

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

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



## AVIS À L'INDUSTRIE

**Date de publication :** 7 avril 2025

**Numéro de l'avis :** 02/2025

**Objet :** Régime de remorqueurs d'escorte pour les eaux côtières et intérieures du nord de la Colombie-Britannique

**Secteur:** Zone de pilotage obligatoire n° 4

**Communication:** Les exigences suivantes sur le remorquage d'escorte ont été élaborées au moyen de simulations de mission complète à la passerelle et grâce au processus d'examen TERMPOL. Le présent avis peut être mis à jour si de nouveaux terminaux sont établis dans la région de la côte Nord ou si des simulations supplémentaires permettent d'obtenir des renseignements actualisés.

**Application:** Ces règles s'appliquent aux bâtiments transportant des hydrocarbures liquides (GPL, GNL, pétrole) en vrac, lorsqu'ils transportent des produits et transitent dans la zone de pilotage obligatoire n° 4 de la Colombie-Britannique.

### Définitions portant sur les remorqueurs :

Remorqueur d'assistance : Désigne un remorqueur approprié, utilisé pour l'accostage, l'appareillage ou le transit de grands navires dans des voies navigables étroites.

Remorqueur attaché : Désigne tout remorqueur approprié qui est relié (attaché) par un câble de remorquage à un bâtiment pour l'escorter ou lui porter assistance.

Remorqueur d'escorte : Désigne un remorqueur approprié, prêt à intervenir pour appliquer des forces de gouverne ou de freinage d'urgence à des bâtiments dépassant une vitesse de six nœuds dans des chenaux resserrés ou autres espaces restreints similaires; et

- i. est défini comme un remorqueur qui est approuvé à cette fin par un certificat de classification correspondant;
- ii. doit comporter un tensiomètre opérationnel;
- iii. doit être exploitable en modes d'escorte indirecte, indirecte propulsée et directe lorsqu'attaché;
- iv. doit être équipé de treuils de sauvetage/récupération pour effectuer un remorquage de sauvetage si nécessaire;
- v. doit demeurer avec le navire sortant jusqu'à ce qu'il soit libéré par le pilote ou le capitaine;
- vi. doit pouvoir être exploité en toute sécurité à la vitesse d'escorte recommandée pour les bâtiments.

### Détails:

1. Au moins un pilote breveté doit se trouver sur la passerelle du bâtiment lorsqu'il est escorté par un remorqueur.
2. Les machines du navire doivent être pleinement fonctionnelles et prêtes pour une manœuvre immédiate lorsque la conduite est assurée par un pilote et pendant le remorquage.

3. Deux (2) officiers et deux (2) membres de l'équipage doivent se trouver en tout temps sur la passerelle lorsque le bâtiment fait route. Des membres d'équipage supplémentaires se tiennent prêts à intervenir si nécessaire (p. ex. pour surveiller la présence de baleines).
4. Pour répondre aux exigences relatives aux remorqueurs attachés ou en cas d'urgence, un nombre suffisant de membres d'équipage doivent être en attente lors des déplacements entre la station de pilotage et le terminal maritime.
5. En dehors des zones de remorquage obligatoire indiquées dans le tableau ci-dessous, les endroits exacts où le remorquage s'effectue et se termine seront déterminés par le capitaine et les pilotes, en fonction des conditions.
6. La vitesse du bâtiment doit être telle que le ou les remorqueurs d'escorte puissent le maîtriser à l'intérieur des limites de navigation de la voie navigable. La vitesse du bâtiment escorté :
  - i. doit tenir compte des conditions météorologiques et maritimes, des qualités manœuvrières et autres du bâtiment, de la densité du trafic et d'autres facteurs susceptibles d'affecter les manœuvres du bâtiment;
  - ii. peut être ajustée si nécessaire en fonction des conditions.
7. Le nombre minimum de remorqueurs d'escorte et leur puissance de traction nominale sont indiqués dans les tableaux ci-dessous.

### Tableau 1 - Exigences de base pour les remorqueurs d'escorte (zone de pilotage n° 4)

Des zones données peuvent avoir des exigences supplémentaires, selon les conditions locales, etc.

