

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

1130, rue Pender Ouest, bureau 1000  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6E 4A4



## AVIS À L'INDUSTRIE

**Date de diffusion :** 30 mai 2023

**Numéro de l'avis :** 05/2023  
(remplace l'avis 02/2022)

**Objet :** **Cascadia** – Exigences pour les remorqueurs servant à faciliter l'accostage et l'appareillage

**Secteur :** Port de Vancouver, Colombie-Britannique

**Détails :** À la suite d'une période d'essai concluante d'un an des départs dans des courants d'au plus 2,5 nœuds, BC Coast Pilots élargit la matrice pour les remorqueurs ci-dessous afin de permettre les départs de Cascadia dans des courants d'au plus 3,0 nœuds. La matrice ci-dessous donne des lignes directrices sur les exigences relatives aux remorqueurs fondées sur la *puissance de traction* des remorqueurs ainsi que les *forces des lignes* requises. Il est à noter que les forces maximales des lignes des remorqueurs ne doivent pas excéder la charge maximale des accessoires de navire, peu importe la puissance de traction des remorqueurs.

Si des préoccupations en matière de sécurité sont soulignées, ou après un an, cet avis sera révisé.

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

1130, rue Pender Ouest, bureau 1000  
 Vancouver (Colombie-Britannique)  
 V6E 4A4



## Lignes directrices :

Longueur hors tout	Tirant d'eau	Force du courant à Second Narrows	Remorqueurs servant à faciliter l'accostage : Forces des lignes requises	Remorqueurs servant à faciliter l'appareillage : Forces des lignes requises
≤ 180m	≤ 10m	≤ 2.0 nœuds	2 x 30t	2 x 30t
		2.1 – 3.0 nœuds	S.O.	2 x 30t
	> 10m	≤ 2.0 nœuds	2 x 30t	2 x 30t
		2.1 – 3.0 nœuds	S.O.	2 x 30t
181m – 210m	≤ 10m	≤ 2.0 nœuds	2 x 30t	2 x 30t
		2.1 – 3.0 nœuds	S.O.	2 x 40t
	> 10m	≤ 2.0 nœuds	2 x 40t	2 x 40t
		2.1 – 3.0 nœuds	S.O.	2 x 40t
210m - 230m	≤ 10m	≤ 2.0 nœuds	2 x 40t	2 x 40t
		2.1 – 3.0 nœuds	S.O.	2 x 60t
	> 10m	≤ 2.0 nœuds	2 x 60t	2 x 60t
		2.1 – 3.0 nœuds	S.O.	2 x 60t

Longueur hors tout	Tirant d'eau	Force du courant à Second Narrows	Remorqueurs servant à faciliter l'accostage : Forces des lignes requises	Remorqueurs servant à faciliter l'appareillage : Forces des lignes requises
230m - 240m	≤ 10m	≤ 2.0 nœuds	2 x 60t	2 x 60t
		2.1 – 3.0 nœuds	S.O.	2 x 60t
Barrot ≤ 40m	> 10m	≤ 2.0 nœuds	2 x 75t	2 x 75t
		2.1 – 3.0 nœuds	S.O.	2 x 75t

## ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

1130, rue Pender Ouest, bureau 1000  
Vancouver (Colombie-Britannique)  
V6E 4A4



### Remarques :

1. Ce poste d'accostage a une restriction d'un courant de marée de 2,0 nœuds, en fonction des prédictions de Second Narrows, et les navires ne seront pas mis à quai/remis à flot à l'extérieur de ce paramètre, sauf indication contraire ci-après.
2. Pour tout départ ayant une vitesse des courants de marée  $> 2,0$  nœuds :
  - a. La vitesse de courant *maximum* de la marée précise doit être examinée :
    - Si la vitesse de courant *maximum*  $\leq 3,0$  nœuds, alors les départs jusqu'à 3,0 nœuds sont permis pour ce cycle de marée complet.
    - Si la vitesse de courant *maximum*  $> 3,0$  nœuds, alors les départs jusqu'à 3,0 nœuds sont seulement permis lorsque le courant est **descendant** (c.-à-d. l'étale de courant qui s'approche).
  - b. L'heure réservée pour les services de pilote doit être au moins 30 minutes *avant* que la fenêtre se ferme.
  - c. L'équipe de piste *doit* être prête sur le quai 15 minutes *avant* l'heure réservée pour les services de pilote.
  - d. **Pour toute arrivée ou tout départ de plus de 2,0 nœuds, un troisième remorqueur pourrait être requis à la discrétion du pilote.**
3. Tous les remorqueurs servant à faciliter l'accostage de navires doivent détenir des certificats indiquant la puissance de traction nominale en tonnes métriques.
4. En raison des courants dans la TCZ-2, les navires ayant des propulseurs d'étrave ou de poupe ne seront pas pris en compte.
5. Les considérations discrétionnaires du pilote comprennent ce qui suit :
  - Visibilité
  - Courant prévu
  - Crue nivale
  - Tirant d'eau du bâtiment
  - Autre trafic maritime
  - Caractéristiques des manœuvres ou historique mécanique du bâtiment
  - Autres facteurs pertinents
6. Le marégraphe du SIA en temps réel au pont Second Narrows sera utilisé pour vérifier les prédictions des marées.

Si vous avez des questions ou des préoccupations, veuillez communiquer avec l'APP à l'adresse suivante : [mo-om@ppa-app.gc.ca](mailto:mo-om@ppa-app.gc.ca).