aéronefs et les personnes entrant dans le port ou l'utilisant;

(ii) les marchandises chargées sur les navires, déchargées des navires ou transbordées par voie d'eau dans les limites du port ou déplacées à travers le port;

(iii) tout service fourni par l'Administration portuaire, ou tout droit ou privilège conféré par elle, en ce qui concerne le port.

### 4.1.2. Exemptions

Un navire de guerre canadien, un navire auxiliaire ou un autre navire sous le commandement des Forces canadiennes, un navire d'une force étrangère au sens de la *Loi sur les forces étrangères présentes au Canada* ou tout autre navire sous le commandement de la Gendarmerie royale du Canada sont exemptés du paiement des droits de navires prévus à la section 2 du présent document.

### 4.1.3. Droit de refuser du fret, des conteneurs ou des marchandises

L'Administration portuaire se réserve le droit, sans responsabilité pour les surestaries, les pertes ou les dommages qui en découlent, de refuser d'accepter, de recevoir, de décharger ou de permettre aux opérateurs, aux transporteurs maritimes et terrestres de décharger du fret, des conteneurs ou des marchandises.

### 4.1.4. Enlèvement obligatoire des marchandises

(a) L'Administration portuaire peut, par notification écrite à l'opérateur assigné du fret, des conteneurs ou des marchandises se trouvant sur la propriété de l'Administration

portuaire, exiger l'enlèvement du fret, des conteneurs ou des marchandises aux frais et aux risques de l'opérateur. Dès réception de cette notification, l'opérateur doit enlever le fret, les conteneurs ou les marchandises immédiatement de la propriété de l'Administration portuaire.

(b) L'Administration portuaire peut, aux risques et aux frais du propriétaire des marchandises, entreposer, enlever ou transférer à un autre endroit, dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire, toute cargaison, tout conteneur ou toute marchandise qui, de l'avis de l'Administration portuaire, est offensant ou dangereux, ou qui, par sa nature même, est susceptible de mettre en danger des personnes, la propriété ou les installations de l'Administration portuaire, ou d'endommager d'autres cargaisons, conteneurs ou marchandises situés sur la propriété de l'Administration portuaire.

### 4.1.5. Sécurité

Les opérateurs, les transporteurs maritimes et terrestres et les autres utilisateurs relevant de la compétence de l'Administration portuaire doivent exiger de leurs membres qu'ils se conforment aux procédures de sécurité établies par l'Administration portuaire et aux lois, statuts et règlements en vigueur en matière de sécurité lorsqu'ils se trouvent sur la propriété de l'Administration portuaire ou lorsqu'ils l'utilisent.

### 4.1.6. Responsabilité

(a) Fret, conteneurs et marchandises : L'utilisation de toute propriété de l'Administration portuaire mentionnée dans le présent document sur les droits est soumise à la condition que l'Administration portuaire ne soit pas responsable de la perte, de la destruction ou de l'endommagement de toute marchandise ou propriété, à moins que :

(i) la perte, la destruction, le dommage ou la blessure, qu'ils soient directs ou indirects, ne soit survenu uniquement en raison de la négligence d'un responsable ou d'un employé de l'Administration portuaire, agissant dans le cadre de ses fonctions ou de son emploi;

(ii) les procédures judiciaires visant à faire valoir une réclamation pour cette perte, cette destruction ou ce dommage sont engagées dans un délai d'un an à compter du moment où la perte, la destruction ou le dommage ont été subis.

(b) Nonobstant le caractère général de la sous-section a) ci-dessus, l'utilisation de toute propriété de l'Administration portuaire mentionnée dans le présent document sur les droits est soumise à la condition que l'Administration portuaire ne soit pas responsable de la perte, de la destruction ou de l'endommagement de toute marchandise ou propriété, pour un montant dépassant le plus petit des deux montants suivants :

(i) le coût au débarquement des marchandises, y compris le coût facturé, tel que payé au fournisseur, plus le fret, l'assurance et tout droit payé et qui n'est pas remboursable;

(ii) cent dollars (100,00 $) par colis ou par unité de fret habituelle, sauf si la nature et la valeur des marchandises sont déclarées par écrit à l'Administration portuaire au plus tard au moment où les marchandises sont reçues sur la propriété de l'Administration portuaire.

(c) Blessures aux personnes (y compris la mort) et dommages matériels : L'Administration portuaire n'est pas responsable du décès ou des dommages corporels subis par toute personne, y compris, mais sans s'y limiter, les personnes employées par l'opérateur, les personnes associées au transfert et à la manutention du fret, des conteneurs ou des

marchandises, et/ou les passagers et l'équipage du navire, les visiteurs, les invités et toute autre personne, à moins que ces dommages corporels ou ce décès ne résultent directement et uniquement de la négligence avérée ou de la faute intentionnelle de l'Administration portuaire, ou d'un dirigeant ou d'un employé de l'Administration portuaire agissant dans le cadre de ses fonctions ou de son emploi.

(d) Responsabilité du propriétaire : tout navire, flotteur, derrick, enfonceur de pieux, barge ou section de billots ou partie de ceux-ci qui occupe un poste à quai sur la propriété de l'Administration portuaire relève de la responsabilité du propriétaire pendant qu'il est ainsi amarré.

(e) Nonobstant les alinéas a), b) et c), l'utilisation de la propriété de l'Administration portuaire est subordonnée au fait que l'Administration portuaire, ses dirigeants et ses employés ont droit aux mêmes exceptions, exemptions, restrictions et limitations de responsabilité que celles prévues en faveur du transporteur dans tout connaissement ou document similaire relatif au passager ou aux marchandises en question.