Caractéristiques du bâtiment	Nombre de remorqueurs/ Force minimale de remorquage
$L_{ht}$ du bâtiment $\leq 180$ m ET Jaugeage en lourd d'été $\leq 32\ 000$ t	Sauf en cas de transit par le canal Porpoise, dans des circonstances normales. Si nécessaire, 1 remorqueur d'assistance avec une puissance de traction de 40 tonnes, amarré à l'arrière.
$180\text{m} < L_{ht} \leq 230$ m ET $32\ 000\ \text{t} < \text{jaugeage en lourd d'été}$ $d \leq 75\ 000$ t	1x remorqueur d'escorte amarré à l'arrière puissance de traction de 60 tonnes
$230\ \text{m} < L_{ht} \leq 270$ m ET $75\ 000\ \text{t} < \text{jaugeage en lourd d'été}$ $\leq 120\ 000$ t	1x remorqueur d'escorte amarré à l'arrière puissance de traction de 80 tonnes
$270\ \text{m} < L_{ht} \leq 315$ m ET $120\ 000\ \text{t} < \text{jaugeage en lourd d'été}$ $\leq 170\ 000$ t	1x remorqueur d'escorte amarré à l'arrière puissance de traction de 100 tonnes

### Tableau 2 - Entre l'île Triple et le terminal de l'île Watson

Légende/Remarques	Caractéristiques du bâtiment	Nombre de remorqueurs/ Force minimale de remorquage
Entre le terminal de l'île Watson et le banc Agnew Vitesse du bâtiment $\leq 6$ noeuds	$L_{ht}$ du bâtiment $\leq 180$ m ET Jaugeage en lourd d'été $\leq 32\ 000$ t	1 remorqueur d'assistance amarré à l'avant 1 remorqueur d'assistance amarré à l'arrière Chaque remorqueur ayant une puissance de traction de 40 tonnes
Entre le banc Agnew et l'ouest des îles Rachael  Vitesse du navire $\leq 8$ noeuds	$L_{ht}$ du bâtiment $\leq 180$ m ET Jaugeage en lourd d'été $\leq 32\ 000$ t	1 remorqueur d'assistance amarré à l'arrière puissance de traction de 40 tonnes

Des îles Rachael à l'île Triple	$L_{ht}$ du bâtiment $\leq 180$ m ET Jaugeage en lourd d'été $\leq 32\ 000$ t	Aucun remorqueur n'est nécessaire.
---------------------------------	---	------------------------------------

**Tableau 3 - Entre l'île Triple et le port de Prince Rupert**

Légende/Remarques	Caractéristiques du bâtiment	Nombre de remorqueurs et puissance de traction
Entre le terminal maritime et l'ouest des îles Rachael	$230\text{ m} < L_{ht} \leq 270\text{ m}$ ET $75\ 000\text{ t} < \text{jaugeage en lourd d'été} \leq 120\ 000\text{ t}$	1 remorqueur d'escorte amarré à l'arrière puissance de traction de 80 tonnes
Entre les limites du port et l'île Triple	$230\text{ m} < L_{ht} \leq 270\text{ m}$ ET $75\ 000\text{ t} < \text{jaugeage en lourd d'été} \leq 120\ 000\text{ t}$	1 remorqueur d'escorte amarré à l'arrière puissance de traction de 80 tonnes  Le remorqueur d'escorte peut être désamarré si le pilote, le capitaine du remorqueur et le capitaine du bâtiment sont d'accord.

**Tableau 4 - Entre l'île Triple et Kitimat**

Deux pilotes sur le pont chaque fois que le remorqueur d'escorte est amarré.

Caractéristiques du bâtiment	Légende/Remarques	Nombre de remorqueurs/ Force minimale de remorquage
$L_{ht}$ du bâtiment $\leq 180$ m ET Jaugeage en lourd d'été $\leq 32\ 000$ t	Entre l'île Triple et le port de Kitimat	Aucun remorqueur d'escorte n'est requis dans des circonstances normales.
$L_{ht} > 180\text{m}$ ou Jaugeage en lourd d'été $> 32\,000$	Entre le terminal maritime et l'ouest de l'île Emilia	Remorqueurs selon le tableau 1 Remorquage par câble obligatoire
	Entre l'ouest de l'île Emilia et la pointe Black Fly	Remorqueurs selon le tableau 1 Peut être désamarré
	Entre la pointe Black Fly et le rocher Nepean	Remorqueurs selon le tableau 1 Remorquage par câble obligatoire
	Entre le rocher Nepean et le rocher Nesbitt	Remorqueurs selon le tableau 1 Peut être désamarré
	Du rocher Nesbitt jusqu'à la sortie de la pointe Keswar	Remorqueurs selon le tableau 1 Remorquage par câble obligatoire
	De la pointe Keswar à l'île Triple	Remorqueurs selon le tableau 1 Peut être désamarré

