

**ADMINISTRATION DE PILOTAGE
DU PACIFIQUE**

1130, rue Pender Ouest, bureau 1000
Vancouver (C.-B.)
V6E A4A



AVIS À L'INDUSTRIE

Date : 27 juillet 2010

Numéro de l'avis : 04/2010

Objet : **Renseignements sur le PDR à la hauteur de
Second Narrows.** **Secteur :** Port de Vancouver/détroit de Haro

Message : Le présent avis fait état des résultats d'une rencontre conjointe sur le PDR qui s'est tenue le 20 juillet à l'APP.

Détails :

Veillez noter les changements suivants apportés au PDR :

- (1) Les **fenêtres** peuvent être calculées **à la fois pour un étale de la marée haute et pour un étale de la marée basse** (*VFPA Harbour Operations Manual*, Section 3.3.1), en autant que le dégagement minimal sous la quille de 10 % et que la largeur minimale de chenal de 2,85 fois le barrot du navire (*VFPA Harbour Operations Manual*, Sect. 3.3.3) soient pris en compte. On peut trouver à l'adresse suivante un calculateur en ligne qui aide à déterminer la hauteurs des marées pour un tirant d'eau donné ou inversement :
<http://www.ppa.gc.ca/text/notice/Web%20Second%20Narrows%20Calculator%20June%202010.xls>

Remarque : UNE HAUTEUR DE MARÉE MINIMALE DE 7 PIEDS (2,13 mètres) N'EST PLUS REQUISE POUR UN PASSAGE DANS LE CHENAL

- (2) TOUS les navires d'une longueur totale (hors tout) et d'une largeur de plus de 265 mètres doivent avoir deux (2) pilotes et doivent effectuer leur passage dans le chenal à la lumière du jour, tel qu'indiqué dans les règles du PDR (*VFPA Harbour Operations Manual*).
- (3) Les pétroliers d'une longueur hors tout de plus de 185 mètres **doivent effectuer leur passage** dans le PDR **à la lumière du jour seulement** lorsqu'ils ont des **MARCHANDISES À BORD**. REMARQUE : Les pétroliers d'une longueur hors tout de moins de 265 mètres plus la largeur, sur lest, ne sont pas confinés à des passages à la lumière du jour.
- (4) Les pétroliers chargés (avec marchandises à bord) dont le port en lourd en été est de 40 000 tonnes, qui ont l'intention de traverser à la hauteur de Second Narrows, doivent être accompagnés d'au moins deux (2) remorqueurs qui devront être reliés par câble au navire avant de traverser à la hauteur de First Narrows alors qu'ils seront en rapprochement, et qui devront être reliés par câbles au navire lorsqu'ils seront en éloignement, jusqu'à ce qu'ils aient franchi First Narrows (à l'ouest).
- (5) Les navires ayant un tirant d'eau de plus de 12 mètres et une longueur hors tout supérieure à 200 mètres ont besoin d'au moins un (1) remorqueur relié par câble à l'étrave pouvant produire une traction minimale sur les amarres de 30 tonnes et deux (2) remorqueurs reliés par câble à la poupe et pouvant produire une

puissance de traction combinée minimale de 110 tonnes. La puissance de traction acceptable minimale pour l'un ou l'autre des deux remorqueurs reliés au navire à l'arrière est de 40 tonnes.

REMARQUE :

- a. La charge maximum pratique (CMP) des bittes et des guide-câble dans ce cas doit être de 30 tonnes ou plus à l'étrave, et une quantité suffisante doit se trouver sur la poupe afin de supporter une charge combinée de 110 tonnes répartir sur deux remorqueurs (p. ex. 55 + 55, 60 + 50, 70 + 40, etc.).
- b. La CMP des bollards à bitte double peut être doublée, en autant que l'œil de la corde de traction soit placé seulement sur une bitte du bollard à bitte double, conformément aux recommandations de l'OCIMF (par exemple, les bittes cotées à la CMP de 32 tonnes peuvent compter pour 64 tonnes, en autant que les guide-câble ait une CMP de 64 tonnes ou plus. Ainsi, ce genre de navire respecterait les exigences du PDR).
- c. Si le navire est doté d'un système de remorquage d'urgence, conformément à la réglementation internationale (avec des bittes de remorquage et un écubier central arrière ayant une CMP de 200 tonnes), les deux remorqueurs peuvent être sécurisés au moyen de ce système.

(6) Détroit de Haro et passage Boundary :

Bien que cette zone ne soit pas visées par les règles du PDR, il est important de mentionner ici (à des fins de contrôle privé) qu'un seul remorqueur de grande taille est utiliser pour escorter les travaux dans le détroit de Haro et le passage Boundary. Tous les pétroliers Panamax et Aframax doivent être munis, à la poupe, de points d'attache accessibles (bittes et guide-câble) à CMP adéquate pour supporter une puissance de traction de 80 tonnes (ou plus) et de 150 tonnes (ou plus) respectivement.

Les pétroliers sont munis d'un équipement de remorquage à CMP de 200 tonnes à la poupe. Cependant, dans certains cas, ces systèmes ne sont pas accessibles par les remorqueurs d'escorte. Les exploitants/agents des navires doivent s'assurer que, en plus de respecter toutes les exigences du PDR, les navires sont munis de l'équipement requis pour supporter la puissance de traction déployée par les remorqueurs, tel que mentionné précédemment, durant la mission d'escorte dans le détroit de Haro et le passage Boundary.

Si vous avez des questions ou des préoccupations au sujet de cet avis, ou si vous souhaitez me rencontrer afin de discuter davantage de ces questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi à l'adresse suivante : oberkev@ppa.gc.ca, ou au numéro de téléphone 604-666-6771.

Kevin Obermeyer
Président et PDG