

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

1130, rue Pender Ouest, bureau 1000
Vancouver (C.-B.) V6E 4A4



AVIS À L'INDUSTRIE

Date de publication : Le 6 décembre 2018 **Numéro de l'avis :** 04/2018

Objet : Lignes directrices pour l'utilisation des remorqueurs d'amarrage à DP World (terminal Centerm), GCT Vanterm, GCT Deltaport et DP World (terminal Fairview)

Région géographique : Côte de la C.-B., port de Vancouver et port de Prince Rupert

Contexte :

Au cours de la dernière année, il y a eu un certain nombre de quasi-accidents mettant en cause de très gros porte-conteneurs (LHT entre 330 m à 366 m). Cela est dû à un certain nombre de facteurs, notamment le fardage, les tirants d'eau plus profonds par rapport à la profondeur d'eau disponible et le déplacement plus important de ces navires.

En raison de ce qui précède et des conditions environnementales, il est arrivé que les deux remorqueurs désignés aient fonctionné à 100 % de leur puissance (pas de réserve de puissance de sécurité) et n'aient pas été en mesure de maintenir les navires en position. De plus, il est arrivé que les charges de travail admissibles des points durs disponibles sur les navires soient inférieures à la traction de la bitte requise pour surmonter les forces exercées sur les navires par le vent et le courant.

Nous nous attendons également à ce que des porte-conteneurs ultra-larges de plus de 366 m de LHT arrivent sur nos côtes et nous devons être prêts pour cette augmentation de taille et de port en lourd.

Il y a deux calculs ci-joints extraits du logiciel Marin pour votre information avec un vent de 20 nœuds sur l'avant tribord et un courant d'un nœud sur l'avant bâbord. Comme on peut le constater, les exigences en matière de bittes dépassent ce que les remorqueurs actuels peuvent supporter.

Lignes directrices : À titre de mesure provisoire, pendant que l'APP et la BCCP procèdent à des simulations et présentent un rapport à l'industrie, l'ensemble de remorqueurs sera constitué de deux remorqueurs d'une puissance suffisante pour tous les navires de plus de 280 m et de trois à la demande du pilote selon la manœuvrabilité du navire, les conditions météorologiques et le déplacement.

Au moment de la réservation de pilotes pour des porte-conteneurs dont la LHT est de 280 m ou plus, veuillez fournir le déplacement du navire pour le tirant d'eau d'été, le déplacement pour le tirant d'eau actuel ainsi que la surface de fardage. Ces renseignements permettront aux pilotes de prendre

une décision éclairée sur l'ensemble de remorqueurs à utiliser pour l'accostage et l'appareillage.

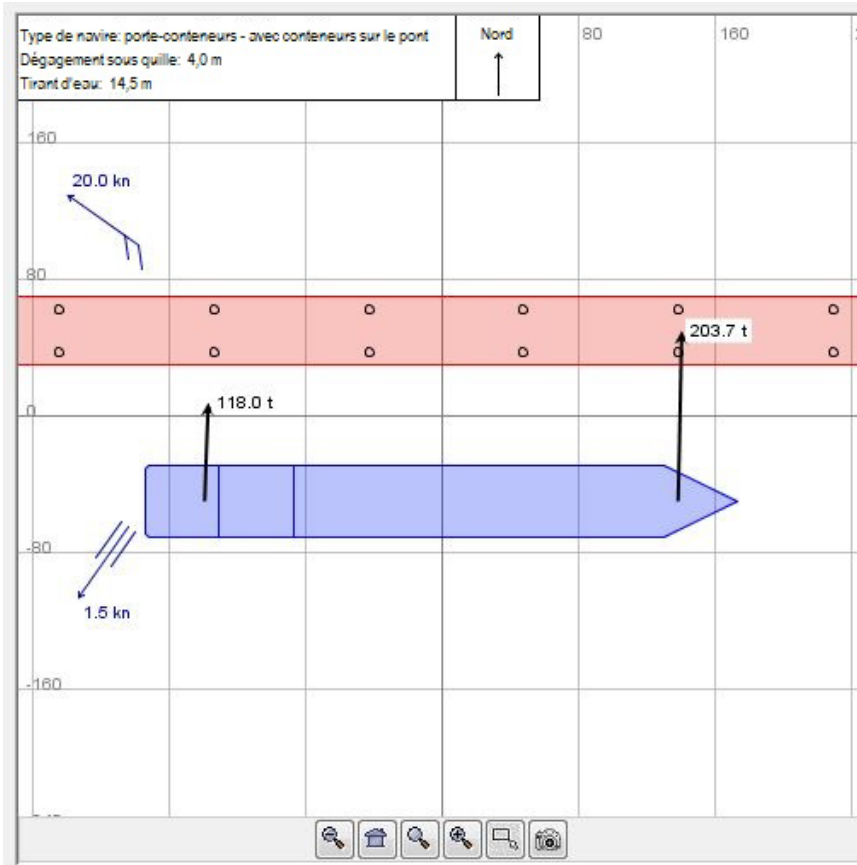
Note :

