Avis de modification : Guide d'information portuaire

Date de notification : 1er décembre 2023

Préambule

En tant qu'agence fédérale responsable de la gérance partagée du Port de Vancouver, l'Administration portuaire Vancouver-Fraser (Administration portuaire) a élaboré des pratiques et des procédures applicables à tous les navires opérant dans des zones définies afin de favoriser la sécurité et l'efficacité des mouvements commerciaux. Ces pratiques et procédures sont disponibles dans le *Guide d'information portuaire*, conformément à l'article 56 de la *Loi maritime du Canada*.

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

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

Conformément à l'article susmentionné de la *Loi maritime du Canada*, l'Administration portuaire propose des modifications aux pratiques et procédures du *Guide d'information portuaire*. Ces pratiques et procédures s'appliquent à tous les navires opérant dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire. Un navire, tel que défini par la *Loi maritime du Canada* et le *Guide d'information portuaire*, désigne tout type de navire, bateau ou embarcation conçu, utilisé ou susceptible d'être utilisé exclusivement ou partiellement pour la navigation maritime, qu'il soit autopropulsé ou non et quel que soit son mode de propulsion, y compris un hydravion et un radeau ou une estacade de billots ou de bois d'œuvre.

Résumé des modifications proposées

L'Administration portuaire propose les modifications suivantes au *Guide d'information portuaire* afin de promouvoir la sécurité et l'efficacité au sein du Port de Vancouver :

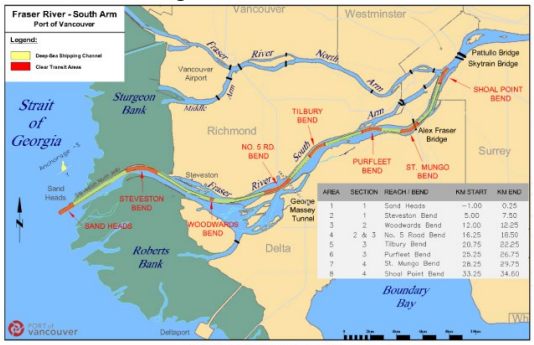
- Ajout de nouvelles définitions et mise à jour des définitions existantes
- Introduction du programme d'accréditation du mazoutage au GNL
- Ajout de la fiche technique du nouveau terminal VAFFC South Fraser
- Actualisation de la terminologie « remorqueurs d'assistance » et « remorqueurs d'escorte » dans l'ensemble du document pour cohérence et clarté
- Actualisation de la terminologie utilisée dans la section « Exigences en matière de pilotage dans la TCZ-4 »
- Ajout des coordonnées des zones de dégagement du trafic dans la section « Restrictions liées à la TCZ-4 - Zones de dégagement du trafic »
- Actualisation du *Guide d'information du portuaire* avec des mises à jour générales n'affectant pas l'intention ou la mise en œuvre

Les modifications proposées sont détaillées dans le tableau ci-dessous, telles qu'elles apparaissent dans le *Guide d'information portuaire*. Le tableau est organisé de manière à inclure les sections pertinentes, la formulation actuelle (le cas échéant) et la formulation nouvelle ou révisée proposée.

Modification proposée

Section	Formulation actuelle	Formulation proposée
Définition : Avadepth	s.o.	Avadepth est un site Web de la Garde côtière canadienne qui fournit, aux navigateurs, de l'information sur les niveaux d'eau, les courants de marée et les mesures de profondeur dans le fleuve Fraser.
Définition : Remorqueur d'escorte	s.o.	Désigne un remorqueur approprié, immédiatement disponible, pour appliquer des forces de direction ou de freinage d'urgence à un navire pris en charge à des vitesses supérieures à 6 nœuds dans des chenaux confinés ou des espaces restreints similaires.
Définition : Navire piloté	Désigne un navire sous la conduite d'un pilote du fleuve Fraser ou d'une personne bénéficiant d'une dérogation de pilotage conformément au règlement de l'Administration de pilotage du Pacifique.	Désigne un navire sous la conduite d'un pilote ~~du fleuve Fraser~~ ou d'une personne bénéficiant d'une dérogation de pilotage conformément au règlement de l'Administration de pilotage du Pacifique.
Définition : Remorqueur d'assistance	s.o.	Désigne un remorqueur approprié, utilisé pour l'accostage, l'appareillage ou le transbordement de grands navires dans des voies d'eau restreintes.
Définition : Remorqueur attaché	s.o.	Désigne un remorqueur approprié qui est relié (attaché) par un câble de remorque au navire pris en charge afin d'escorter ou d'assister ce navire.
7.8 Jours fériés locaux	Il y a cinq jours fériés nationaux et cinq jours fériés provinciaux en Colombie-Britannique, plus le lundi de Pâques et le lendemain de Noël, qui sont tous deux des jours fériés et sont commémorés par les employés fédéraux. Les cinq jours fériés nationaux sont le jour de l'An (1er janvier), le Vendredi saint (vendredi précédant le dimanche de Pâques), la fête du Canada (1er juillet), la fête du Travail (premier lundi de septembre) et le jour de Noël (25 décembre). Les cinq jours fériés provinciaux sont le jour de la Famille (deuxième lundi de février), la fête de la Reine (lundi avant le 25 mai), le congé civique de la Colombie-Britannique (le lundi après le premier dimanche d'août), l'Action de grâce (deuxième lundi d'octobre) et le jour du Souvenir (11 novembre).	Il y a ~~cinq~~ six jours fériés nationaux et cinq jours fériés provinciaux en Colombie-Britannique, plus le lundi de Pâques et le lendemain de Noël, qui sont tous deux des jours fériés et sont commémorés par les employés fédéraux. Les ~~cinq~~ six jours fériés nationaux sont le jour de l'An (1er janvier), le Vendredi saint (vendredi précédant le dimanche de Pâques), la fête du Canada (1er juillet), la fête du Travail (premier lundi de septembre), la Journée nationale de la vérité et de la réconciliation (30 septembre) et le jour de Noël (25 décembre). Les cinq jours fériés provinciaux sont le jour de la Famille (deuxième lundi de février), la fête de la Reine (lundi avant le 25 mai), le congé civique de la Colombie-Britannique (le lundi après le premier dimanche d'août), l'Action de grâce (deuxième lundi d'octobre) et le jour du Souvenir (11 novembre).
8.17 TCZ-4 Restrictions liées à la TCZ-4 - c) Zones de dégagement du trafic	Les zones de dégagement du trafic s'appliquent aux pétroliers transportant des produits, aux transporteurs de GNL et aux navires gênés désignés par l'Administration portuaire. Ces navires ne doivent pas être gênés par d'autres navires dans les zones	Les zones de dégagement du trafic s'appliquent aux pétroliers transportant des produits, aux transporteurs de GNL et aux navires gênés désignés par l'Administration portuaire. Ces navires ne doivent pas être gênés par d'autres navires dans les zones

de dégagement du trafic désignées, comme le montre l'image ci-dessous.



