

RÉGION DES GRANDS LACS

DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT POUR LES PILOTES

Tous les navires doivent être munis d'équipements et de dispositifs de transfert des pilotes conformes à l'article 74 du *Règlement sur la sécurité de la navigation* de la Sécurité et Sûreté maritimes de Transports Canada, à la règle 23 du chapitre V de la *Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (SOLAS) de l'OMI, et à l'annexe de la résolution A.1045(27) de l'OMI intitulée *Dispositifs utilisés pour le transfert du pilote*.

Le paragraphe 74(4) du *Règlement sur la sécurité de la navigation* de la Sécurité et Sûreté maritimes de Transports Canada prévoit ce qui suit :

Dans le cas d'un navire canadien dans les eaux des Grands Lacs ou du fleuve Saint-Laurent, lorsque la distance de l'eau au point d'accès au navire est supérieure à cinq mètres, il doit comporter une échelle de coupée, ou tout autre dispositif aussi sûr et commode pour accéder au navire et en descendre de façon que la montée de l'échelle de pilote n'excède pas cinq mètres.

L'échelle de pilote doit être installée dans la partie rectiligne du navire et, dans la mesure du possible, entre le quart avant et le quart arrière.

1. Mise en place des échelles de pilote pour des francs-bords de 9 mètres ou moins (navires internationaux) ou de 5 mètres ou moins (navires canadiens)

- Les échelons d'une échelle de pilote sont habituellement faits de bois dur et devraient être façonnés d'une seule pièce, sans nœuds ni irrégularités. L'échelle devrait être dépourvue d'arêtes vives;
- Les échelons devraient être horizontaux et solidement appuyés contre le bordé du navire;
- Les quatre derniers échelons devraient être faits de caoutchouc pour empêcher qu'ils ne cassent lorsqu'ils sont comprimés entre le bordé du navire et le bateau-pilote. Le 5^{ième} échelon à partir du bas doit être une traverse. Les traverses préviennent la torsion de l'échelle, elles devraient avoir une longueur d'au moins 180 cm. La distance maximale entre deux traverses est de 9 échelons et celles-ci ne doivent pas être fixées entre les échelons;
- La surface des échelons doit présenter une portée sécuritaire et antidérapante. L'utilisation de peinture ordinaire ayant pour résultat une surface glissante devrait être interdite;
- Deux cordages latéraux continus faits de chanvre de manille d'un diamètre minimal de 18 mm devraient composer les côtés de l'échelle. L'espacement entre les cordages latéraux ne devrait pas être inférieur à 40 cm. Les échelons devraient avoir une largeur de 155 mm et une épaisseur de 25 mm.