### 4.1.7. Marchandises dangereuses

L'acceptation, la manutention ou le stockage de marchandises dangereuses dans le territoire de compétence de l'Administrationportuaire, y compris les marchandises qui doivent être chargées, déchargées ou rester à bord d'un navire (y compris les barges), sont soumis à l'obtention d'une autorisation préalable auprès de l'Administration portuaire. Ces marchandises doivent être manipulées conformément aux codes, règlements et lois applicables en matière de marchandises dangereuses. Pour plus d'information, veuillez consulter le Guide d'information du port disponible dans la section Opérations maritimes du site web du Port de Vancouver.

### 4.1.8. Utilisation de la présomption d'acceptation du Port

Le document sur les droits lie toute personne entrant dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire ou utilisant la propriété de l'Administration portuaire, quelles que soient ses connaissances. L'entrée ou l'utilisation constitue une acceptation complète du document sur les droits, de ses révisions ou suppléments et des conditions qui y sont énoncées.

### 4.1.9. Frais en général

(a) Les frais prescrits par le document relatif aux droits s'ajoutent à tout autre tarif, avis ou loi, ou à tout autre frais pouvant être dû à l'Administration portuaire.

(b) Les frais prescrits dans le présent document ne comprennent pas les taxes fédérales, provinciales ou municipales applicables. Ces taxes seront ajoutées aux factures, le cas échéant.

(c) Toutes les factures émises par l'Administration portuaire pour les frais d'administration et d'utilisation, conformément à la section 3 du document sur les droits, sont assujetties à des frais de facturation minimums de 35,00 $.

### 4.1.10. Montants en dollars canadiens

Tous les frais sont exprimés en dollars canadiens.

### 4.1.11. À qui payer les frais?

Tous les droits et frais sont payables directement à l'Administration portuaire ou à l'exploitant désigné de la propriété de l'Administration portuaire où le navire, le fret, les conteneurs ou les marchandises sont manutentionnés ou les passagers ont transité. L'opérateur de la propriété de l'Administration portuaire perçoit les droits au nom de l'Administration portuaire.

### 4.1.12. Paiement des droits

(a) Les droits prescrits dans le présent document sont dus par le propriétaire à l'Administration portuaire (ou à la partie indiquée sur la facture) dans les 30 jours suivant la date de la facture et s'ajoutent à tous les autres droits qui peuvent être dus à l'Administration portuaire ou qui sont prescrits par tout autre règlement ou avis de l'Administration portuaire.

(b) Les droits sont dus à la date indiquée sur la facture ou avant cette date et, si un droit n'est pas payé dans le délai spécifié à l'alinéa a) ci-dessus, des intérêts au taux d'un et demi pour cent par mois (dix-huit pour cent par an), ou au prorata, sont payables sur le solde impayé. Les intérêts sont calculés à partir de la date à laquelle les frais deviennent exigibles et sont dus par le propriétaire sans qu'il soit nécessaire d'en faire la demande.

(c) Lorsque les droits prescrits dans le présent document sont dus pour des marchandises, ces marchandises ne doivent pas être enlevées de la propriété de l'Administration portuaire jusqu'à ce que les droits aient été payés ou que des dispositions aient été prises pour le paiement à la satisfaction de l'Administration portuaire.

### 4.1.13. Poids et mesures

Les poids et mesures indiqués sur les documents d'expédition sont sujets à vérification par l'Administration portuaire et le poids ou la mesure réelle du fret sur la balance, tel que déterminé par l'Administration portuaire, régira la tarification et la facturation.

### 4.1.14. Documents

(a) La documentation complète, y compris les connaissements, concernant le fret entrant et sortant (y compris les conteneurs chargés) d'un navire doit être fournie par le propriétaire du navire à l'Administration portuaire et/ou à ses représentants, et/ou aux entrepreneurs de services ou aux locataires, trois jours ouvrables complets avant le déchargement du fret ou du conteneur, et sept jours ouvrables complets après le chargement du fret ou du conteneur. Les documents relatifs aux conteneurs doivent indiquer la taille et le numéro du conteneur. L'Administration portuaire n'est pas tenue de fournir un poste à quai à un navire si elle n'a pas reçu les documents complets concernant le fret entrant de ce navire au moins trois jours ouvrables complets avant le déchargement du fret ou du conteneur.

(b) Le propriétaire d'un navire de passagers doit fournir à l'Administration portuaire les documents complets concernant le navire dans les sept jours suivant l'arrivée du navire de passagers dans le port.

### 4.1.15. Date d'entrée en vigueur du document relatif aux droits

Les droits, frais, règles et règlements mentionnés dans le document relatif aux droits s'appliquent à l'ensemble des navires et du fret à partir de la date d'entrée en vigueur indiquée sur chaque page du document relatif aux droits.

## 4.2. Définitions

Sauf incompatibilité avec le contexte, les termes définis ci-après, lorsqu'ils sont utilisés dans le présent document relatif aux droits, ont la signification suivante :

« **Société(s) affiliée(s)** » : même signification que « personnes morales affiliées » dans la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

« **Administration portuaire** » : l'Administration portuaire Vancouver-Fraser et les dirigeants, les employés, les préposés et les agents de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

« **Territoire de compétence de l'Administration portuaire** » : les eaux navigables de l'inlet Burrard, Indian Arm, la baie Bay et le cours inférieur du fleuve Fraser, à partir de Kanaka Creek. Ce territoire de compétence est décrit plus précisément dans les lettres patentes de l'Administration portuaire.

« **Propriété de l'Administration portuaire** » : les installations communément appelées Annacis Auto Terminal, Canada Place, Centerm, Deltaport, Fraser Surrey Docks, Richmond Auto Terminal, Lynnterm East Gate, Main Street Dock, Vanterm et toute autre installation relevant de la compétence de l'Administration portuaire qui est possédée ou exploitée par l'Administration portuaire ou en son nom et qui est utilisée pour le transport commercial de marchandises et/ou de passagers.

« **Terminaux automobiles** » : les installations dont la fonction principale est la manutention d'automobiles et d'autres véhicules (c'est-à-dire Annacis Auto Terminal et Richmond Auto Terminal).