Le présent avis sera modifié et clarifié une fois que la matrice des remorqueurs aura été élaborée pour les très gros et ultragros porte-conteneurs et qu'une simulation complète aura été effectuée.

Si vous avez des questions ou des préoccupations, veuillez communiquer avec le soussigné à mo-om@ppa-app.gc.ca

Kevin Obermeyer
Premier dirigeant

Navire de 347 m



Calcul de puissance de traction requise (vitesse = 0,0 kn)

Cap du navire, auquel le maximum s'applique: 90 degrés

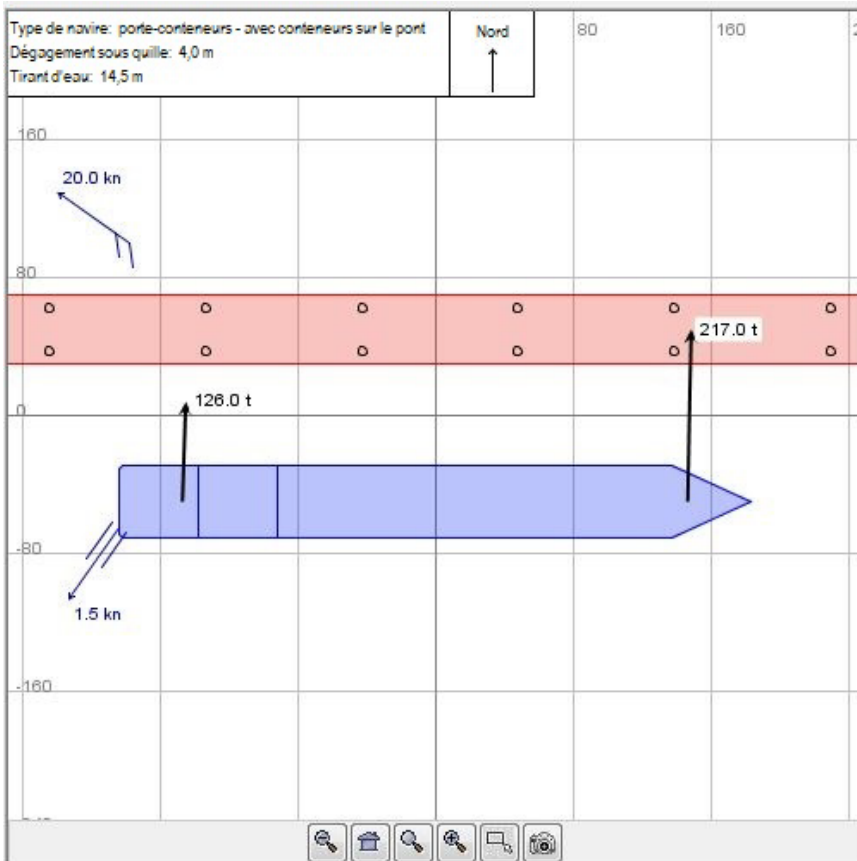
PROUE

Puissance de traction requise: 203,7 t
 Charge calculée: 142,6 t
 Angle de remorquage: 1 degré

POUPE

Puissance de traction requise: 118,0 t
 Charge calculée: 82,6 t
 Angle de remorquage: 2 degrés

Navire de 367 m



Calcul de puissance de traction requise (vitesse = 0,0 kn)

Cap du navire, auquel le maximum s'applique: 90 degrés

PROUE

Puissance de traction requise: 217,0 t
 Charge calculée: 151,9 t
 Angle de remorquage: 1 degré

POUPE

Puissance de traction requise: 126,0 t
 Charge calculée: 88,2 t
 Angle de remorquage: 2 degrés