

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

1130, rue Pender Ouest, bureau 1000

Vancouver (C.-B.)

V6E 4A4



---

## AVIS À L'INDUSTRIE

**Date :** Le 8 décembre 2015

**Numéro de l'avis :** 10/2015

(remplace l'avis n° 02/2015)

**Objet :** Règles sur le remorquage d'escorte dans le passage Boundary et le détroit de Haro pour les navires transportant des cargaisons liquides en vrac dont le jaugeage en lourd d'été est égal ou supérieur à 40 000 tonnes

**Secteur :** Passage Boundary et détroit de Haro, baie English et détroit de Georgia

**Message :** Les exigences suivantes sur le remorquage d'escorte furent élaborées au moyen d'exercices de simulation.

### Détails :

**Les présentes règles s'appliquent aux navires dont le jaugeage en lourd d'été est égal ou supérieur à 40 000 tonnes qui traversent le détroit de Haro et le passage Boundary transportant des liquides en vrac de plus de 6 000 tonnes.**

1. Deux (2) pilotes doivent être affectés aux navires transportant des cargaisons liquides en vrac, à charge entière ou partielle, dont le jaugeage en lourd d'été est égal ou supérieur à 40 000 tonnes. Les pilotes doivent se trouver sur la passerelle lorsque les navires passent entre un point situé à trois (3) milles au nord de la pointe East et la station de pilotage de Victoria, et de même dans la direction opposée.
2. Lors de la réservation de pilotes, l'horaire des courants de marée à la pointe East doit être pris en considération afin d'éviter que les quarts à la passerelle des pilotes dépassent huit heures.
3. Les machines du navire doivent être prêtes pour une manœuvre immédiate lorsque la conduite est assurée par un pilote.
4. Deux (2) officiers et deux (2) membres de l'équipage doivent se trouver en tout temps sur la passerelle du navire en cours de route.
5. Des membres de l'équipage doivent demeurer en alerte pendant le passage entre le point situé à trois (3) milles au nord de la pointe East et les rochers Race, et de même dans la direction opposée, afin d'être en mesure de répondre aux besoins opérationnels du navire relié par câble à un remorqueur ou d'une situation d'urgence.
6. Voici les exigences concernant le ou les remorqueurs d'escorte exigés pour la navigation par le passage Boundary et le détroit de Haro :

- i. Le terme « remorqueur d'escorte » désigne un remorqueur muni d'au moins deux (2) propulseurs orientables capables d'exercer de manière sûre une force de direction et de ralentissement sur un navire au moyen d'une remorque à une vitesse d'au moins six (6) nœuds. À des fins de sécurité, la longueur de la remorque doit être réglable à l'aide d'un treuil commandé depuis la timonerie du remorqueur. Le capitaine du remorqueur doit se trouver dans la timonerie à un endroit qui lui procure une visibilité sans obstacle de presque 360 degrés (*les mâts, les conduits d'échappement et d'autres petits objets peuvent réduire la visibilité de quelques degrés*). L'entreprise fournissant le remorqueur doit prouver que le navire peut supporter en toute sécurité les forces potentielles exercées sur la remorque à la vitesse d'escorte prévue, lorsqu'elles sont appliquées perpendiculairement à l'axe longitudinal du remorqueur, au point de remorquage. Le propriétaire du remorqueur doit prouver que la configuration du point de remorquage par rapport au centre d'effort (sous l'eau) comporte une mesure de « sûreté intégrée » qui garantit que le navire tournera toujours en lacet dans le sens de la force exercée et non perpendiculairement à celle-ci en cas de défaillance d'un quelconque composant du système de propulsion et de direction du navire pendant une opération indirecte.
- ii. Le remorqueur d'escorte doit comporter un tensiomètre opérationnel.
- iii. Le remorqueur d'escorte doit être exploitable en modes d'escorte indirecte, indirecte propulsée et directe lorsqu'attaché.
- iv. Le remorqueur d'escorte doit être attaché à partir d'un point situé à deux (2) milles au nord de la pointe East jusqu'aux environs du haut-fond Brotchie, et de même dans la direction opposée.
- v. Le remorqueur d'escorte doit demeurer avec le navire sortant jusqu'à ce qu'ils se trouvent aux environs des rochers Race, et doit rencontrer tout navire entrant aux environs des rochers Race.
- vi. La planification de la traversée doit prévoir une ligne d'échouement d'au moins six (6) câbles. Pour des raisons de sécurité, là où la ligne d'échouement consiste en moins de six (6) câbles, la vitesse doit passer de dix (10) nœuds jusqu'à une vitesse à laquelle le ou les remorqueurs d'escorte sont raisonnablement capables de maîtriser le navire selon les limites de la voie navigable.
- vii. Les dispositions pour le remorquage d'urgence exigées aux termes de la Convention SOLAS sont applicables pour les manœuvres d'escortes et de mise à poste dans la mesure où une telle utilisation ne compromet en aucune façon le déploiement et l'utilisation des dispositifs de remorquage d'urgence aux fins prévues dans la Convention SOLAS.
- viii. Les recommandations suivantes s'appliquent lorsque des points d'attache renforcés et des chaumards distincts sont réservés à l'usage des remorqueurs d'escorte et de mise à poste :
  - a. Les principales composantes et la structure de soutien devraient être conçues pour une charge d'au moins deux fois la charge maximale pratique.
  - b. Les dispositifs de remorquage devraient être adéquats pour les angles de câble remorquage pouvant atteindre 90 ° à partir de l'axe longitudinal du navire de tribord et de bâbord dans le plan horizontal et 30 ° au-dessous de l'horizontale dans le plan vertical.