« **Barge** » : un bateau en forme de caisson propulsé par un remorqueur et utilisé pour le transport de marchandises sur les voies navigables.

« **Poste à quai** » : un quai, une jetée, une autre structure maritime ou une propriété utilisée pour l'amarrage des navires.

« **Droits d'amarrage** » : les droits prescrits à la section 2.2 Berthage Fees concernant un navire qui occupe un poste à quai ou qui est amarré à un autre navire occupant un poste à quai sur la propriété de l'Administration portuaire.

« **Connaissement** » : le connaissement délivré par le transporteur maritime pour distinguer un envoi unique de marchandises ou de fret transporté par le navire.

« **Marchandises diverses** » : les marchandises qui transitent par la propriété de l'Administration portuaire sous forme d'unités ou de paquets (à l'exclusion des conteneurs).

« **Vrac** » : tout liquide, nodule, particule ou granulé qui transite en vrac sans emballage sur la propriété de l'Administration portuaire.

« **Fret** » : les marchandises transportées par un mode de transport tel qu'un navire océanique.

« **Transporteur** » : une partie engagée dans le transport de marchandises, de conteneurs et/ou de passagers.

« **Navire côtier** » : un navire de charge qui charge ou décharge uniquement des marchandises dans les deux zones géographiques énumérées aux alinéas a) et b) ci-dessous :

(a) le territoire de compétence de l'Administration portuaire;

(b) soit à la sous-section (i), (ii) ou (iii) ci-dessous :

(i) une autre installation dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire;

(ii) tout autre port de la côte ouest de la Colombie-Britannique;

(iii) l'État de Washington et/ou l'État de l'Oregon aux États-Unis d'Amérique.

« **Conteneur** » : un conteneur de marchandises conforme aux normes ISO, conçu pour le transport de biens et de marchandises par un ou plusieurs modes de transport. Il s'agit d'un seul

conteneur rigide, intermodal, à cargaison sèche, isolé, réfrigéré, à étagères plates, à plateforme, à réservoir de liquide ou à toit ouvert, démontable, sans roues ni châssis, muni de numéros d'identification et de marquages uniques. Sauf indication contraire, ce terme désigne à la fois les conteneurs vides et les conteneurs chargés. Les conteneurs sont munis d'accessoires de construction et de fixations compatibles avec les palonniers des engins de manutention des conteneurs, afin de pouvoir résister, sans déformation permanente, à toutes les contraintes qui peuvent s'exercer lors du levage par les engins de manutention des conteneurs.

« **Fret conteneurisé** » : le fret contenu dans des conteneurs entre des bateaux et des transporteurs terrestres ou vice versa, de bateau à bateau, à destination ou en provenance d'un entrepôt ou entre des transporteurs terrestres dans un conteneur.

« **Croisiériste** » : un transporteur public de passagers, à titre onéreux, à l'exclusion d'un consortium ou d'une société affiliée.

« **Exportation** » (« **au départ** ») : désigne le déplacement de conteneurs, de marchandises ou de biens d'un transporteur intérieur vers un lieu de repos situé sur la propriété de l'Administration portuaire et leur transfert ultérieur sur un navire.

« **Marchandises** » : toute cargaison, tout bétail ou autre animal, toute marchandise, toute chose ou tout produit se trouvant dans le port et devant être transporté par navire, qu'il soit entrant ou sortant, chargé, déchargé, stocké ou manipulé, conteneurisé ou non et transporté en vertu d'un connaissement ou non.

« **Tonneau de jauge brut/tonnage brut** » (« **TJB** ») : la jauge brute indiquée dans le certificat d'immatriculation ou le certificat de tonnage d'un navire et, lorsque le navire a plus d'une jauge brute, la plus grande jauge brute de ce navire.

« **Port** » : toutes les eaux navigables décrites dans les lettres patentes de l'Administration portuaire Vancouver-Fraser.

« **Droits de port** » : les droits calculés conformément à la section 2.1 Droits de port pour un navire faisant escale dans le port.

« **Importation** » (« **à l'arrivée** ») : désigne le déplacement de conteneurs, de marchandises ou de biens d'un navire vers un lieu de repos situé sur la propriété de l'Administration portuaire et leur transfert ultérieur à un transporteur intérieur.

« **Transporteur intérieur** » : une compagnie de chemin de fer, un transporteur ferroviaire, un transporteur routier, une entreprise de camionnage, une entreprise de remorquage et de barge opérant dans les eaux côtières de la Colombie-Britannique, un transporteur privé ou tout autre véhicule de transport qui reçoit ou livre des conteneurs, du fret ou des marchandises déchargés de navires ou devant être chargés sur des navires.

« **Escale** » : la période pendant laquelle un navire à passagers n'est pas dans une période de travail. L'Administration portuaire doit approuver au préalable et par écrit toutes les périodes d'escale, faute de quoi le propriétaire du navire à passagers sera considéré comme étant en période de travail et assujetti aux droits de services et d'installations.
« **Longueur hors tout** » (« **LHT** ») : la longueur maximale hors tout du navire en mètres, telle qu'elle figure sur le certificat d'immatriculation ou sur un autre document certifié déclarant la longueur maximale du navire.

« **MPMP** » : Mille pieds mesure planche.

« **Période(s) non ouvrable(s)** » : aux fins du calcul des droits d'amarrage à la section 0, les jours suivants : le jour de Noël, le jour de l'An et la fête du Travail, toujours sous réserve que le navire

ne soit pas exploité, c'est-à-dire qu'il n'y ait pas de chargement ou de déchargement de marchandises et/ou de passagers.

« **Transporteur maritime** » : les propriétaires de navires, leurs agents, leurs employés ou leurs affréteurs.