AREA	SECTION	REACH / BEND	KM START	KM END
1	1	Sand Heads	-1.00	0.25
2	1	Steveston Bend	5.00	7.50
3	2	Woodwards Bend	12.00	12.25
4	2 & 3	No. 5 Road Bend	16.25	18.50
5	3	Tilbury Bend	20.75	22.25
6	3	Purfleet Bend	25.25	26.75
7	4	St. Mungo Bend	28.25	29.75
8	4	Shoal Point Bend	33.25	34.60

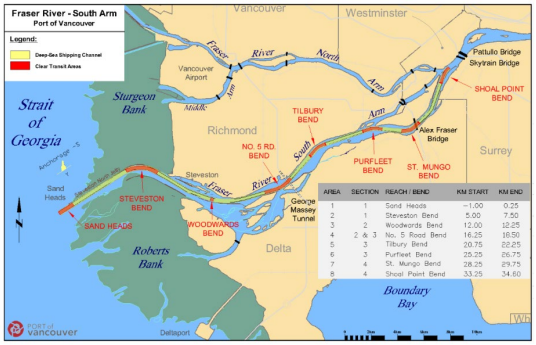
Image: TCZ-4 Clear Transit Areas

Les SCTM émettront un avis de zone de dégagement du trafic sur les canaux VHF 16 et 74 au moyen d'un appel de sécurité au moins 15 minutes avant l'entrée d'un navire soumis à des restrictions dans la TCZ-4, afin d'assurer la navigation sans entrave de ces navires, à savoir :

• Tous les pétroliers pilotés chargés.
• Tous les transporteurs de GNL pilotés, quel que soit le statut de la cargaison.
• Un navire qui, pour des raisons de sécurité, a besoin d'une zone de dégagement du trafic dans la zone TCZ-4 à la demande du capitaine ou du pilote.

Les pilotes du fleuve Fraser répéteront l'avis qu'une zone de dégagement du trafic a été déclarée aux points d'appel standard des SCTM. Les remorqueurs légers, les autres petits navires très manœuvrables et les dragueurs actifs peuvent, sur demande, bénéficier d'une exemption de conformité de la part des SCTM, à condition qu'un accord de navire à navire ait été conclu avec le navire pour lequel une déclaration de zone de dégagement du trafic a été émise. Tous les autres navires doivent respecter la déclaration de zone de dégagement du trafic dans la TCZ-4 et ne pas entraver de quelque manière que ce soit le passage d'un navire qui bénéficie de ce statut. Les navires dont la circulation est retardée en raison d'autres navires en mouvement doivent rester à l'écart des zones affectées jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'une navigation puisse être effectuée en toute sécurité.

de dégagement du trafic désignées, comme le montre l'image ci-dessous.



AREA	SECTION	REACH / BEND	KM START	KM END
1	1	Sand Heads	-1.00	0.25
2	1	Steveston Bend	5.00	7.50
3	2	Woodwards Bend	12.00	12.25
4	2 & 3	No. 5 Road Bend	16.25	18.50
5	3	Tilbury Bend	20.75	22.25
6	3	Purfleet Bend	25.25	26.75
7	4	St. Mungo Bend	28.25	29.75
8	4	Shoal Point Bend	33.25	34.60

Image 1 : Zones de dégagement du trafic de la TCZ-4

Ajout du tableau ci-dessous :

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

Image 2 : Coordonnées des zones de dégagement du trafic de la TCZ-4

Les SCTM émettront un avis de zone de dégagement du trafic sur les canaux VHF 16 et 74 au moyen d'un appel de sécurité au moins 15 minutes avant l'entrée d'un navire soumis à des restrictions dans la TCZ-4, afin d'assurer la navigation sans entrave de ces navires, à savoir :

• Tous les pétroliers pilotés chargés (y compris les barges et les remorqueurs articulés et les barges chargées)
• Tous les transporteurs de GNL pilotés, quel que soit le statut de la cargaison.
• Un navire qui, pour des raisons de sécurité, a besoin d'une zone de dégagement du trafic dans la zone TCZ-4 à la demande du capitaine ou du pilote.

		Les pilotes du fleuve Fraser répéteront l'avis qu'une zone de dégagement du trafic a été déclarée aux points d'appel standard des SCTM. Les remorqueurs légers, les autres petits navires très manœuvrables et les dragueurs actifs peuvent, sur demande, bénéficier d'une exemption de conformité de la part des SCTM, à condition qu'un accord de navire à navire ait été conclu avec le navire pour lequel une déclaration de zone de dégagement du trafic a été émise. Tous les autres navires doivent respecter la déclaration de zone de dégagement du trafic dans la TCZ-4 et ne pas entraver de quelque manière que ce soit le passage d'un navire qui bénéficie de ce statut. Les navires dont la circulation est retardée en raison d'autres navires en mouvement doivent rester à l'écart des zones affectées jusqu'à ce que les conditions soient telles qu'une navigation puisse être effectuée en toute sécurité.
8.17 Exigences de pilotage dans la TCZ-4	Les exigences en matière de pilotage dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire sont régies par les articles 9 (navires assujettis au pilotage obligatoire) et 10 (dispense de pilotage obligatoire) du Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique. En plus des exigences de pilotage établies en vertu des articles 9 et 10 du Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique, les exigences de pilotage suivantes s'appliquent aux navires qui naviguent dans la TCZ-4 : • Les pétroliers chargés et les transporteurs de GNL, quel que soit le statut de la cargaison, ont besoin de deux pilotes pour naviguer dans la TCZ-4. Les deux pilotes doivent rester sur la passerelle pendant toute la durée de la traversée. • Toutes les combinaisons de remorqueurs et de barges contenant du carburant d'aviation doivent être pilotées. • Aux fins de la TCZ-4, les remorqueurs et barges chargés pilotés transportant des produits seront soumis aux exigences d'un navire-citerne de taille équivalente. • Les combinaisons de remorqueurs et de barges non pilotés dont la capacité de charge est supérieure ou égale à 15 000 tonnes ne peuvent transiter par la zone TCZ-4 sans l'accord préalable de l'Administration portuaire. • Lorsqu'un remorqueur d'escorte attaché est nécessaire pour naviguer dans la TCZ-4, le navire ou son agent est tenu de fournir le	Les exigences en matière de pilotage dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire sont régies par les articles 9 (navires assujettis au pilotage obligatoire) et 10 (dispense de pilotage obligatoire) du Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique. En plus des exigences de pilotage établies en vertu des articles 9 et 10 du Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique, les exigences de pilotage suivantes s'appliquent aux navires qui naviguent dans la TCZ-4 : • Les pétroliers chargés (y compris les barges et les remorqueurs articulés et les barges chargées) et les transporteurs de GNL, quel que soit le statut de la cargaison, ont besoin de deux pilotes pour naviguer dans la TCZ-4. Les deux pilotes doivent rester sur la passerelle pendant toute la durée de la traversée. ~~• Toutes les combinaisons de remorqueurs et de barges contenant du carburant d'aviation doivent être pilotées.~~ ~~• Aux fins de la TCZ-4, les remorqueurs et barges chargés pilotés transportant des produits seront soumis aux exigences d'un navire-citerne de taille équivalente.~~ • Les combinaisons de remorqueurs et de barges non pilotés dont la capacité de charge est supérieure ou égale à 15 000 tonnes ne peuvent transiter par la zone TCZ-4 sans l'accord préalable de l'Administration portuaire.

