

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE (APP)

1000-1130 rue West Pender
Vancouver (C.B.)
V6E 4A4



AVIS À L'INDUSTRIE

Date de publication : 14 mars 2024

Numéro de l'avis : 02/2024

Objet : Régime de remorqueurs d'escorte pour la zone de pilotage obligatoire n° 1

Zone géographique : Fleuve Fraser

Communication : Les exigences sur le remorquage d'escorte ont été élaborées au moyen de simulations en passerelle de mission complètes.

Application : Les présentes lignes directrices s'appliquent aux pétroliers (en produit) et aux méthaniers (dans n'importe quelle condition) lorsqu'ils transitent dans la zone n° 1 des eaux de pilotage obligatoire de la Colombie-Britannique.

Détails :

1. Deux pilotes brevetés seront présents sur la passerelle du navire lorsqu'il sera escorté par un remorqueur.
2. Les machines du navire doivent être prêtes pour une manœuvre immédiate lorsque la conduite est assurée par un pilote.
3. Deux (2) officiers de navire et deux (2) membres d'équipage doivent toujours se trouver sur la passerelle de navigation lorsque le navire fait route.
4. Des membres d'équipage en nombre suffisant doivent demeurer en alerte pendant le passage entre la station de pilotage de Sand Heads et le terminal maritime.

Exigences relatives aux remorqueurs d'escorte :

5. Le terme « remorqueur d'escorte » désigne un remorqueur qui :
 - i. est approuvé à cette fin par un certificat de classification correspondant;
 - ii. est équipé d'un tensiomètre opérationnel;
 - iii. est exploitable en modes d'escorte indirecte, indirecte propulsée et directe lorsqu'attaché;
 - iv. est équipé de treuils auto-tensionneur (Render/Recover®) pour effectuer un remorquage de sauvetage si nécessaire;
 - v. demeure avec le navire sortant jusqu'à ce qu'il soit libéré par le pilote ou le capitaine;
 - vi. est capable d'opérer en toute sécurité à la vitesse d'escorte recommandée pour les navires.
6. Pour les navires au départ : les remorqueurs d'escorte seront attachés avant que le navire ne quitte le terminal maritime. Les remorqueurs d'escorte seront détachés avant que le pilote du fleuve Fraser ne débarque à Sand Heads. Le ou les remorqueurs d'escorte peuvent rester attachés si le pilote côtier de la Colombie-Britannique l'exige pour le transit du navire dans le passage Boundary et le détroit de Haro.
7. Pour les navires à l'arrivée : les remorqueurs d'escorte, s'ils ne sont pas déjà attachés pour la traversée du passage Boundary et du détroit de Haro, seront attachés dans la zone de Sand Heads. Les remorqueurs d'escorte demeureront attachés jusqu'au terminal maritime.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE (APP)

1000-1130 rue West Pender
Vancouver (C.B.)
V6E 4A4



8. La vitesse du navire doit être telle que le ou les remorqueurs d'escorte puissent maîtriser le navire dans les limites du chenal de navigation. Les vitesses des navires escortés :
- tiennent compte des conditions météorologiques et de l'état de la mer, des caractéristiques de manœuvre et autres du navire, de la densité du trafic et d'autres facteurs susceptibles d'avoir une incidence sur la manœuvre du navire;
 - peuvent être ajustées si nécessaire en fonction des conditions qui prévalent.
9. Le nombre minimum de remorqueurs d'escorte et les exigences en matière de ligne de force de remorquage seront conformes à la matrice ci-dessous. Les remorqueurs doivent être en mesure de fournir des lignes de force supérieures d'au moins 25 % aux lignes de force requises. Le port en lourd d'été (TPI) mentionné dans la matrice est celui attribué à l'origine au navire au moment de sa construction.