« **Opérateur** » : une organisation sous contrat avec l'Administration portuaire en tant que partie autorisée à effectuer des activités de manutention de marchandises et de conteneurs sur la propriété de l'Administration portuaire. Un opérateur comprend les prestataires de services et de gestion de l'Administration portuaire.

« **Au départ** » (« **exportation** ») : désigne le déplacement de conteneurs, de marchandises ou de biens d'un transporteur intérieur vers un lieu de repos situé sur la propriété de l'Administration portuaire et leur transfert ultérieur sur un navire.

« **Propriétaire** » : la personne qui possède un bien et, pour plus de certitude, comprend :

(a) dans le cas d'un navire ou d'une compagnie maritime ou d'un croisiériste : l'agent, l'affréteur à titre onéreux, le capitaine ou la personne qui a le contrôle apparent du navire;

(b) dans le cas de marchandises : l'agent, l'expéditeur, le destinataire ou le dépositaire des marchandises, ou le transporteur des marchandises à destination, sur, au-dessus ou en provenance de la propriété de l'Administration portuaire.

« **Passager** » : toute personne voyageant à bord d'un navire, à l'exception de l'équipage de ce navire. Pour plus de clarté, toute personne ne figurant pas sur la liste de l'équipage est considérée comme un passager.

« **Droits par passager** » : les droits imposés pour chaque passager pour l'utilisation des biens de l'Administration portuaire conformément aux droits définis dans la section 2.3 ou droits décrits comme des droits par passager composites et tels que défini dans un bulletin publié par l'Administration portuaire à l'intention des croisiéristes.

« **Demande tarifaire** » : le(s) formulaire(s) de demande en ligne fourni(s) par l'Administration portuaire que les propriétaires de navires ou leurs représentants locaux doivent remplir afin de qualifier un navire pour le tarif platine, or, argent ou bronze indiqués à la section 2.1.1 des présentes en satisfaisant aux critères environnementaux énoncés à l'Annexe A : Critères environnementaux et documents justificatifs requis.

« **Scribner** » : la quantité de planches d'un pouce (mesure de planche, abrégée en BM) de bois scié configurée dans la section transversale d'un billot mesuré à son extrémité la plus petite, en tenant compte d'un trait de scie de ¼ de pouce entre chaque planche, multipliée par la longueur du billot au pied entier le plus proche. La somme des calculs est la quantité de BM de bois scié contenue dans le billot, telle que déterminée par un mesureur de billes certifié.

« **Frais d'utilisation des services et installations** » : frais imposés au propriétaire d'un navire de passagers pour l'utilisation de la propriété de l'Administration portuaire pour le transport de passagers, de marchandises et de provisions.

« **Envoi** » : un envoi unique de marchandises et de biens présenté sur un document d'expédition à un moment donné, d'un point d'origine par un expéditeur pour un destinataire à un point de destination. Un envoi transporté par navire se distingue par un connaissement distinct émis par le transporteur maritime.

« **Compagnie maritime** » : un transporteur public de marchandises, à titre onéreux, à l'exclusion d'un consortium, d'une conférence de navigation, de sociétés affiliées ou d'une entente de partage de navire.

« **Provisions** » : les approvisionnements du navire.

« **EVP** » : la base de conversion standard pour comparer les chargements de conteneurs sur la base de la mesure de la longueur.

(a) un conteneur d'une longueur inférieure à 40 pieds équivaut à 1 EVP;

(b) un conteneur d'une longueur équivalente ou supérieure à 40 pieds, mais inférieure à 45 pieds, équivaut à 2 EVP;

(c) un conteneur d'une longueur équivalente à 45 pieds équivaut à 2,25 EVP et

(d) la mesure de l'EVP d'un conteneur dont la longueur excède 45 pieds sera déterminée en divisant par vingt sa longueur en pieds, jusqu'au deuxième point décimal le plus près.

« **Tonne** » : en ce qui concerne le poids, mille (1 000) kilogrammes et, en ce qui concerne la mesure, un mètre cube. Dans le cas des frais pour les autres marchandises non précisées ailleurs (NSA), les frais du présent document sont calculés sur la base du poids ou de la mesure du fret qui rapporte le plus.

« **Transbordement** » : le transfert de fret d'un navire à un autre en vue d'un transport ultérieur vers un autre port, ledit transfert s'effectuant entièrement sur la propriété de l'Administration portuaire; dans le cas de conteneurs chargés, sans que les conteneurs ne soient vidés ou modifiés dans leur forme ou leur composition.

« **Transbordé** » : même signification.

« **Navire** » : tout navire, barge ou embarcation flottante exerçant une activité commerciale.

« **Frais liés à l'installation d'examen des conteneurs de Tsawwassen** » : les frais qui permettent à l'Administration portuaire de recouvrer une partie de ses coûts liés à l'installation d'examen des conteneurs de Tsawwassen.

« **Quai** » : une jetée ou une autre structure maritime, un bien, une installation ou un ancrage utilisé pour le transfert de fret et de marchandises.

« **Période(s) de travail** » : toute(s) autre(s) période(s) de temps en dehors des périodes non ouvrables telles que définies plus haut dans la présente section. Dans le cas des navires de passagers, il s'agit également de la ou des périodes pendant lesquelles le navire de passagers charge ou décharge des passagers, des provisions ou les deux, ce qui se traduit généralement par la mise en place d'une rampe ou d'une passerelle.