	dispositif d'amarrage et de remorquage d'un navire avec la charge maximum utile (CMU) des chaumards au répartiteur de l'APP lors de la réservation d'un pilote. Se référer aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique en matière de réservation de pilotes.	• Lorsqu'un remorqueur d'escorte attaché est nécessaire pour naviguer dans la TCZ-4, le navire ou son agent est tenu de fournir le dispositif d'amarrage et de remorquage d'un navire avec la charge maximum utile (CMU) des chaumards au répartiteur de l'Administration de pilotage du Pacifique lors de la réservation d'un pilote. Se référer aux exigences de l'Administration de pilotage du Pacifique en matière de réservation de pilotes.
8.17 Exigences relatives aux remorqueurs d'assistance aux navires dans la TCZ-4	EXIGENCES RELATIVES AUX REMORQUEURS D'ASSISTANCE AUX NAVIRES DANS LA TCZ-4 Les navires de niveau 1, lorsqu'ils naviguent dans la TCZ-4, doivent respecter les exigences suivantes en ce qui concerne les remorqueurs : • Tous les remorqueurs d'assistance aux navires utilisés avec des navires pilotés de niveau 1 transitant par la TCZ-4 doivent être des remorqueurs tracteurs/ASD attachés. • Les remorqueurs d'assistance aux navires doivent assister les navires entrants à au moins un mille nautique en aval dans le fleuve à partir du poste d'amarrage prévu. • Les remorqueurs d'assistance aux navires doivent également assister les navires entrants d'une longueur hors tout >270 m à au moins un mille nautique en aval du pont Alex Fraser lorsque des vents réels ou prévus de 25 nœuds ou plus se manifestent ou sont attendus. • Les pétroliers entrants transportant des produits ont besoin d'au moins deux remorqueurs qui doivent être attachés avant le début de la navigation dans la TCZ-4, et les pétroliers sortants doivent rester attachés jusqu'à ce qu’ils soient sortis de la TCZ-4. • Les transporteurs de GNL entrants ont besoin d'au moins trois remorqueurs d'escorte qui doivent être attachés avant le début de la navigation dans la TCZ-4, et les navires sortants doivent rester attachés jusqu'à ce qu’ils soient sortis de la TCZ-4. • Toutes les combinaisons de remorqueurs et de barges utilisant du carburant d'aviation doivent être accompagnées d'un remorqueur d'escorte attaché en plus du remorqueur de poussage ou de remorquage. • Les barges spécialement construites et les navires de mazoutage transportant du GNL doivent être évalués au cas par cas par l'Administration portuaire, l'Administration de	EXIGENCES RELATIVES AUX REMORQUEURS D'ASSISTANCE AUX NAVIRES ET D’ESCORTE DANS LA TCZ-4 Les navires de niveau 1, lorsqu'ils naviguent dans la TCZ-4, doivent respecter les exigences suivantes en ce qui concerne les remorqueurs : • Tous les remorqueurs d'assistance aux navires et d'escorte utilisés avec des navires pilotés de niveau 1 transitant par la TCZ-4 doivent être des remorqueurs tracteurs/ASD. À la discrétion des pilotes, une propulsion de rechange appropriée des remorqueurs peut être envisagée lors des opérations d'accostage et d'appareillage des navires. • Les remorqueurs d'assistance aux navires doivent assister les navires entrants à au moins un mille nautique en aval dans le fleuve à partir du poste d'amarrage prévu. • Les remorqueurs d'assistance aux navires doivent également assister les navires entrants d'une longueur hors tout >270 m à au moins un mille nautique en aval du pont Alex Fraser lorsque des vents réels ou prévus de 25 nœuds ou plus se manifestent ou sont attendus. • Les pétroliers hauturiers entrants transportant des produits ont besoin d'au moins deux remorqueurs d'escorte attachés qui doivent être attachés avant le début de la navigation dans la TCZ-4, et les navires sortants doivent rester attachés jusqu'à ce qu’ils soient sortis de la TCZ-4. • Toutes les combinaisons de remorqueurs et de barges chargés ~~de carburant d'aviation~~ doivent être accompagnées d'un remorqueur d'escorte attaché en plus du remorqueur de poussage ou de remorquage. • Les transporteurs de GNL entrants ont besoin d'au moins trois remorqueurs d'escorte attachés qui doivent être attachés avant le début de la navigation dans la TCZ-4, et les navires sortants doivent rester

