

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

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



AVIS À L'INDUSTRIE

Date : 5 mai 2017 **Numéro de l'avis :** 04/2017

Objet : Terminal de conteneurs Fairview – Remorqueurs d'accostage et d'appareillage de navires

Région géographique : Prince Rupert (C.-B.)

Détails : Lignes directrices de remorquage relatives à l'accostage et à l'appareillage de navires en fonction de la puissance de traction nominale.

Lignes directrices : À quai du côté bâbord ou tribord, avec un propulseur d'étrave entièrement fonctionnel

Longueur hors tout	Force du courant	Vitesse du vent	Puissance de traction de remorquage lors d'un accostage	Puissance de traction de remorquage lors d'un appareillage
270 m – 300 m	0 – 1 nœud	0 – 20 nœuds	1 x 20 t + 1 x 50 t	1 x 20 t + 1 x 50 t
		> 20 nœuds	1 x 30 t + 1 x 50 t	1 x 30 t + 1 x 50 t
	1 – 2 nœuds	0 – 20 nœuds	1 x 30 t + 1 x 50 t	1 x 30 t + 1 x 50 t
		> 20 nœuds	2 x 50 t	2 x 50 t
301 m – 335 m	0 – 1 nœud	0 – 20 nœuds	2 x 50 t	2 x 50 t
		> 20 nœuds	1 x 50 t + 1 x 65 t	1 x 50 t + 1 x 65 t
	1 – 2 nœuds	0 – 20 nœuds	1 x 50 t + 1 x 65 t	1 x 50 t + 1 x 65 t
		> 20 nœuds	2 x 65 t	2 x 65 t
335 m – 370 m	0 – 1 nœud	0 – 20 nœuds	2 x 65 t	2 x 65 t
		> 20 nœuds	1 x 65 t + 1 x 80 t	1 x 65 t + 1 x 80 t
	1 – 2 nœuds	0 – 20 nœuds	1 x 65 t + 1 x 80 t	1 x 65 t + 1 x 80 t
		> 20 nœuds	1 x 65 t + 1 x 80 t	1 x 65 t + 1 x 80 t
> 370 m	Une évaluation des risques et des simulations devront être effectuées afin de déterminer les exigences de remorquage et les restrictions relatives à l'accostage et à l'appareillage de navires.			

Remarque : Les vents de plus de 35 nœuds dépassent les limites des configurations de remorqueurs ci-dessus

Remarques

1. Tous les remorqueurs servant à faciliter l'accostage de navires doivent détenir des certificats indiquant la puissance de traction nominale en tonnes métriques.
2. Les exigences relatives au remorquage feront l'objet d'un examen annuel réalisé par l'APP.
3. Les quasi-collisions et les incidents qui surviennent à l'accostage et à l'appareillage au terminal ont révélé que l'utilisation du propulseur d'étrave seul (sans remorqueurs) ne convient pas pour assurer la sécurité des opérations.
4. Dans tous les cas, les décisions seront à la discrétion du pilote selon les conditions météorologiques, l'état de la mer, le courant de marée prévu, la crue, le tirant d'eau, les caractéristiques manœuvrières, la capacité des défenses du poste d'accostage et l'historique mécanique du navire.

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

Brian Young
Directeur des opérations maritimes