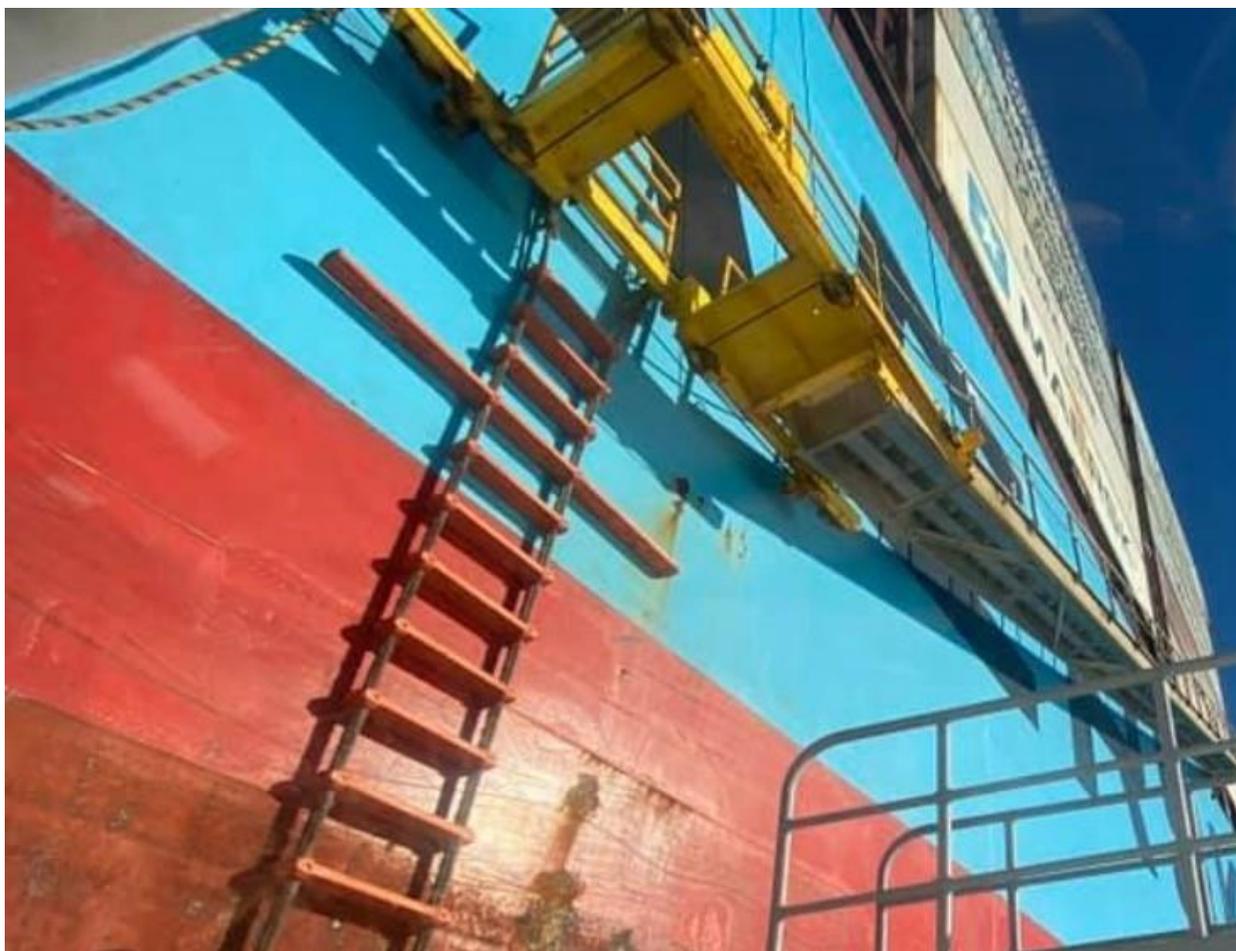
L'espacement entre les échelons devrait être d'au moins 31 cm et d'au plus 35 cm et être le même sur toute la longueur de l'échelle;

- L'échelle devrait être marquée à intervalles réguliers de façon permanente pour en permettre l'installation sans difficulté à la hauteur requise;
- Deux tire-veilles d'un diamètre minimal de 28 mm devraient être accessibles et prêts à être utilisés immédiatement si le pilote le demande;
- La hauteur entre le niveau de l'eau et la partie inférieure de l'échelle varie selon la taille du bateau-pilote. Cette hauteur est à la discrétion du pilote et l'officier responsable devrait s'en assurer avant d'installer l'échelle. La partie inférieure de l'échelle ne doit jamais être dans l'eau;
- L'extrémité supérieure de l'échelle devrait être assujettie de manière rigide au pont du navire. Des batayoles appropriées devraient être installées pour assurer le passage pratique et sécuritaire entre l'extrémité de l'échelle et le pont. Ces batayoles devraient être espacées d'au moins 70 cm et d'au plus 80 cm.