	pilotage du Pacifique et les pilotes du fleuve Fraser en ce qui concerne les exigences liées aux remorqueurs. • Les remorqueurs d’assistance capables de générer une puissance de traction de plus de 40 tonnes doivent comporter un tensiomètre opérationnel qui peut être facilement lu par l'opérateur du remorqueur à partir du poste de direction de la manœuvre. Les pétroliers et les transporteurs de GNL qui transitent par la zone TCZ-4 doivent également respecter les normes relatives aux remorqueurs décrites dans le tableau 2 : La matrice des exigences liées aux remorqueurs et à la puissance de traction des pétroliers et transporteurs de GNL naviguant dans la TCZ-4 du bras sud du fleuve Fraser résume les exigences en matière de traction et la configuration de l'ensemble des remorqueurs, raisonnablement répartis entre les coques des remorqueurs, pour ces navires. Les embarcations très maniables peuvent être exemptées de ces exigences à la discrétion de l'Administration portuaire, en consultation avec l’APP et les pilotes du fleuve Fraser.	attachés jusqu'à ce qu’ils soient sortis de la TCZ-4. • Les barges spécialement construites et les navires de mazoutage transportant du GNL doivent être évalués au cas par cas par l'Administration portuaire, l'Administration de pilotage du Pacifique et les pilotes du fleuve Fraser en ce qui concerne les exigences liées aux remorqueurs. • Les remorqueurs d’assistance et d'escorte capables de générer une puissance de traction de plus de 40 tonnes doivent comporter un tensiomètre opérationnel qui peut être facilement lu par l'opérateur du remorqueur à partir du poste de direction de la manœuvre. Les pétroliers et les transporteurs de GNL qui transitent par la zone TCZ-4 doivent également respecter les normes relatives aux remorqueurs décrites dans le tableau 2 : La matrice des exigences liées aux remorqueurs et à la puissance de traction des pétroliers et transporteurs de GNL naviguant dans la TCZ-4 du bras Sud du fleuve Fraser résume les exigences en matière de traction et la configuration de l'ensemble des remorqueurs, raisonnablement répartis entre les coques des remorqueurs, pour ces navires. Les embarcations très maniables peuvent être exemptées de ces exigences à la discrétion de l'Administration portuaire, en consultation avec l’Administration de pilotage du Pacifique et les pilotes du fleuve Fraser.
Actualisation de la terminologie « remorqueurs d'assistance » et « remorqueurs d'escorte » dans l'ensemble du document pour cohérence et clarté	VÉRIFICATION DE LA CAPACITÉ DE CHARGE DES POINTS D'ATTACHE DES NAVIRES UTILISÉS POUR LES OPÉRATIONS D'ESCORTE DE REMORQUEURS La capacité de charge des points d'attache des navires utilisés pour les opérations d'escorte de remorqueurs attachés dans la zone de contrôle du trafic du Second Narrows (TCZ-2) doit être vérifiée avant que les navires entrants ne traversent la TCZ-2. Si le navire entrant doit être escorté par un remorqueur attaché à travers First Narrows, la vérification de la capacité de charge peut être effectuée dans la baie English. Aux fins de la vérification de la capacité de charge, le remorqueur d'escorte doit avoir une puissance de traction de 65 tonnes ou plus, à condition que la charge maximum utile (CMU) du point d’attache soit	VÉRIFICATION DE LA CAPACITÉ DE CHARGE DES POINTS D'ATTACHE DES NAVIRES UTILISÉS POUR LES OPÉRATIONS ~~D'ESCORTE~~ DES REMORQUEURS ATTACHÉS La capacité de charge des points d'attache des navires utilisés pour les opérations ~~d'escorte~~ de remorqueurs attachés dans la zone de contrôle du trafic du Second Narrows (TCZ-2) doit être vérifiée avant que les navires entrants ne traversent la TCZ-2. Si le navire entrant doit être escorté par un remorqueur ~~d'escorte~~ attaché à travers First Narrows, la vérification de la capacité de charge peut être effectuée dans la baie English. Aux fins de la vérification de la capacité de charge, le remorqueur ~~d'escorte~~ attaché doit avoir une puissance de traction de 65 tonnes ou plus, à condition que la charge maximum

	supérieure aux forces pouvant être créées par le remorqueur. EXIGENCES DE PILOTAGE DANS LA TCZ-1 Les exigences en matière de pilotage dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire sont régies par les articles 9 (navires assujettis au pilotage obligatoire) et 10 (dispense de pilotage obligatoire) du *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*. En plus des exigences de pilotage établies en vertu des articles 9 et 10 du *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*, les exigences de pilotage suivantes s'appliquent aux navires qui naviguent dans la TCZ-1 : • Les pétroliers comptant 40 000 tonnes de port en lourd (été) et plus de produits ont besoin de deux pilotes pour circuler dans la TCZ-1. Les deux pilotes doivent rester sur la passerelle pendant toute la durée de la traversée. • Tous les autres navires pilotés, y compris les navires qui se déplacent vers ou depuis un poste d'amarrage ou un mouillage à l'est du pont Lions Gate dans First Narrows, ont besoin d'un pilote. • Lorsqu'un remorqueur d'escorte attaché est nécessaire pour naviguer dans la TCZ-1, le navire ou son agent est tenu de fournir le dispositif d'amarrage et de remorquage d'un navire avec la charge maximum utile (CMU) des chaumards au répartiteur de l'APP lors de la réservation d'un pilote. Se référer aux exigences en matière de réservation de pilotes de l'Administration de pilotage du Pacifique. RESTRICTIONS DE VISIBILITÉ DANS LA TCZ-2 La visibilité réduite limite la capacité à voir les aides à la navigation ainsi que les autres navires et points de repère. Les procédures qui suivent présentent les exigences en matière de sécurité à suivre lors de la circulation dans la TCZ-2 en cas de visibilité réduite.	utile (CMU) du point d'attache soit supérieure aux forces pouvant être créées par le remorqueur. EXIGENCES DE PILOTAGE DANS LA TCZ-1 Les exigences en matière de pilotage dans le territoire de compétence de l'Administration portuaire sont régies par les articles 9 (navires assujettis au pilotage obligatoire) et 10 (dispense de pilotage obligatoire) du *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*. En plus des exigences de pilotage établies en vertu des articles 9 et 10 du *Règlement sur le pilotage dans la région du Pacifique*, les exigences de pilotage suivantes s'appliquent aux navires qui naviguent dans la TCZ-1 : • Les pétroliers comptant 40 000 tonnes de port en lourd (été) et plus de produits ont besoin de deux pilotes pour circuler dans la TCZ-1. Les deux pilotes doivent rester sur la passerelle pendant toute la durée de la traversée. • Tous les autres navires pilotés, y compris les navires qui se déplacent vers ou depuis un poste d'amarrage ou un mouillage à l'est du pont Lions Gate dans First Narrows, ont besoin d'un pilote. • Lorsqu'un remorqueur ~~d'escorte~~ attaché est nécessaire pour naviguer dans la TCZ-1, le navire ou son agent est tenu de fournir le dispositif d'amarrage et de remorquage d'un navire avec la charge maximum utile (CMU) des chaumards au répartiteur de l'Administration de pilotage du Pacifique lors de la réservation d'un pilote. Se référer aux exigences en matière de réservation de pilotes de l'Administration de pilotage du Pacifique. RESTRICTIONS DE VISIBILITÉ DANS LA TCZ-2 La visibilité réduite limite la capacité à voir les aides à la navigation ainsi que les autres navires et points de repère. Les procédures qui suivent présentent les exigences en matière de sécurité à suivre lors de la circulation dans la TCZ-2 en cas de visibilité réduite.