- c. Le guide-câble (chaumard) devrait être situé à la poupe le plus près possible de l'axe central du navire. (Si le dispositif de remorquage d'urgence est utilisé, le point d'attache renforcé devrait être situé de façon à faciliter le remorquage de part et d'autre de la poupe et à réduire le stress sur le système de remorquage, voir la résolution MSC.35(63).]
- d. L'ouverture pour le guide-câble (chaumard) devrait être ovale ou avoir des coins bien arrondis.
- e. Le point de raccordement ou de remorquage devrait en ligne avec le guide-câble (chaumard) dans le plan longitudinal et être exempt de toute obstruction.
- f. Le guide-câble (chaumard) devrait avoir un diamètre d'au moins 600 mm et une hauteur d'au moins 300 mm.
- g. 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 kiloNewton (lettres « kN » pour éviter toute confusion).
- h. Il devrait y avoir à bord du navire une copie du certificat des essais de type du fabricant pour les montures ou un certificat confirmant que les montures sont fabriquées conformément à une norme reconnue qui stipule la charge calculée, le facteur de sécurité et la charge. Le navire devrait également faire l'objet d'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.
- i. Tous les navires escortés conformément à cet avis doivent être munis, à la poupe, de points d'attache accessibles (bittes et guide-câble) à CMP adéquate pour supporter une puissance de traction indiquée dans le tableau ci-dessous.

<b>Dimension du navire</b>	<b>Puissance de traction minimum exigée du remorqueur d'escorte</b>	<b>CMP des bollards et des guides-câbles à bord d'un navire</b>
Longueur hors tout + barrot < 265 m	50 tonnes – au point fixe 80 tonnes – en mode indirect	80* tonnes ou plus
Longueur hors tout + barrot ≥ 265 m mais ≤ 295 m	65 tonnes – au point fixe 100 tonnes – en mode indirect	150* tonnes ou plus
Longueur hors tout + barrot > 295 m	À déterminer	À déterminer

\*(la détermination de la charge maximale pratique doit être conforme aux lignes directrices d'OCIMF)

#### 7. Vitesse d'escorte des navires dans l'eau :

- i. La vitesse des navires escortés ne doit pas dépasser dix (10) nœuds.
- ii. La vitesse d'escorte doit tenir compte de la météo et de l'état de mer, des caractéristiques du navire, dont sa maniabilité, de la circulation maritime, ainsi que d'autres facteurs pouvant influencer sur les manœuvres du navire.
- iii. La vitesse d'escorte indiquée peut être modifiée d'après les conditions existantes.