2. Dispositif combiné pour les navires dont le franc-bord est supérieur à 9 mètres (navires internationaux) ou supérieur à 5 mètres (navires canadiens)

- L'échelle de coupée devrait pointer vers l'arrière, de sorte que le bateau-pilote ne se retrouve pas sous cette échelle lorsque le navire fait route;
- L'échelle de coupée devrait être fixée contre le bordé du navire;
- L'inclinaison d'une échelle de coupée utilisée conjointement avec l'échelle de pilote ne doit pas excéder 45 degrés;
- Le plateau inférieur de l'échelle de coupée doit être ajusté de façon à être en position horizontale. Il devrait se situer à 5 mètres au moins au-dessus du niveau de l'eau;
- Le plateau et l'échelle devraient être munis de batayoles ainsi que de garde-corps appropriés, de préférence des mains courantes rigides ou des cordages, pour permettre un accès en toute sécurité;
- L'échelle de pilote devrait être adjacente au plateau inférieur de l'échelle de coupée et devrait dépasser ce plateau de 2 mètres au moins;
- L'échelle de pilote doit être solidement fixée au bordé du navire à 1,5 mètre au-dessus du plateau de l'échelle de coupée;
- Il est recommandé de faire une marque de 9 m (ou de 5 mètres), de sorte que le pilote puisse facilement voir si la hauteur depuis le niveau de l'eau jusqu'au point d'accès est supérieure à 9 mètres (5 mètres).

3. **Dispositif combiné pour les navires dont le franc-bord est supérieur à 9 mètres (navires internationaux) ou supérieur à 5 mètres (navires canadiens) pourvus d'une échelle de coupée comprenant un plateau muni d'une trappe, soit avec l'échelle de pilote suspendue à une traverse près du dessous du plateau, avec l'échelon supérieur de l'échelle suspendu à une traverse près du dessous du plateau, ou avec l'échelon supérieur de l'échelle sensiblement plus bas que le niveau du plateau**



Ce type de dispositif oblige le pilote à se hisser dans la trappe tout en se tournant pour bien se placer les pieds sur le plateau. On retrouve couramment cet agencement avec trappe à bord de navires pourvus d'un dispositif combiné, composé d'une échelle de coupée et d'une échelle de pilote, malgré le fait que les pilotes le considèrent depuis longtemps comme non sécuritaire et que l'OMI a pris des dispositions pour l'éliminer.

Depuis 1979 au moins, les lignes directrices de l'OMI recommandent qu'une échelle de pilote utilisée conjointement avec un dispositif avec trappe se prolonge jusqu'à la hauteur de la main courante du plateau. L'objectif de cette pratique est d'assurer que les échelons de l'échelle sont à une hauteur suffisante pour permettre au pilote de passer de l'échelle au plateau sans avoir à se hisser jusqu'à celui-ci.

Pour résoudre le problème de transition du pilote entre l'échelle et le plateau, la règle 23 précise que l'échelle de pilote « doit passer dans la trappe et se prolonger jusqu'à la hauteur de la main courante du plateau » (V/23.3.3.2.1) et, de plus, qu'il « doit y avoir un moyen permettant d'assujettir le plateau inférieur de l'échelle de coupée au bordé du navire, de manière à assurer que la partie inférieure de l'échelle de coupée et le plateau inférieur sont appuyés solidement contre le bordé du navire » (V/23.3.3.2).

De même, la résolution A.1045 stipule que lorsqu'une trappe est utilisée dans un dispositif combiné, « l'échelle de pilote devrait se prolonger au-dessus du plateau inférieur jusqu'à la hauteur de la main courante et rester dans l'alignement du bordé du navire et contre celui-ci » (A.1045, paragraphe 3.7).

Les navires munis d'un dispositif comprenant une trappe doivent rendre leur dispositif conforme aux normes actuelles de l'OMI afin d'éviter des perturbations potentielles aux calendriers des navires et aux opérations portuaires. Ces navires peuvent prendre une ou l'autre des dispositions suivantes :

- (1) passer au système plus traditionnel, soit une échelle de pilote suspendue au pont du navire, adjacente au plateau de l'échelle de coupée et assujettie à la coque du navire à une distance nominale de 1,5 mètre au-dessus du plateau;
- (2) s'assurer que le dispositif avec trappe satisfait aux normes de l'OMI qui suivent :
 - a) l'échelle de pilote passe dans la trappe et se prolonge au-dessus du plateau jusqu'à la hauteur de la main courante;
 - b) le plateau inférieur de l'échelle de coupée est assujetti au bordé du navire, de manière à assurer que la partie inférieure de l'échelle de coupée et le plateau sont appuyés solidement contre le bordé du navire; et
 - c) l'échelle de pilote demeure appuyée contre le bordé du navire.