	Les navires suivants sont soumis à des restrictions de visibilité : • Tous les navires pilotés et les combinaisons remorqueur-barge pilotées, peu importe leur tonnage • Toutes les combinaisons de remorqueurs et de barges non pilotés spécifiquement conçus pour pousser et les remorqueurs tracteurs le long d'une barge d'une capacité de charge de 10 000 tonnes ou plus • Tous les navires non pilotés, y compris les barges et les remorqueurs et barges articulés lorsqu'ils sont chargés. Lorsqu'ils ont l'intention de traverser la TCZ-2, les navires susmentionnés et les combinaisons de remorqueurs et de barges doivent observer clairement les ponts avant d'atteindre le quai du terminal lorsqu'ils se dirigent vers l'est et avant d'atteindre Berry Point lorsqu'ils se dirigent vers l'ouest. La même exigence s'applique avant le départ d'un terminal situé dans la TCZ-2 pour effectuer un déplacement dans la TCZ-2. Les combinaisons de remorqueurs pousseurs et barges et les remorqueurs tracteurs qui remorquent le long du bord moins de 10 000 tonnes de capacité de charge, qu’il s’agisse de produits ou de ballast, peuvent circuler dans des conditions de visibilité réduite s'ils respectent les conditions suivantes : • Un remorqueur supplémentaire est employé pour aider la navigation. • L'équipement de navigation à bord de chaque remorqueur comprend un système de visualisation des cartes électroniques et un radar homologués et pleinement opérationnels. • La navigation est limitée à une fenêtre réduite de circulation dans la TCZ-2, limitée à un courant d'un nœud dans chaque direction. L'exploitant du navire doit fournir à l'avance, à l'Administration portuaire, la documentation pertinente, qui démontre à la satisfaction de l'Administration portuaire que des systèmes internes de gestion de la sécurité adéquats sont en place pour une navigation en toute sécurité dans la TCZ-2, ainsi que le degré de connaissances locales. Aucun élément de cette section ne doit être interprété comme une incitation pour le	Les navires suivants sont soumis à des restrictions de visibilité : • Tous les navires pilotés et les combinaisons remorqueur-barge pilotés, peu importe leur tonnage • Toutes les combinaisons de remorqueurs et de barges non pilotés spécifiquement conçus pour pousser et les remorqueurs tracteurs le long d'une barge d'une capacité de charge de 10 000 tonnes ou plus • Tous les navires non pilotés, y compris les barges et les remorqueurs et barges articulés lorsqu'ils sont chargés. Lorsqu'ils ont l'intention de traverser la TCZ-2, les navires susmentionnés et les combinaisons de remorqueurs et de barges doivent observer clairement les ponts avant d'atteindre le quai du terminal lorsqu'ils se dirigent vers l'est et avant d'atteindre Berry Point lorsqu'ils se dirigent vers l'ouest. La même exigence s'applique avant le départ d'un terminal situé dans la TCZ-2 pour effectuer un déplacement dans la TCZ-2. Les combinaisons de remorqueurs pousseurs et barges et les remorqueurs tracteurs qui remorquent le long du bord moins de 10 000 tonnes de capacité de charge, qu’il s’agisse de produits ou de ballast, peuvent circuler dans des conditions de visibilité réduite s'ils respectent les conditions suivantes : • Un remorqueur d’assistance supplémentaire est employé pour aider la navigation. • L'équipement de navigation à bord de chaque remorqueur comprend un système de visualisation des cartes électroniques et un radar homologués et pleinement opérationnels. • La navigation est limitée à une fenêtre réduite de circulation dans la TCZ-2, limitée à un courant d'un nœud dans chaque direction. L'exploitant du navire doit fournir à l'avance, à l'Administration portuaire, la documentation pertinente, qui démontre à la satisfaction de l'Administration portuaire que des systèmes internes de gestion de la sécurité adéquats sont en place pour une navigation en toute sécurité dans la TCZ-2, ainsi que le degré de connaissances locales. Aucun élément de cette section ne doit être interprété comme une incitation pour le

	capitaine d'un navire à naviguer par visibilité réduite. Voir le tableau 3 : Remorqueurs et barges dans la TCZ de Second Narrows (TCZ-2), y compris les remorqueurs et barges articulés lorsqu'ils ne sont pas pilotés – Matrice récapitulative	capitaine d'un navire à naviguer par visibilité réduite. Voir le tableau 3 : Remorqueurs et barges dans la TCZ de Second Narrows (TCZ-2), y compris les remorqueurs et barges articulés lorsqu'ils ne sont pas pilotés – Matrice récapitulative
14.7 Mazoutage et ravitaillement	Mazoutage au gaz naturel liquéfié (GNL) : Les navires utilisant du gaz naturel liquéfié comme carburant doivent recevoir l'approbation de Transports Canada. Ils doivent également se conformer à toutes les exigences en matière de pratiques et de procédures d'exploitation qui s'appliquent à leur type de navire et à leur entreprise, telles qu'elles sont établies par Transports Canada. L'Administration portuaire est membre de la Society for Gas as a Marine Fuel (SGMF) et reconnaît les directives de compétence recommandées pour la fourniture et le mazoutage au GNL pour les navires. Les navires qui transfèrent du GNL d'un navire à l'autre, du rivage à un navire ou d'un camion à un navire doivent utiliser une liste de contrôle reconnue pour le mazoutage. L'annexe E du présent guide, intitulée « Liste de contrôle pour le mazoutage au GNL », fournit un exemple de liste de contrôle reconnue pour les transferts de navire à navire. Des listes de contrôle reconnues pour le transport de navire à navire, du rivage à un navire et d'un camion à un navire peuvent également être consultées en ligne. Après le mazoutage, une liste de contrôle reconnue pour le mazoutage au GNL doit être conservée pendant au moins un an et une copie doit être envoyée par courriel au Centre d'opérations à l'adresse harbour_master@portvancouver.com. Tout incident impliquant du GNL utilisé comme carburant sur un navire doit être signalé au Centre des opérations par téléphone au 604-665-9086 ou par courriel à l'adresse harbour_master@portvancouver.com.	Mazoutage au gaz naturel liquéfié (GNL) : Les navires utilisant du gaz naturel liquéfié comme carburant doivent recevoir l'approbation de Transports Canada. Ils doivent également se conformer à toutes les exigences en matière de pratiques et de procédures d'exploitation qui s'appliquent à leur type de navire et à leur entreprise, telles qu'elles sont établies par Transports Canada. L'Administration portuaire est membre de la ~~Society for Gas as a Marine Fuel (SGMF)~~ International Association of Port and Harbors (IAPH) et reconnaît les directives de compétence recommandées pour l'approvisionnement en GNL et le mazoutage au GNL pour les navires. Les navires qui transfèrent du GNL ~~d'un navire à l'autre, du rivage à un navire ou d'un camion à un navire~~ doivent utiliser une liste de contrôle reconnue pour le mazoutage. L'annexe E du présent guide, intitulée ~~« Liste de contrôle pour le mazoutage au GNL »~~ Liste de contrôle pour le mazoutage au GNL, fournisseurs de services et emplacement – Tableau d'autorisation fournit un exemple de liste de contrôle reconnue pour les transferts de navire à navire. Des listes de contrôle reconnues pour le transport de navire à navire et du rivage à un navire ~~et d'un camion à un navire~~ sont également disponibles en ligne. En plus de ces exigences, les entreprises qui fournissent du GNL aux navires faisant escale au Port de Vancouver sont tenues de s'enregistrer auprès de l'Administration portuaire. Les fournisseurs de services de mazoutage au GNL doivent participer à un programme d'accréditation annuel conçu pour les opérations liées au GNL. Seuls les fournisseurs de services de mazoutage au GNL enregistrés qui participent au programme d'accréditation annuel sont autorisés à effectuer des opérations de mazoutage au GNL dans le port. Veuillez communiquer avec le Centre d'opérations de l'Administration portuaire pour plus d'information concernant le mazoutage au GNL.