## 4.3. Abréviations

Les abréviations figurant dans le présent document relatif aux droits ont la signification suivante :

| | |
|---|---|
| **TJB** | Tonneau de jauge brut/tonnage brut |
| **LHT** | Longueur hors tout (en mètres) |
| **MPMP** | Mille pieds mesure planche |
| **NSA** | Non spécifié ailleurs, en particulier en ce qui concerne les marchandises et le fret |
| **EVP** | Équivalent vingt pieds |

## 4.4. Facteurs de conversion

Les facteurs de conversion suivants seront utilisés pour convertir le poids et les mesures ou d'autres valeurs lorsque cela est nécessaire pour appliquer les droits applicables contenus dans le présent document relatif aux droits :

| **De** | | | **À** |
|---|---|---|---|
| Kilogramne (kg) : un | équivaut à | 2,2046 | livres |
| Litre (L) : un | équivaut à | 0,2200 | gallons impériaux |
| | ou | 0,2642 | gallons américains |
| Mètre (m) : un | équivaut à | 3,2808 | pieds |
| Tonne métrique (tm) : | équivaut à | 1 000 | kilogrammes |
| une | ou | 2 204,6 | livres |
| | ou | 1,1023 | tonnes américaines |
| | ou | 0,9842 | tonne anglaises |
| MPMP : un | équivaut à | 1 000 | pieds-planche (pmp) |

# Annexe A : Critères environnementaux et documents justificatifs requis

Les critères et les documents justificatifs requis pour qu'un navire soit admissible aux tarifs or, argent ou bronze de l'Administration portuaire sont décrits dans les tableaux des pages suivantes.

## Tarif platine

| Domaines du programme | Critères | | |
|---|---|---|---|
| | **Option** | **Détails** | **Documents** |
| **Carburants et technologies de remplacement** | Alimentation à quai[1] | • Le navire se connecte à l'alimentation à quai pendant qu'il est à quai. | Confirmation par le terminal que le navire s'est raccordé à l'alimentation à quai pendant qu'il était à quai. |
| | Carburants, sources d'énergie et technologies de remplacement admissibles[2] | • Lorsque l'équivalence a été prouvée à un niveau acceptable pour l'Administration portuaire. | Documents à fournir à l'Administration portuaire, par exemple :<br>• le(s) récépissé(s) de livraison de carburant;<br>• le registre des carburants (à la discrétion de l'Administration portuaire, des documents spécifiques différents peuvent être envisagés);<br>• les documents justificatifs démontrant l'équivalence à la satisfaction de l'Administration portuaire. |
| **Mention de navire silencieux[4]** | ABS | • Mention de bruit rayonné sous l'eau (UWN) | Doit fournir le certificat de classification. |
| | Bureau Veritas | • Mention de bruit rayonné sous l'eau (URN) | Doit fournir le certificat de classification. |
| | China Classification Society | • Mention du bruit sous-marin | Doit fournir le certificat de classification. |
| | DNV | • Mention Silence-Environnement (E) | Doit fournir le certificat de classification. |
| | Korean Register | • Mention de bruit rayonné sous l'eau | Doit fournir le certificat de classification. |
| | Lloyd's Register | • Mention de bruit rayonné sous l'eau (UWN-L) | Doit fournir le certificat de classification. |
| | RINA | • Mention DOLPHIN | Doit fournir le certificat de classification. |

## Tarif or

| Domaines du programme | Critères | | |
|---|---|---|---|
| | **Option** | **Détails** | **Documents** |
| **Carburants et technologies de remplacement** | Carburants, sources d'énergie et technologies de remplacement admissibles[2] | • Lorsque l'équivalence a été prouvée à un niveau acceptable pour l'Administration portuaire. | Documents à fournir à l'Administration portuaire, par exemple :<br>• le(s) récépissé(s) de livraison de carburant;<br>• le registre des carburants (à la discrétion de l'Administration portuaire, des documents spécifiques différents peuvent être envisagés);<br>• les documents justificatifs démontrant l'équivalence à la satisfaction de l'Administration portuaire. |
| | Moteur NOx de niveau 3 | • Le navire est équipé d'un moteur capable de satisfaire aux exigences du niveau 3. | À joindre à la demande tarifaire et à présenter lors de l'inspection à bord :<br>• Supplément au certificat international de prévention de la pollution atmosphérique. |
| **Désignations environnementales** | Indice environnemental du navire (Environmental Ship Index ou ESI) | • Note ≥ 60 | À vérifier par l'Administration portuaire (en ligne) :<br>• Note ESI. |
| | Indice de transport maritime propre (Clean Shipping Index) | • Note de 5 pour le navire | À joindre à la demande tarifaire et à présenter lors de l'inspection à bord :<br>• Certificat Clean Shipping Index |
| | Alliance verte | • Niveau 5 pour les gaz à effet de serre;<br>Niveau 2 ou supérieur pour la catégorie Autres | À vérifier par l'Administration portuaire (en ligne) :<br>• Niveaux atteints comme indiqué dans le rapport annuel de l'Alliance verte. |
| | Groupe de travail sur les cargaisons propres (Clean Cargo Working Group ou CCWG) | • Émissions de CO2-DRY (g/EVP-km) 20 % inférieures à la moyenne de la flotte du CCWG | Doit fournir une copie des résultats d'émissions du CCWG spécifiques au transporteur. |

