

**ADMINISTRATION DE PILOTAGE  
DU PACIFIQUE**

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



**AVIS À L'INDUSTRIE**

**Date d'émission :** 15 septembre 2010

**Numéro de l'avis :** 05/2010

**Objet :** Règles d'exploitation provisoires pour les pétroliers chargés de brut d'un port en lourd supérieur à 40 000 tonnes courtes

**Secteur :** Passage Boundary et détroit de Haro

**Message :** Le présent avis provisoire demeure en vigueur jusqu'à ce qu'une rencontre conjointe soit tenue entre des représentants de l'Administration de pilotage du Pacifique (APP), de British Columbia Coast Pilots Ltd. (BCCP), de la Chamber of Shipping of British Columbia (COSBC), de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC), de la Garde côtière canadienne (GCC) et de l'industrie pétrolière.

**Détails :**

**Les présentes règles d'exploitation s'appliquent à tous les pétroliers de brut d'un port en lourd supérieur à 40 000 tonnes courtes qui traversent le détroit de Haro et le passage Boundary.**

1. Deux (2) pilotes doivent être affectés aux pétroliers de brut d'un port en lourd supérieur à 40 000 tonnes courtes. 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.
2. Lors des traversées, les navires sortants peuvent se diriger directement à la station de pilotage de Victoria, tant qu'ils s'y rendent sans délai et atteignent la pointe East avant l'arrivée du courant de marée montante.
3. Lorsqu'un pétrolier sortant a été retardé et ne peut atteindre la pointe East avant l'arrivée du courant de marée montante et que le courant maximum prévu dans le passage est supérieur à deux (2) noeuds, le navire doit mouiller au point d'ancrage désigné dans la baie English et y attendre une heure de départ appropriée lui permettant d'arriver à la pointe East lors de la prochaine étale de pleine mer.
4. Lorsqu'un pétrolier se dirige vers la pointe East depuis un point d'ancrage, les pilotes doivent y être affectés pour commander le navire afin qu'il atteigne la pointe East à une heure d'arrivée prévue correspondant à l'étale de pleine mer.
5. Le navire doit être prêt pour une manœuvre immédiate entre la baie English et un point situé à trois (3) milles au nord de la pointe East.
6. Deux (2) officiers et deux (2) marins doivent se trouver en tout temps sur la passerelle du navire en cours de route.

7. Deux (2) marins supplémentaires 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.
8. Voici les exigences touchant le ou les remorqueurs d'escorte exigés pour la navigation par le passage Boundary et le détroit de Haro :
  - Le terme « remorqueur d'escorte » désigne un remorqueur muni d'au moins deux (2) propulseurs orientables à entraînement en Z ou de type Voith-Schneider 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) noeuds. 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, et ce, sans que le bord du pont du navire ne devienne immergé. 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.
  - Le remorqueur d'escorte doit se prêter à une escorte et comporter un tensiomètre opérationnel.
  - Le remorqueur d'escorte doit être exploitable en modes d'escorte indirecte, indirecte propulsée et directe.
  - 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.
  - Le remorqueur d'escorte doit demeurer avec le pétrolier jusqu'à ce qu'ils se trouvent aux environs des rochers Race.
  - 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) noeuds jusqu'à une vitesse à laquelle le ou les remorqueurs d'escorte sont raisonnablement capables de maîtriser le pétrolier selon les limites de la voie navigable.
  - Les pétroliers d'une longueur hors tout (comprenant le barrot) inférieure à 265 mètres doivent être escortés par un remorqueur d'une puissance de traction minimum au point fixe de 50 tonnes.
  - Les pétroliers d'une longueur hors tout (comprenant le barrot) de 265 à 295 mètres doivent être escortés par un remorqueur d'une puissance de traction minimum au point fixe de 65 tonnes.
  - Les pétroliers d'une longueur hors tout (comprenant le barrot) supérieure à 295 mètres nécessitent une autorisation préalable de BCCP et d'autres organismes de réglementation et peuvent requérir des remorqueurs d'escorte supplémentaires.
9. Vitesse d'escorte des pétroliers dans l'eau.
  - La vitesse des pétroliers escortés ne doit pas dépasser dix (10) noeuds.
  - 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.

- La vitesse d'escorte indiquée peut être modifiée d'après les conditions existantes.
10. Tout navire nécessitant une 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'information partagée doit comprendre les renseignements suivants :
- vitesse d'escorte prévue pendant la traversée;
  - plan de traversée;
  - charge maximale d'utilisation des points d'attache;
  - position du remorqueur d'escorte par rapport au pétrolier escorté;
  - VHF de communication;
  - temps et état de la mer prévus, dont les restrictions météorologiques;
  - tout autre renseignement pertinent.
11. 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.

Kevin Obermeyer  
Président et PDG