<table>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Après le mazoutage, une liste de contrôle reconnue pour le mazoutage au GNL doit être conservée pendant au moins un an et une copie doit être envoyée par courriel au Centre d'opérations à l'adresse harbour_master@portvancouver.com. Tout incident impliquant du GNL utilisé comme carburant sur un navire doit être signalé au Centre des opérations par téléphone au 604-665-9086 ou par courriel à l'adresse harbour_master@portvancouver.com.
</td>
</tr>
<tr>
<td>Annexe E – Liste de contrôle pour le mazoutage au GNL, fournisseurs de services et emplacement – Tableau d'autorisation</td>
<td>
LNG BUNKER CHECKLIST
Part A: Planned Operations Checks
This part of the checklist should be completed by the LNG bunker provider and receiver independently within 48 h in advance of a planned LNG bunker operation.
Planned date and time ---------- LNG receiving vessel ----------
Port and Berth or location ---------- LNG bunker vessel ----------
<table>
<tr><th></th><th>Check</th><th>Receiving vessel</th><th>Bunker vessel</th><th>Bunker terminal</th><th>Remarks</th></tr>
<tr><td>1</td><td>Emergency fire plans are located externally</td><td></td><td></td><td></td><td>Location:</td></tr>
<tr><td>2</td><td>International shore connection available</td><td></td><td></td><td></td><td>Location:</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Firefighting equipment available for use</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>4</td><td>Gas detection equipment tested, calibrated and available for use</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>5</td><td>Personnel protective equipment available for use</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>6</td><td>Water spray system available for use</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>7</td><td>Spill containment and hull protection system in place</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>8</td><td>LNG transfer pumps and/or equipment in working order</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>9</td><td>Remote control valves tested and in working order</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>10</td><td>LNG tank pressure control equipment in working order</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>11</td><td>Instrumentation, control, shutdown and safety devices in working order</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>12</td><td>Bunker plans, operations manual and emergency procedures are available</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>
<table>
<tr><th></th><th>Check</th><th>Receiving vessel</th><th>Bunker vessel</th><th>Bunker terminal</th><th>Remarks</th></tr>
<tr><td>13</td><td>Personnel have required training and are instructed in the use of the equipment and procedures</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>14</td><td colspan="5">Bunker provider list of local Port State Control (PSC) restrictions or notifications required as a condition of the planned bunkering operation (i.e. wind speed less than 25 knots):</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="5">a. _____
b. _____
c. _____
d. _____</td></tr>
</table>
DECLARATION
The undersigned as applicable have checked the above items in Part A and are satisfied that the entries made are correct.
<table>
<tr><th>Receiving vessel</th><th>Bunker vessel</th><th>Bunker terminal</th></tr>
<tr><td>Name:</td><td>Name:</td><td>Name:</td></tr>
<tr><td>Position:</td><td>Position:</td><td>Position:</td></tr>
<tr><td>Signature:</td><td>Signature:</td><td>Signature:</td></tr>
<tr><td>Date:</td><td>Date:</td><td>Date:</td></tr>
<tr><td>Time:</td><td>Time:</td><td>Time:</td></tr>
</table>
Instructions for completing this checklist
This independent declaration should be signed only by the applicable party. Once signed, copies of this document shall be kept onboard the LNG receiving vessel and the bunker vessel or terminal (as appropriate) for at least 1 year.
</td>
<td>
Ajout du tableau ci-dessous :
Tableau d'autorisation des fournisseurs de services de mazoutage au GNL et des emplacements proposés
<table>
<tr><th>Bunker Operator</th><th>English Bay</th><th>Inner Harbour</th><th>Indian Arm</th><th>Termain A</th><th>Terminal B</th></tr>
<tr><td>Company A</td><td>√</td><td>√</td><td>×</td><td>√</td><td>×</td></tr>
<tr><td>Company B</td><td>×</td><td>√</td><td>√</td><td>×</td><td>×</td></tr>
<tr><td>CompanyC</td><td>×</td><td>×</td><td>√</td><td>×</td><td>×</td></tr>
<tr><td>CompanyD</td><td>×</td><td>×</td><td>√</td><td>√</td><td>×</td></tr>
</table>
~~Suppression de la liste de contrôle du mazoutage au GNL de la SGMF affichée dans le tableau à gauche.~~
Ajout de la nouvelle liste de contrôle du mazoutage au GNL de l'IAPH
</td>
</tr>
</table>

LNG BUNKER CHECKLIST

Part B: Pre-Operational Checks

This part of the checklist should be completed jointly by all appropriate parties, including any terminal where vessel to vessel bunkering occurs, immediately before the start of transfer operations.