## Tarif argent

| Domaines du programme | Critères | | |
|---|---|---|---|
| | **Option** | **Détails** | **Documents** |
| **Carburants et technologies de remplacement** | Carburants, sources d'énergie et technologies de remplacement admissibles[2] | • Lorsque l'équivalence a été prouvée à un niveau acceptable pour l'Administration portuaire. | Documents à fournir à l'Administration portuaire, par exemple :<br>• le(s) récépissé(s) de livraison de carburant;<br>• le registre des carburants (à la discrétion de l'Administration portuaire, des documents spécifiques différents peuvent être envisagés);<br>• les documents justificatifs démontrant l'équivalence à la satisfaction de l'Administration portuaire. |
| **Désignations environnementales** | Indice environnemental du navire (Environmental Ship Index ou ESI) | • Note comprise entre 45 et 60 | À vérifier par l'Administration portuaire (en ligne) :<br>• Note ESI |
| | Plateforme Rightship | • EVDI de A avec vérification | À vérifier par l'Administration portuaire (en ligne) :<br>• EVDI de la plateforme Rightship et vérification. |
| | Indice de transport maritime propre (Clean Shipping Index) | • Note de 4 pour le navire | À joindre à la demande tarifaire et à présenter lors de l'inspection à bord :<br>• Certificat Clean Shipping Index |
| | Alliance verte | • Niveau 4 pour les gaz à effet de serre;<br>Niveau 2 ou supérieur pour la catégorie Autres<br>**OU**<br>• Niveau 5 pour la réduction du bruit sous-marin;<br>Niveau 2 ou supérieur pour la catégorie Autres | À vérifier par l'Administration portuaire (en ligne) :<br>• Niveaux atteints comme indiqué dans le rapport annuel de l'Alliance verte. |
| | CCWG | • Émissions de CO2-DRY (g/EVP-km) 15% inférieures à la | Doit fournir une copie des résultats d'émissions du CCWG spécifiques au transporteur. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | moyenne de la flotte du CCWG | |
| **Technologies des navires pour réduire le bruit sous-marin**[4] [5] | Combinaison de technologies complémentaires pour réduire le bruit sous-marin | • Hélice Nakashima GPX ET conduit voisin Nakashima<br>• Hélice Nakashima GPX ET stator composite Nakashima<br>• Gouverne de direction Gate Rudder de Kamome (système Gate Rudder et hélice GRS) | Doit fournir un certificat du fournisseur, une attestation du propriétaire ou de l'ingénieur ou tout autre document jugé acceptable par l'Administration portuaire. |

## Tarif bronze

| Domaines du programme | Critères | | |
|---|---|---|---|
| | **Option** | **Détails** | **Documents** |
| **Carburants et technologies de remplacement** | Système de contrôle ou de récupération des vapeurs | • Certificat ou déclaration du système de contrôle ou de récupération des vapeurs (navires-citernes) | À joindre à la demande tarifaire et à présenter lors de l'inspection à bord :<br>• Certificat ou déclaration d'une société de classification des navires concernant le système de contrôle ou de récupération des vapeurs. |
| | Carburants, sources d'énergie et technologies de remplacement admissibles[2] | • Lorsque l'équivalence a été prouvée à un niveau acceptable pour l'Administration portuaire. | Documents à fournir à l'Administration portuaire, par exemple :<br>• le(s) récépissé(s) de livraison de carburant;<br>• le registre des carburants (à la discrétion de l'Administration portuaire, des documents spécifiques différents peuvent être envisagés);<br>• les documents justificatifs démontrant l'équivalence à la satisfaction de l'Administration portuaire. |
| **Désignations environnementales** | Indice environnemental du navire (Environmental Ship Index ou ESI) | • Note comprise entre 35 et 45<br>• Le navire a soumis un rapport sur le bruit terrestre. | À vérifier par l'Administration portuaire (en ligne) :<br>• Note ESI.<br>• Bruit ESI |
| | Plateforme Rightship | • EVDI de B avec vérification | À vérifier par l'Administration portuaire (en ligne) :<br>• EVDI de la plateforme Rightship et vérification. |
| | Indice de transport maritime propre (Clean Shipping Index) | • Note de 3 pour le navire | À joindre à la demande tarifaire et à présenter lors de l'inspection à bord :<br>• Certificat Clean Shipping Index |
| | Alliance verte | • Niveau 3 pour les gaz à effet de serre;<br>Niveau 2 ou supérieur pour la catégorie Autres | À vérifier par l'Administration portuaire (en ligne) :<br>• Niveaux atteints comme indiqué dans le rapport annuel de l'Alliance verte. |
| | CCWG | • Émissions de CO2-DRY (g/EVP-km) 10% inférieures à la | Doit fournir une copie des résultats d'émissions du CCWG spécifiques au transporteur. |

| | | | |
|---|---|---|---|
| | | moyenne de la flotte du CCWG | |
| | Prix écologique | • Certificat de prix écologique | À joindre à la demande tarifaire et à présenter lors de l'inspection à bord :<br>• Certificat de prix écologique. |
| | Société de classification des navires[6] | • Désignation environnementale | À joindre à la demande tarifaire et à présenter lors de l'inspection à bord :<br>• Certificat de classification |
| **Technologies des navires pour réduire le bruit sous-marin[4 5]** | Modifications des hélices pour réduire la cavitation et améliorer le sillage | • Conduit Becker Mewis<br>• Conduit de prévaporisation Hyundai<br>• Générateur KRISO Vortex<br>• Ailerons du casque de moyeu d'hélice (PBCF) Mitsui OSK Lines<br>• Capuchon d'économie d'énergie MMG<br>• Stator composite Nakashima<br>• ECO-Cap Nakashima<br>• Hélice GPX Nakashima<br>• Conduit voisin Nakashima<br>• Gouvernail Ultimate Nakashima<br>• Conduit Schneekluth<br>• EnergoProFin Wartsila | Doit fournir un certificat du fournisseur, une attestation du propriétaire ou de l'ingénieur ou tout autre document jugé acceptable par l'Administration portuaire. |
| **Modifications des hélices pour réduire la cavitation et améliorer le sillage** | | • Générateur KRISO Vortex | |

## Notes

1. Alimentation à quai

- Il est prévu que le navire soit construit ou modernisé de manière à pouvoir être alimenté par le courant de quai (également connu sous le nom de courant maritime alternatif) pendant les opérations normales à quai (« quai » ne fait pas référence à « cale sèche » en ce qui concerne ce critère). L'alimentation à quai, telle qu'elle est décrite ici, implique l'arrêt de tous les moteurs pendant les opérations normales à quai, y compris la manutention de la cargaison, et le remplacement de toute la production d'électricité à bord (y compris l'alimentation des chambres froides, des équipements de manutention de la cargaison, de l'éclairage, du chauffage, de la ventilation et de la climatisation, etc.) qui aurait été fournie par les moteurs lors d'opérations normales à quai, avec une électricité produite à terre.
- Une infrastructure partielle à bord ou une alimentation partielle à partir du quai ne sont pas admissibles. La capacité de raccordement standard pour les opérations en cale sèche, souvent facilement disponible à bord, n'est pas non plus admissible, car elle ne répond pas aux attentes décrites.