## Équipements des bâtiments pour remorqueur d'escorte :

8. Les dispositifs de remorquage d'urgence du navire exigés par la Convention SOLAS peuvent être utilisés s'ils conviennent aux opérations de remorquage par câble, à condition que cela ne compromette en aucune façon le déploiement et l'utilisation des dispositifs de remorquage d'urgence pour leur fonction prévue par la Convention.
9. Les recommandations suivantes s'appliquent lorsque des bollards et des chaumards sont fournis expressément pour les tâches d'escorte et de remorquage :
  - i. les principaux composants et la structure de support doivent être conçus pour une charge d'au moins deux fois la charge de travail sécuritaire;
  - ii. les dispositifs de remorquage doivent être adaptés à des angles de remorquage allant jusqu'à 90° par rapport à l'axe longitudinal du navire, à la fois à tribord et à bâbord dans le plan horizontal et à 30° sous l'horizontale dans le plan vertical;
  - iii. le guide-câble (cale) doit être situé à l'avant/à l'arrière du navire, le plus près possible de l'axe longitudinal du navire: (Si le dispositif de remorquage d'urgence est utilisé, le point fort doit être situé de manière à faciliter le remorquage de chaque côté de la poupe et à minimiser la contrainte sur le système de remorquage);
  - iv. l'ouverture du guide-câble (cale) doit avoir des angles bien arrondis;
  - v. le point de remorquage ou de raccordement doit être aligné longitudinalement avec le chaumard (cale) et dégagé de toute obstruction;
  - vi. le chaumard (cale) doit avoir un diamètre minimum de 600 mm et une hauteur minimum de 300 mm;
  - vii. Conformément aux recommandations de l'OCIMF, chaque pièce d'amarrage doit être clairement marquée par un contour de soudure par cordon avec sa charge maximale d'utilisation, exprimée en tonnes métriques (lettre « t ») ou en kilo-Newtons (lettres KN) pour éviter toute confusion;
  - viii. Le bâtiment doit avoir à bord une copie du certificat d'essai de type du fabricant pour les équipements ou un certificat confirmant que les équipements sont construits en stricte conformité avec une norme reconnue qui spécifie les charges nominales, le coefficient de sécurité et l'application des charges. Par ailleurs, un certificat attestant de la résistance du point d'attache utilisé pour le remorqueur d'escorte doit être conservé à bord du bâtiment ou figurer dans ses plans d'amarrage et de remorquage.

## Gestion des ressources à la passerelle (GRP)

10. Tous les bâtiments nécessitant des remorqueurs d'escorte doivent organiser une réunion préalable entre le pilote, le capitaine du navire et le capitaine du remorqueur. L'échange d'informations doit inclure :
  - i. la vitesse de transit prévue pendant l'escorte;
  - ii. le plan de passage;
  - iii. la charge de travail sécuritaire des points d'ancrage utilisés pour le ou les remorqueurs d'escorte;
  - iv. le positionnement des remorqueurs d'escorte par rapport au bâtiment escorté;
  - v. la fréquence VHF utilisée pour les communications;
  - vi. les conditions météorologiques et maritimes prévues, y compris les restrictions météorologiques;
  - vii. d'autres renseignements pertinents.
11. Rien dans ces règles ne dispense les capitaines de se conformer au *Règlement sur les abordages* et d'observer les règles de sécurité. Il peut être nécessaire de déroger à ce régime pour des raisons de sécurité, en fonction des circonstances et des conditions qui prévalent.

Veuillez communiquer avec l'APP à [mo-om@ppa-app.gc.ca](mailto:mo-om@ppa-app.gc.ca) pour toute question ou éclaircissement.