Planned date and time

LNG receiving vessel

Port and Berth or location

LNG bunker vessel

	Check	Receiving vessel	Bunker vessel	Terminal	Code	Remarks
1	Part A has been completed and conditions noted have not changed				A	
2	Permission (if applicable) for LNG bunkering received and notifications made				P	
3	Present weather and wave conditions are within agreed limits				A, R	
4	Vessels are securely moored with sufficient fendering				R	
5	There is a safe means of access between the vessels				R	
6	The LNG bunker manifold is sufficiently illuminated				A, R	
7	The vessels are able to move under their own power in a safe and unobstructed direction				R	
8	Adequate supervision by responsible individuals is in place				R	
9	The method of electrical insulation has been agreed upon				A	
10	The controlled area designated, marked and free of unauthorized personnel				A, R	Location:
11	Control of ignition sources in controlled area implemented				A, R	
12	Material safety data sheets (MSDS) for LNG available				A	
13	External doors, portholes and accommodation ventilation inlets closed				A	

	Check	Receiving vessel	Bunker vessel	Terminal	Code	Remarks
14	An effective means of communication has been tested and language for communication agreed upon				A	Language that will be used: Primary system: Backup system: VHF/UHF Channel:
15	Emergency procedures reviewed and emergency shutdown systems (ESD) tested. Closing times for ESD's exchanged				A	Emergency stop signal: Provider ESD: _____ s Receiver ESD: _____ s
16	Procedures for prevention of falling object in place				A	
17	An effective deck watch has been established to monitor mooring				R	
18	An effective LNG bunker oversight has been established to monitor piping and controls				R	
19	Personnel working in the vicinity of the LNG bunker manifold are using appropriate personnel protective equipment				R	
20	Dry-break couplings installed on LNG bunker connections are in working order				A	
21	Bunker connections are adequately supported, properly connected and leak tested. Unused connections are closed, blanked and fully bolted				A	
22	Procedures for purging, cool down and LNG transfer operations have been agreed by the receiving vessel and provider				A	
23	Part C has been completed				A	
24	The receiving vessel confirms that LNG bunker operations can commence				P	Time notified: _____ h

DECLARATION

The undersigned as applicable have checked the above items in Part B and are satisfied that the entries made are correct.

Receiving vessel	Bunker vessel	Bunker terminal
Name:	Name:	Name:
Position:	Position:	Position:
Signature:	Signature:	Signature:
Date:	Date:	Date:
Time:	Time:	Time:

Instructions for completing this checklist

The "codes" indicate the following:

a) A (Agreement): indicating an agreement or procedure that may be detailed in the "Remarks" column;

b) R (Re-check): indicating that the item will be periodically reconfirmed at intervals agreeable to the parties;

c) P (Permission): indicating that permission has been granted by the appropriate authorities.

This joint declaration should be signed only when both parties have checked and accepted their assigned responsibilities. Once signed, copies of this document shall be kept onboard the LNG receiving vessel and the bunker vessel or terminal (as appropriate) for at least 1 year.

LNG BUNKER CHECKLIST

Part C: LNG Transfer

This part of the checklist should be completed immediately before the start of transfer operations by the LNG bunker provider and receiver.

Planned date and time ---------- **LNG receiving vessel** ----------

Port and Berth or location ---------- **LNG bunker vessel** ----------

AGREED STARTING TEMPERATURES AND PRESSURES

Note the agreed physical quantity unit (PQU): m^3 Tonnes _____

	Receiving vessel		Provider		Units[a]
	Tank 1	Tank 2	Tank 1	Tank 2	
LNG tank start temperature					°C/°F
LNG tank start pressure					bar/psi/MPa (absolute)
Available LNG tank capacity					PQU

[a] Delete as appropriate.

AGREED BUNKER OPERATIONS

	Receiving vessel		Units[a]
	Tank 1	Tank 2	
Agreed quantity to be transferred			PQU
LNG tanks start pressure			bar/psi/MPa (absolute)
Start pressure at manifold			bar/psi/MPa (gauge)
Starting flow rate			PQU per hour
Maximum transfer flow rate			PQU per hour
Topping off flow rate			PQU per hour
Maximum pressure at manifold			bar/psi/MPa (gauge)

[a] Delete as appropriate.

AGREED MAXIMUM AND MINIMUM BUNKERING PARAMETERS

Receiving vessel	Maximum	Minimum	Units[a]
LNG bunker tank pressure			bar/psi/MPa (absolute)
LNG temperature			°C/°F
Filling limit of LNG bunker tanks			%

[a] Delete as appropriate.

AGREED SIMOPS LNG BUNKER/OIL BUNKER/CARGO OPERATIONS[1)]

Activity	Receiving vessel	Bunker vessel	Bunker terminal

RESTRICTION ON AGREED DEVIATION IN LNG BUNKER OPERATIONS[2)]

Activity	Receiving vessel	Bunker vessel	Bunker terminal	Mitigation measures

DECLARATION

The undersigned as applicable have checked the above items in Part C and are satisfied that the entries made are correct. We have arranged for the repetitive checks, noted as code "R" in Part B, to be re-checked at intervals not exceeding ___ min. If, to our knowledge, the status of any item changes, we will immediately inform the other party.

Receiving vessel	Bunker vessel	Bunker terminal
Name:	Name:	Name:
Position:	Position:	Position:
Signature:	Signature:	Signature:
Date:	Date:	Date:
Time:	Time:	Time:

Instructions for completing this checklist

This joint declaration should be signed only when both parties have agreed on the information. Once signed, copies of this document shall be kept onboard the LNG receiving vessel and the bunker vessel or terminal (as appropriate) for at least 1 year.

LNG BUNKER CHECKLIST

PART D: SIMOPS

This part of the checklist should be completed by all appropriate parties, including terminals where vessel to vessel bunkering takes place, immediately before starting the transfer.

Planned date and time ---------- **LNG receiving vessel** ----------

Port and Berth or location ---------- **LNG bunker vessel** ----------

	Check	Receiving vessel	Bunker vessel	Terminal	Code	Remarks
1	LNG bunkering simultaneously with other fuels is in accordance with the vessel's fuel handing manual				A	
2	LNG bunkering simultaneously with cargo operations is in accordance with terminal procedures				A	
3	Competent authorities have granted permission (if applicable) for simultaneous operations				P	
4	Safety measures are agreed upon and observed				A, R	

DECLARATION

The undersigned as applicable have checked the above items in Part D and are satisfied that the entries made are correct.