Précautions nécessaires pendant l'embarquement et le débarquement des pilotes

- La zone d'accès doit être maintenue libre et dégagée en tout temps et peut également être indiquée de façon permanente;
- L'échelle de pilote devrait être vérifiée après avoir été mise en place afin d'assurer qu'elle est solidement fixée au navire;
- L'officier en service devrait continuellement surveiller et observer le pilote pendant que ce dernier est dans l'échelle. Il devrait toujours rester en contact avec la passerelle au moyen d'une radio portative, signaler chaque événement, et informer la passerelle dès que le pilote est en sécurité à bord;
- Un sac de toile ou un filet ainsi qu'une corde devraient être gardés à portée de main près du point d'embarquement pour hisser à bord le bagage du pilote;
- Une bouée de sauvetage dédiée au pilote et munie d'un feu à allumage automatique et d'un filin devrait être rapidement accessible;
- Si une ligne de récupération est utilisée, il faut s'assurer qu'elle ne nuira pas au pilote ni à l'approche en toute sécurité du bateau-pilote;
- Pendant la nuit, la zone d'accès devrait être bien éclairée, de façon à faciliter l'embarquement et le débarquement en toute sécurité;
- L'inspection périodique du dispositif d'embarquement, en particulier de l'échelle de pilote, devrait être un processus continu et faire partie du système d'entretien planifié à bord des navires;
- Chaque échelle de pilote, échelle de coupée et tout le matériel qui y est associé devraient être bien vérifiés et rangés après chaque usage;
- Les cordages devraient également être vérifiés pour détecter tout signe de détérioration;
- Une échelle de pilote de rechange devrait toujours être disponible à bord;
- Il est recommandé d'utiliser une échelle de pilote, ce type d'échelle reste le moyen le plus efficace pour l'embarquement des pilotes sur les navires. Le transfert d'un pilote entre le bateau-pilote et le navire constitue un risque important qui doit être géré avec prudence.

Les compagnies maritimes devraient s'assurer que :

- Les échelles de pilote et les échelles de coupée utilisées conjointement avec les échelles de pilote sont conformes aux dispositions de SOLAS;
- Le régime d'inspection et les registres sont appropriés;
- Des échelles de remplacement sont rapidement et facilement disponibles à bord;
- Les marins concernés reçoivent la formation nécessaire et comprennent bien les exigences applicables.

Le capitaine et les officiers devraient :

- Surveiller étroitement la mise en place de l'échelle de pilote et de l'échelle de coupée utilisée conjointement avec l'échelle de pilote;
- Observer attentivement les pilotes lorsque ceux-ci embarquent ou débarquent par une échelle de pilote et s'assurer que les exigences de SOLAS sont respectées;
- Assurer une protection sous le vent jusqu'à ce que le bateau-pilote soit complètement dégagé.

Les pilotes ont le droit de refuser de monter à bord d'un navire si l'échelle de pilote ou l'échelle de coupée utilisée conjointement avec l'échelle de pilote est défectueuse, un tel refus peut entraîner un retard important.

Les pilotes ont également le droit de signaler toute défectuosité des échelles d'embarquement aux autorités chargées du contrôle par l'État du port, ce qui pourrait entraîner une inspection complète par l'État du port, laquelle pose un risque de retard et de sanctions financières.

DISPOSITIFS D'EMBARQUEMENT PRESCRITS POUR LES PILOTES

Conformes à la règle V/23 de la Convention SOLAS et à la résolution A.1045(27) de l'OMI

ASSOCIATION INTERNATIONALE DES PILOTES MARITIMES



Siège : "Wellington" Temple Stairs, Victoria Embankment, Londres WC2R 2NP Téléphone : +44(0)20 7240 3973 Télécopieur : +44(0)20 7210 3518 Courriel : office@impahq.org
Le présent document et tous les documents de l'OMI relatifs aux pilotes peuvent être téléchargés à l'adresse suivante : <http://www.impahq.org>