Informations sur le navire	Nombre de remorqueurs/ligne de force
Pétrolier : Longueur hors tout \leq 180 m TPI : 32 000	1 remorqueur attaché à l'avant/60 tonnes 1 remorqueur attaché à l'arrière/60 tonnes
Pétrolier : 180 m < Longueur hors tout \leq 230 m 32 000 < TPI \leq 75 000	1 remorqueur attaché à l'avant/60 tonnes 1 remorqueur attaché à l'arrière/60 tonnes
Pétrolier : 230 m < Longueur hors tout \leq 270 m 75 000 < TPI \leq 120 000	À déterminer
Méthanier : 210 m < Longueur hors tout \leq 240 m 60 000 < Cu. M \leq 80 000	1 remorqueur attaché à l'avant/60 tonnes 2 remorqueurs attachés à l'arrière/65 tonnes chacun

Raccords pour remorqueur d'escorte :

10. Les dispositifs de remorquage d'urgence à bord du navire exigés par la convention SOLAS peuvent être utilisés s'ils conviennent aux opérations des remorqueurs attachés, à condition que cette utilisation ne compromette en aucune manière leur déploiement et leur utilisation aux fins prévues par la convention SOLAS.
11. Les recommandations suivantes s'appliquent lorsque des bollards et des chaumards sont réservés à l'usage des remorqueurs d'escorte et de mise à poste :
- Les principaux éléments et la structure de soutien devraient être conçus pour une charge au moins égale au double de la charge nominale.
 - Les dispositifs de remorquage devraient être adaptés à des angles de ligne de remorquage allant jusqu'à 90° par rapport à l'axe du navire à tribord et à bâbord dans le plan horizontal et jusqu'à 30° au-dessous de l'horizontale dans le plan vertical.
 - Le chaumard (cale) devrait être placé sur l'étrave/la poupe aussi près que possible de l'axe du navire. (Si le dispositif de remorquage d'urgence est utilisé, le point fort devrait être situé de manière à faciliter le remorquage de chaque côté de la poupe et à réduire au minimum les contraintes exercées sur le système de remorquage).
 - L'ouverture du chaumard (cale) devrait avoir des angles bien arrondis.
 - Le point de remorquage ou de connexion devrait être aligné dans le sens longitudinal avec le chaumard (cale) et libre de tout obstacle.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE (APP)

1000-1130 rue West Pender
Vancouver (C.B.)
V6E 4A4



- vi. Le chaumard (cale) devrait avoir un diamètre minimal de 600 mm et une hauteur minimale de 300 mm.
- vii. Conformément aux recommandations de l'OCIMF, chaque accessoire devrait être clairement marqué par un cordon de soudure indiquant sa charge maximale pratique, exprimée en tonnes métriques (lettre « t ») ou en kilonewtons (lettres « kN » pour éviter toute confusion).
- viii. Il devrait y avoir à bord du navire une copie du certificat des essais de type du fabricant pour les raccords ou un certificat confirmant que les raccords sont fabriqués conformément à une norme reconnue qui stipule la charge calculée, le facteur de sécurité et la charge appliquée. Le navire devrait également détenir un certificat précisant la force du point fixe utilisé pour le remorqueur d'escorte ou avoir cette information dans ses plans d'amarrage et de remorquage officiels et approuvés.

GRP :

12. Tout navire nécessitant un remorqueur d'escorte doit tenir une rencontre préalable entre le pilote, le capitaine du navire, et le capitaine du remorqueur. L'échange d'information doit comprendre les renseignements suivants :
 - i. la vitesse de transit prévue pendant l'escorte;
 - ii. les plans de passage;
 - iii. CMU des points d'attache auxquels s'attache le remorqueur d'escorte;
 - iv. position du remorqueur d'escorte par rapport au navire escorté;
 - v. fréquence VHF pour la communication;
 - vi. temps et état de la mer prévus, y compris les restrictions météorologiques;
 - vii. tout autre renseignement pertinent.
13. Toute dérogation à ces lignes directrices qui pourrait s'avérer nécessaire dans les circonstances et les conditions du moment doit faire l'objet d'une discussion entre les pilotes brevetés et le capitaine du navire.

Veillez contacter l'APP à mo-om@ppa-app.gc.ca pour toute question ou clarification sur ces lignes directrices.