

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

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



AVIS À L'INDUSTRIE

- Date de diffusion :** 26 avril 2019 (mise à jour : 28 février 2024) **Numéro de l'avis :** 06/2019
- Objet :** Restrictions liées aux vents imposées aux paquebots de croisière accostant à Ogden Point à Victoria, en Colombie-Britannique
- Secteur :** Côte de la Colombie-Britannique, port de Victoria
- Détails :** Les pilotes et certains représentants de l'industrie des croisières ont réalisé des simulations d'évaluation des risques visant à cerner le risque accru pour les très gros paquebots de croisière qui accostent et quittent le quai à Ogden Point (Victoria, Colombie-Britannique) dans certaines conditions de vent.

Directives

1. En ce qui concerne les paquebots de croisière ayant une longueur hors tout de 330 mètres ou plus et des vitesses de vent soutenues de 25 nœuds ou plus :
 - i. Les accostages à Ogden Point sud A seront suspendus pour les navires dotés d'un moteur en nacelle et ceux dotés d'un moteur de propulsion classique jusqu'à ce que la vitesse du vent diminue.
 - ii. Les accostages à tous les autres postes à quai d'Ogden Point seront interrompus seulement pour les navires dotés d'un moteur de propulsion classique.

2. Lorsqu'un paquebot de croisière, y compris les paquebots ayant une longueur hors tout de moins de 330 mètres, n'est pas en mesure d'accoster à Ogden Point par mauvais temps ou par vent fort, l'agent maritime, le capitaine ou l'exploitant peut demander à l'Administration de pilotage du Pacifique (APP) et à l'administration portuaire du Grand Victoria de lui fournir une lettre contenant les détails plus bas. Les capitaines de paquebots de croisière sont tenus de consigner les renseignements plus bas et de les faire parvenir à l'APP et à l'administration portuaire du Grand Victoria chaque fois qu'une lettre est demandée.
 - i. poste au quai prévu à Ogden Point;
 - ii. orientation d'accostage prévue : par l'avant ou par l'arrière;
 - iii. heure locale à laquelle le pilote est embarqué sur le navire;
 - iv. heure locale à laquelle le capitaine a signalé à l'agent maritime qu'il rencontrait des difficultés pour l'accostage du navire;

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

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



- v. type de propulsion du navire (propulsion en nacelle azimut ou propulsion par hélice classique);
- vi. vitesse du vent consignée aux abords du port et au quai;
- vii. nombre de tentatives d'accostage du navire;
- viii. Le capitaine du navire a-t-il envisagé d'accoster à un autre poste à quai d'Ogden Point, dans la mesure du possible?
- ix. Des remorqueurs étaient-ils disponibles? Avaient-ils été commandés à l'avance? Indiquer la puissance de traction des remorqueurs, si elle est connue;
- x. Les remorqueurs ont-ils été commandés juste avant de procéder à l'approche? Indiquer la puissance de traction des remorqueurs, si elle est connue;
- xi. heure locale à laquelle le pilote a débarqué du navire;
- xii. Un pilote est-il retourné au navire?
- xiii. processus décisionnel;
- xiv. heure locale à laquelle le capitaine du navire a fait part à l'agent maritime de la décision finale d'accoster ou non;
- xv. Le navire a-t-il jeté l'ancre ou maintenu sa position dans un endroit sûr en attendant que les conditions météorologiques s'améliorent?
- xvi. D'autres navires ont-ils essayé d'accoster en même temps? Dans l'affirmative, ont-ils été en mesure d'accoster en toute sécurité? Quelles étaient les heures de départ et d'arrivée? Des remorqueurs les ont-ils aidés à accoster?

Pour toute question ou préoccupation, veuillez communiquer avec l'APP à l'adresse suivante om@ppa-app.gc.ca.