2. Carburants, sources d'énergie et technologies de remplacement admissibles

- Par exemple :
  - Gaz naturel
  - Combustibles bio/renouvelables
  - Batteries
  - Assistance éolienne
  - Solaire

3. Mentions d'une société de classification des navires pour les navires silencieux

- Les mentions des sociétés de classification des navires qui peuvent être utilisées pour les navires silencieux sont les suivantes : mention Underwater Noise Notation (UWN) d'ABS, mention Underwater Radiated Noise (URN) du Bureau Veritas, mention de bruit sous-marin de China Classification Society, mention SILENT-Environmental (E) de Det Norse Veritas (DNV), mention Underwater Radiated Noise (URN) de Korean Registry, mention Undewater Radiated Noise (UWN-L) de Lloyds Regiser et mention DOLPHIN du Registro Italiano Navale (RINA).

4. Programme ECHO

- Le programme ECHO (amélioration de l'habitat et de l'observation des cétacés) mené par l'Administration portuaire correspond à une initiative stratégique qui vise à mieux comprendre et atténuer les répercussions des activités de navigation (y compris le bruit sous-marin généré par les navires) sur les espèces de baleine en péril le long de la côte sud de la Colombie-Britannique. Pour en savoir plus, consultez la page Programme ECHO : Amélioration de l'observation et de l'habitat des cétacés | Port de Vancouver (portvancouver.com).

5. Technologies des navires pour la réduction du bruit sous-marin

- Les technologies des navires admissibles sont généralement utilisées pour améliorer le flux de sillage et le rendement énergétique, mais on a constaté qu'elles permettaient de réduire la cavitation des hélices et, par conséquent, le bruit sous-marin.

6. Désignations environnementales des sociétés de

- Les désignations environnementales des sociétés de classification des navires admissibles comprennent les désignations ECO du Lloyd's Register, Cleanship ou Cleanship Super du Bureau Veritas,

| | |
|---|---|
| classification des navires | Green Star ou Green Star 3 du Registro Italiano Navale (RINA), Clean ou Clean Design ou Environmental Passport for Design (EP-D) de Det Norse Veritas, ou d'autres désignations similaires à déterminer à la seule discrétion de l'Administration portuaire. |

# Annexe B : Processus et règles d'application des tarifs

1. Les demandes tarifaires doivent être reçues par l'Administration portuaire au plus tard à 12 h 00 (heure normale du Pacifique ou heure avancée du Pacifique, selon le cas) avant l'arrivée du navire dans le port. Le formulaire de demande tarifaire est disponible sur le site Web du Port de Vancouver à l'adresse Programme ÉcoAction | Port de Vancouver (portvancouver.com)et doit être rempli en ligne.

2. Les questions concernant le remplissage de la demande tarifaire et les critères environnementaux peuvent être envoyées au service Leadership en matière d'action climatique et de durabilité de l'Administration portuaire par téléphone (604-665-9082) ou par courriel (EcoAction@portvancouver.com).

3. Une demande tarifaire doit être soumise pour chaque escale de navire admissible au paiement des droits de port à un tarif platine, or, argent ou bronze. Si l'un de ces tarifs n'est pas demandé, il n'est pas nécessaire de remplir une demande tarifaire.

4. Une escale de navire pour laquelle aucune demande tarifaire n'a été reçue par l'Administration portuaire avant l'arrivée du navire dans le port sera soumise aux droits de port au tarif de base.

5. Un navire peut bénéficier d'un tarif platine, or, argent ou bronze s'il répond à l'un des critères environnementaux correspondant à ce tarif indiqués dans l'annexe A : Critères environnementaux et documents justificatifs requis.

6. Un navire ne doit satisfaire qu'aux critères environnementaux correspondant au tarif en question. Par exemple, un navire n'a pas besoin de satisfaire aux critères environnementaux d'un tarif argent ou bronze (moins rigoureux) pour bénéficier d'un tarif or.

7. Les demandes tarifaires seront vérifiées à la discrétion de l'Administration portuaire. L'Administration portuaire peut avoir besoin d'information supplémentaire pour vérifier une demande tarifaire.

8. Les navires qui n'ont pas droit à un tarif platine, or, argent ou bronze doivent payer les droits de port au tarif de base.

9. Les propriétaires doivent fournir des documents justificatifs avec leur demande tarifaire en ligne et en disposer à bord du navire aux fins d'examen par l'Administration portuaire. Ils doivent également s'attendre à une inspection visuelle/physique à bord réalisée par l'Administration portuaire. Il incombe au propriétaire du navire ou à son représentant local de fournir les renseignements supplémentaires demandés par l'Administration portuaire pour justifier la demande tarifaire.

10. Si un navire pour lequel une demande tarifaire, y compris toute modification ou annulation, est jugée invérifiable par l'Administration portuaire, cette dernière peut, à sa seule discrétion, facturer au navire des droits de port au taux de base indiqué à la section 2.1.1 du présent document sur les droits. Les demandes tarifaires invérifiables peuvent inclure, sans s'y limiter, celles qui :

    (a) ne sont pas reçues par l'Administration portuaire au plus tard à 12 h 00 (heure normale du Pacifique ou heure avancée du Pacifique, selon le cas) avant l'arrivée du navire dans le port;

    (b) ne sont pas claires, ou présentent des renseignements ou documents requis manquants;

    (c) ne sont pas rédigées en français ou en anglais;

    (d) sont fausses ou trompeuses.