Receiving vessel	Bunker vessel	Bunker terminal
Name:	Name:	Name:
Position:	Position:	Position:
Signature:	Signature:	Signature:
Date:	Date:	Date:
Time:	Time:	Time:

Instructions for completing this checklist

The "codes" indicate the following:

a) A (Agreement): indicating an agreement or procedure that may be detailed in the "Remarks" column;

b) R (Re-check): indicating that the item will be periodically reconfirmed at intervals agreeable to the parties;

c) P (Permission): indicating that permission has been granted by the appropriate authorities.

LNG BUNKER CHECKLIST

Part E: Post-Transfer Checklist

This part of the checklist should be completed jointly by the bunker provider and receiver at the completion of transfer operations.

Planned date and time ---------- **LNG receiving vessel** ----------

Port and Berth or location ---------- **LNG bunker vessel** ----------

	Check	Receiving vessel	Bunker vessel	Bunker terminal	Remarks
1	Manifold valves are closed and ready for disconnection				
2	LNG bunkering lines have been warmed-up, purged and ready for disconnection				
3	Controlled area has been deactivated and vessels in the vicinity notified				
4	The receiving vessel has been notified that LNG bunkering is complete				Time notified: _____ h.
5	Near missies and incidents reported to competent authorities				Report number:

RECORD OF PERIODIC CHECKS

A record of periodic re-check of conditions as agreed in Parts B and D. Observations should be noted under "Remarks".

Date	Time	Receiving vessel	Bunker vessel	Bunker terminal	Remarks

DECLARATION

The undersigned as applicable have checked the above items in Part E and are satisfied that the entries made are correct.

Receiving vessel	Bunker vessel	Bunker terminal
Name:	Name:	Name:
Position:	Position:	Position:
Signature:	Signature:	Signature:
Date:	Date:	Date:
Time:	Time:	Time:

Instructions for completing this checklist

This joint declaration should be signed only when both parties have agreed on the information. Once signed, copies of this document shall be kept onboard the LNG receiving vessel and the bunker vessel or terminal (as appropriate) for at least 1 year.

Permission to use extracts from ISO 20519:2017 was provided by the Standards Council of Canada (SCC). No further reproduction is permitted without prior written approval from SCC.

Terminal maritime VAFFC South Fraser – Fiche technique du terminal	s.o.	

Terminal	VAFFC SOUTH FRASER MARINE TERMINAL
Area	Fraser River
Date	December 2023
Position (lat / lon)	49°08.3 N & 123° 03.4 W
Minimum controlled water depth	For most recent soundings, refer to the Canadian Coast Guard's AVADEPTH website
Chart datum	Vertical: Chart Datum LLW Horizontal: WGS84
Range of water densities	0.99878 (annual mean minimum) - 1.00000 (annual mean maximum) - New Westminster - source: *PAC 200 Sailing Directions*
Tidal range	For most recent soundings, refer to the Canadian Coast Guard's AVADEPTH website
UKC policy alongside	Alongside berth UKC requirement for all states of tide is 0.9m
Bottom type	Sand and Silt
Dredging regime	Annual maintenance dredging
Distance pilot station to berth	Brotchie to Sandheads 58 nm' + Sandheads to Terminal 11 nm'
ISPS	Transport Canada security approved
Loading/unloading requirements	Offloading Arm: • Two 12" EMCO/WHEATON B0030 with hydraulic QDQC connectors • Drain by gravity, assisted by shore-side stripping pumps • Max manifold WP: 10 Bar (145 PSI) • Max discharge rate: 2,280 m3/hour or 14,340 bbl./hour
Website	https://www.vancouverairportfuel.ca/

Manoeuvre	Arrival
UKC policy	

Control Area	*Rising Tide*	*Falling Tide*	*Slack Tide*
Fraser River (<250m LOA)	90cm	90cm	90cm
Fraser River (>250m LOA)	90cm	190cm	90cm

Size restriction

Max acceptable draft	*Max vessel length*	*Max vessel Beam*	*Max displacement*
11.5 m	228 m	32.2m	75000 tonnes

Tidal restriction	Departure restricted to transit windows – refer to Fraser River Tidal Window calculator: https://pilot.kleinsystems.com/Public/PPA/PPA_Disclaimer.aspx
Wind restriction	Fraser River Pilot discretion
Visibility restriction	Fraser River Pilot discretion
Speed restriction	Safe speed as defined by COLREGS - Rule #6
Passing requirements	As coordinated by Fraser River Pilots/Ship's Master and monitored by CCG Vessel Traffic Service/VFPA
Tug use	Per Pacific Pilotage Authority requirements
Berthing requirements	In all cases, pilot's discretion will apply, taking into consideration the weather, sea conditions, predicted current, freshet, draft, maneuvering characteristics, fender capacity of the berth, space available and mechanical history of the vessel.

Manoeuvre	Departure
UKC policy	

Control Area	*Rising Tide*	*Falling Tide*	*Slack Tide*
Fraser River (<250m LOA)	90cm	90cm	90cm
Fraser River (>250m LOA)	90cm	90cm	90cm

Size restriction

Max acceptable draft	*Max vessel length*	*Max vessel Beam*	*Max displacement*
11.5 m	228 m	32.2m	75000 tonnes

Tidal restriction	For most recent soundings, refer to the Canadian Coast Guard's AVADEPTH website
Wind restriction	Fraser River Pilot discretion
Visibility restriction	Fraser River Pilot discretion
Speed restriction	Safe speed as defined by COLREGS - Rule #6
Passing requirements	As coordinated by Fraser River Pilots/Ship's Master and monitored by CCG Vessel Traffic Service/VFPA
Tug use	Per Pacific Pilotage Authority requirements
Unberthing requirements	In all cases, pilot's discretion will apply, taking into consideration the weather, sea conditions, predicted current, freshet, draft, maneuvering characteristics, fender capacity of the berth, space available and mechanical history of the vessel.

Commentaires et questions

En raison du temps des Fêtes à venir, cette période de notification sera prolongée de 15 jours et affichée publiquement pendant **45 jours** pour informer l'industrie, les parties prenantes et le public des modifications prévues aux pratiques et procédures du *Guide d'information portuaire*.

Toute personne concernée par ces modifications peut faire part de ses commentaires par écrit d'ici le **15 janvier 2024** à l'attention du spécialiste des opérations maritimes à l'adresse portinfoguide@portvancouver.com.

Tous les commentaires reçus seront pris en considération avant la mise en œuvre des modifications proposées.