

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

1130, rue Pender Ouest, bureau 1000

Vancouver (C.-B.)

V6E 4A4



AVIS À L'INDUSTRIE

- Date :** Le 28 avril 2016 **Numéro de l'avis :** 04/2016
- Objet :** Vérification de la charge des bittes d'amarrage utilisées pour les opérations d'escorte par un remorqueur
- Secteur :** Zone de pilotage obligatoire, Colombie-Britannique
- Détails :** L'Administration de pilotage du Pacifique, le Port de Vancouver et la BC Coast Pilots ont convenu que les bittes d'amarrage utilisées pour des opérations d'escorte de navires reliés par câble à un remorqueur dans le « périmètre de déplacement restreint » doivent être vérifiées sous l'effet d'une charge avant de transiter par Second Narrows. Si le navire à l'arrivée a besoin d'être accompagné d'un remorqueur d'escorte relié par un câble pour traverser First Narrows, la vérification de la charge peut être effectuée dans la baie English. Si ce n'est pas le cas, elle peut être effectuée avant de passer le feu du quai du terminal une fois les remorqueurs reliés par câble au navire dans le havre de Vancouver.

Directives :

Le pilote recommandera au capitaine de vérifier les bittes d'amarrage sous l'effet d'une charge avant de transiter par Second Narrows. Si le capitaine est d'accord, le pilote l'informerá de la procédure suivante :

- (1) La charge maximale d'utilisation (CMU), l'emplacement et l'état des bittes d'amarrage qui seront utilisées par un remorqueur relié au navire par câble seront vérifiés par le capitaine et le pilote.
- (2) Les attentes des pilotes à savoir quelles sont les bittes d'amarrage qui seront utilisées et quelle sera la méthode d'amarrage du câble des remorqueurs seront communiquées au capitaine et à l'équipage (voir l'avis à l'industrie 10/2015 de l'APP).
- (3) Aux fins de la vérification de la charge, le remorqueur d'escorte doit pouvoir supporter une puissance de traction de 65 tonnes ou plus.
- (4) Les renseignements techniques sur les bittes d'amarrage et toute restriction opérationnelle seront transmis au capitaine du remorqueur sur la voie VHF convenue de la radio maritime.

- (5) La capitaine du navire doit s'assurer que personne ne se trouve dans le secteur lors de la vérification des bittes d'amarrage.
- (6) Une fois le remorqueur amarré aux bittes, le pilote confirmera de nouveau que personne ne se trouve sur le pont du navire, et informera ensuite le capitaine du remorqueur d'effectuer la vérification de la charge des bittes d'amarrage en marche arrière toute.
- (7) La vitesse du navire dans l'eau doit être de cinq (5) nœuds ou moins au moment de la procédure pour veiller à la sécurité du remorqueur et de son équipage. Si la cavitation est un problème pour le remorqueur, la vitesse du navire doit être réduite davantage pour effectuer la vérification de la charge.
- (8) Le remorqueur tirera en marche arrière toute pendant au moins 30 secondes, et la ligne de charge indiquée (point le plus élevé et soutenu) sur le tirant d'eau des remorqueurs sera communiquée au pilote. (Cela suppose que la CMU des bittes d'amarrage excède les forces qui peuvent être créées par le remorqueur.)

Si vous avez des questions ou des préoccupations, veuillez communiquer avec le soussigné à l'adresse suivante : marineops@ppa.gc.ca.

Brian Young
Directeur des opérations maritimes