

# ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

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



## AVIS À L'INDUSTRIE

**Date :** Le 4 mars 2020

**Numéro de l'avis :** 02/2020

**Objet :** Normes sur les dispositifs utilisés pour le transfert des pilotes

**Secteur :** Zones de pilotage obligatoire de la Colombie-Britannique

### Contexte

Le 30 décembre 2019, un pilote maritime de New York est tombé et a été grièvement blessé alors qu'il tentait de passer de l'échelle de pilote à l'échelle de coupée par une trappe dans la plate-forme de l'échelle de coupée. Le pilote est décédé des suites de ses blessures.

L'échelle de pilote était installée de sorte qu'elle était suspendue à une barre près du bas de la plate-forme. La marche supérieure de l'échelle de pilote se trouvait nettement en dessous du niveau de la plate-forme. Dans de tels cas, les pilotes doivent se hisser par la trappe tout en se contorsionnant pour avoir un bon appui sur la plate-forme de l'échelle de coupée.

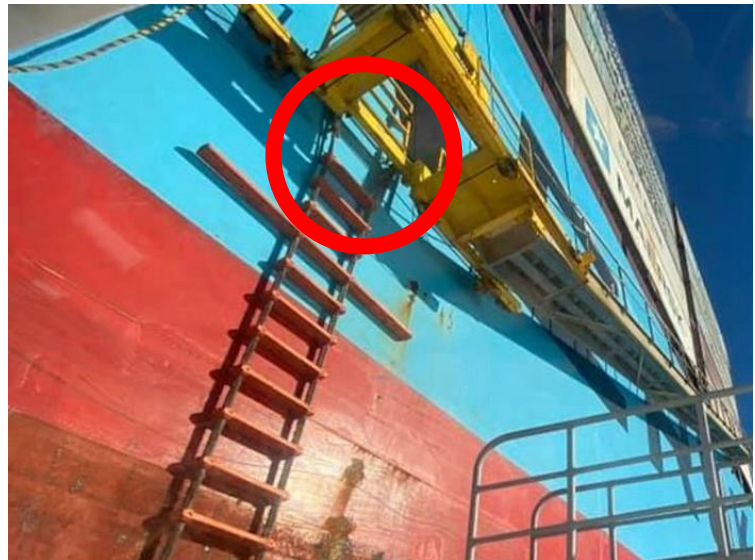


Figure 1 – Dispositif de transfert de pilote mal installé

### Normes sur les dispositifs utilisés pour le transfert des pilotes

Les normes sur les dispositifs utilisés pour le transfert des pilotes sont définies au chapitre V de la Convention SOLAS – Règle 23. En outre, l'Organisation maritime internationale a publié plusieurs circulaires concernant les dispositifs utilisés pour le transfert des pilotes, la plus récente étant la Résolution A.1045(27).

L'utilisation de trappes sur les échelles de coupée n'est pas nouvelle et est mentionnée dans la Convention SOLAS, de même que dans la Circulaire de l'OMI. L'utilisation d'une trappe est assujettie à des exigences claires, notamment :

- l'ouverture ne doit pas être inférieure à 750 mm x 750 mm;

## ADMINISTRATION DE PILOTAGE DU PACIFIQUE

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



- la trappe doit s'ouvrir vers le haut et être fixée soit à plat sur la plate-forme d'embarquement, soit contre les lisses situées à l'extrémité arrière ou sur le côté extérieur de la plate-forme et ne doit pas faire partie des poignées. Dans ce cas, la partie arrière de la plate-forme inférieure doit également être clôturée, comme indiqué dans la Circulaire A.1045(27);
- l'échelle de pilote doit se prolonger au-dessus de la plate-forme inférieure jusqu'à la hauteur de la main courante et demeurer alignée avec la muraille du navire et contre celle-ci.

Il existe un malentendu fréquent parmi les exploitants de navires selon lequel les navires construits avant 2012 sont exemptés de certaines des exigences relatives aux dispositifs utilisés pour le transfert des pilotes. Cela est faux; les règles relatives aux trappes sont en place depuis 1979 et l'exigence selon laquelle l'échelle de pilote doit se prolonger au-dessus de la plate-forme inférieure jusqu'à la hauteur de la main courante n'a pas changé.

### Mesures à prendre

La position combinée de l'échelle de pilote et de l'échelle de coupée est un facteur qui a contribué au récent décès du pilote américain. L'Administration de pilotage du Pacifique exige que les dispositifs utilisés pour le transfert des pilotes soient entièrement conformes au chapitre V, Règle 23, de la Convention SOLAS et à la Circulaire 1045(27) de l'OMI. Si des trappes sont utilisées, les marches de l'échelle de pilote **doivent** se prolonger au-dessus de la plate-forme jusqu'à la hauteur de la main courante et être solidement fixées à un point d'attache sur le pont. Si les dispositifs utilisés pour le transfert des pilotes ne répondent pas à ces normes, il est possible que le pilote ne puisse pas embarquer tant que le dispositif de transfert n'aura pas été modifié et qu'il ne sera pas conforme aux exigences ci-dessus.

Tous les organismes membres, les armateurs et les capitaines doivent être informés en conséquence.

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