8. Tout navire nécessitant un remorqueur escorte doit faire l'objet d'une conférence préalable entre un pilote et le capitaine du bâtiment, puis entre le capitaine du bâtiment et celui du remorqueur. L'échange d'information doit comprendre les renseignements suivants :
  - i. vitesse d'escorte prévue pendant la traversée;
  - ii. plan de traversée;
  - iii. CMP 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, dont les restrictions météorologiques;
  - vii. tout autre renseignement pertinent.
  
9. De plus, les conditions suivantes s'appliquent aux pétroliers de brut dont le jaugeage en lourd d'été est égal ou supérieur à 40 000 tonnes :
  - i. Lorsque les navires qui quittent le port ont franchi First Narrows, l'un des deux remorqueurs reliés au navire peut partir dès que le pilote le libère. L'autre remorqueur relié par câble doit se tenir à bonne distance du côté opposé du navire lors de l'embarquement et du débarquement du pilote dans la baie English. Le remorqueur peut être détaché du navire si nécessaire pendant le transfert du pilote.
  - ii. Le remorqueur doit demeurer attaché jusqu'à ce que le navire atteigne la balise QA; à ce moment-là, il doit se détacher et naviguer pendant environ trois quarts (3/4) de mille devant le navire pour prévenir les petites embarcations qui se trouvent dans le secteur.
  - iii. Le pétrolier chargé doit effectuer un appel de sécurité (« SÉCURITÉ ») sur la fréquence VHF appropriée lorsqu'il atteint First Narrows, près de la pointe Atkinson, près de la pointe Grey, avant la pointe East et avant la pointe Turn et si nécessaire lorsque l'on juge qu'il y a risque de collision avec un autre navire ou lorsqu'il existe un doute quant aux actions ou aux intentions d'un autre navire.
  - iv. Conformément au paragraphe 6(iv) du présent avis, le remorqueur doit s'attacher de nouveau à partir d'un point situé à deux (2) milles au nord de la pointe East et rester ainsi jusqu'à ce que le navire se trouve aux environs des rochers Race. Le remorqueur d'escorte doit être détaché avant le débarquement du pilote.
  - v. Sous réserve du paragraphe (vi) ci-dessous, les pilotes de la BC Coast Pilots Ltd. doivent rester en poste sur la passerelle jusqu'à ce que le navire se trouve à l'ouest du dispositif de séparation du trafic (DST) situé à proximité des rochers Race (ou si les conditions rendent le débarquement dangereux à cet endroit, immédiatement à l'est des rochers Race).
  - vi. Les pilotes sont hélitreuillés à l'ouest des rochers Race, une fois le remorqueur d'escorte détaché. Si les conditions ne permettent pas l'utilisation d'un hélicoptère, le pilote doit débarquer puis embarquer dans le bateau-pilote à un endroit convenu.

- vii. Une fois que les pilotes ont quitté le navire, le remorqueur navigue devant le navire jusqu'à ce que ce dernier se trouve à proximité de la balise « J ».

*L'application des sous-paragraphes v, vi et vii se fera progressivement en fonction de l'entrée en vigueur des projets d'exportation de pétrole brut proposés. Un service d'hélicoptère 24 heures sur 24 à partir des rochers Race devrait être en vigueur d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2018.*

10. Les présentes règles ne dégagent aucunement le capitaine de respecter le *Règlement sur les abordages* et de piloter son navire de façon sûre. Il peut s'avérer nécessaire d'ignorer les règles si la situation et les conditions l'imposent.

Pour toute question ou préoccupation sur ce qui précède, ou pour planifier une rencontre afin d'en discuter plus longuement, n'hésitez pas à communiquer avec l'équipe des opérations maritimes par courriel à [marineops@ppa.gc.ca](mailto:marineops@ppa.gc.ca) ou par téléphone à 604-666-6771.

Kevin Obermeyer  
Premier dirigeant