11. Si, à deux reprises ou plus au cours de l'année civile en cours, un navire pour lequel une demande tarifaire est jugée invérifiable par l'Administration portuaire, le navire peut être tenu de payer des droits de port aux taux de base pour (i) le reste de l'année civile en cours et (ii) toute l'année civile suivante, à la seule discrétion de l'Administration portuaire.

## Recours

12. Les demandes de recours doivent être présentées au plus tard le 1er mars pour l'année civile précédente.

13. Pour présenter un recours, envoyez un courriel à l'adresse EcoAction@portvancouver.com soulignant les éléments suivants :

    - nom du navire/numéro OMI;
    - date du recours en question;
    - identification des critères de l'annexe A : Critères environnementaux et documents justificatifs requis;
    - fourniture de documents à l'appui des critères;
    - justification du recours (par exemple, pourquoi la demande correcte n'a pas été soumise);
    - toute information supplémentaire demandée par l'Administration portuaire.

14. Les recours ne modifient pas les conditions de paiement, y compris les dates d'échéance, des factures de droits de port conformément à la section Payment of Fees (4.1.12) du présent document sur les droits. Le résultat d'un recours peut entraîner un remboursement par l'Administration portuaire ou un paiement supplémentaire par le propriétaire du navire.

# Annexe C : Application des frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès

| Zone commerciale | Terminal/zone | Exploitant du terminal |
|---|---|---|
| Zone commerciale de la rive nord | Chemtrade Electorchem Inc. | Chemtrade Electrochem Inc. |
| | Cargill | Cargill Limited |
| | District de North Vancouver | District de North Vancouver |
| | Erco | ERCO Worldwide LP |
| | Fibreco | Fibreco Export Inc. |
| | G3 Terminal (anciennement Lynnterm West Gate) | G3 Terminal Vancouver Limited Partnership |
| | Pembina Vancouver Wharves | PKM Canada Marine Terminal Limited Partnership |
| | Lynnterm East Gate | Western Group Holdings Limited |
| | Neptune Bulk Terminals | Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd. |
| | Richardson International | Richardson International Limited |
| | Univar Canada Terminal | Univar Canada Ltd. |
| | Waterfront Limited Partnership | Waterfront Limited Partnership |
| Zone commerciale de la rive sud | Terminal Alliance Grain | Alliance Grain Terminal Ltd. |
| | Cascadia | Cascadia Port Management Corporation |
| | Centerm | DP World (Canada) Ltd. |
| | Lafarge Construction Terminal | Lafarge Canada Inc. |
| | Lantic (Rogers Sugar) | Lantic Inc. |
| | Pacific Elevators | Viterra Canada Inc. |
| | Vanterm | GCT Canada Limited Partnership |
| | West Coast Reduction | West Coast Reduction Ltd. |
| Zone commerciale de Roberts Bank | Deltaport | GCT Canada Limited Partnership |
| | Westshore Terminals | Westshore Terminals Limited Partnership |

Noms exacts au 31 décembre 2023. Des changements peuvent parfois survenir.

## Annexe D : Application des frais liés à l'infrastructure de la porte d'accès 2

| Zone commerciale | Terminal/zone | Exploitant du terminal |
|---|---|---|
| Zone commerciale de la rive nord | Chemtrade Electorchem Inc. | Chemtrade Electrochem Inc. |
| | Cargill | Cargill Limited |
| | District de North Vancouver | District de North Vancouver |
| | Erco | ERCO Worldwide LP |
| | Fibreco | Fibreco Export Inc. |
| | G3 Terminal (anciennement Lynnterm West Gate) | G3 Terminal Vancouver Limited Partnership |
| | Pembina Vancouver Wharves | PKM Canada Marine Terminal Limited Partnership |
| | Lynnterm East Gate | Western Group Holdings Limited |
| | Neptune Bulk Terminals | Neptune Bulk Terminals (Canada) Ltd. |
| | Richardson International | Richardson International Limited |
| | Univar Canada Terminal | Univar Canada Ltd. |
| | Waterfront Limited Partnership | Waterfront Limited Partnership |
| Zone commerciale de la rive sud | Terminal Alliance Grain | Alliance Grain Terminal Ltd. |
| | Cascadia | Cascadia Port Management Corporation |
| | Centerm | DP World (Canada) Ltd. |
| | Lafarge Construction Terminal | Lafarge Canada Inc. |
| | Lantic (Rogers Sugar) | Lantic Inc. |
| | Pacific Elevators | Viterra Canada Inc. |
| | Vanterm | GCT Canada Limited Partnership |
| | West Coast Reduction | West Coast Reduction Ltd. |
| | IOCO | Imperial Oil |
| | Pacific Coast Terminals | Pacific Coast Terminals |
| Terminaux de Second Narrows East (SNE) | Shellburn | Shell Canada Ltd. |
| | Parkland | Parkland Refining (B.C.) Ltd. |
| | Trans Mountain Westridge Marine Terminal | Trans Mountain Pipeline ULC en sa qualité de partenaire général de Trans Mountain Pipeline L.P. |
| | Suncor | Suncor Energy Products Partnership |
| | Pacific Coast Terminals | Pacific Coast Terminals Co. Ltd. |

| | | |
|---|---|---|
| | IOCO | Imperial Oil Limited & Mccoll Frontenac Petroleum Inc. |
| **Zone commerciale de Roberts Bank** | Deltaport | GCT Canada Limited Partnership |
| | Westshore Terminals | Westshore Terminals Limited Partnership |
| **Zone commerciale du fleuve Fraser** | DP World Fraser Surrey | DP World Fraser Surrey Inc. |
| | Fraser Grain Terminal | Fraser Grain Terminal Ltd. |
| | WWS Annacis Terminal | WWL Vehicle Services Canada, Ltd. |
| | WWS Richmond Terminal | WWL Vehicle Services Canada, Ltd. |

Les noms exacts au 31 décembre 2023 seront utilisés. Des changements peuvent parfois survenir.

# Annexe E : Carte du territoire de compétence