



## **AVIS À L'INDUSTRIE**

**Numéro d'avis : NTI 09 / 2020**

**Date de diffusion : 28 février 2020**

**District : Tous**

### **Objet : Dispositifs combinés d'échelles et sécurité des pilotes**

#### **Détails**

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) a pour vision d'être un leader respecté des services de pilotage maritime, qui protège les gens, les biens et l'environnement. Pour mener à bien cette vision, l'Administration doit faire preuve d'une expertise dans le domaine de la navigation et de la sécurité maritimes, donc demeurer un chef de file de l'industrie au chapitre de la sécurité.

Le 30 décembre 2019, un pilote breveté de New York a perdu la vie en chutant alors qu'il montait à bord d'un porte-conteneurs entrant. L'embarquement, dans ce cas précis, était effectué au moyen d'un dispositif combiné consistant en une échelle de coupée et une échelle de pilote. Une telle combinaison est nécessaire chaque fois que la distance entre le niveau de la mer et le point d'accès au navire est supérieure à neuf mètres. Le dispositif combiné en question comportait toutefois une trappe dans la plateforme de l'échelle de coupée, l'échelle de pilote était suspendue à une poutre latérale près du bas de la plateforme et la marche supérieure de l'échelle était nettement en dessous du niveau de la plateforme. Cela a obligé le pilote à se hisser par la trappe tout en faisant une torsion pour assurer sa stabilité sur la plateforme. Le capitaine Sherwood est tombé en essayant de faire cette manœuvre difficile pour passer de l'échelle de pilote à la plateforme au-dessus.

On trouve actuellement ce dispositif avec trappe à bord de plusieurs navires employant une combinaison d'échelles de coupée et de pilote qui font escale dans l'est du Canada. Ce dispositif continue d'être utilisé même si les pilotes le jugent non sécuritaire et si l'Organisation maritime internationale (OMI) a également reconnu le fait en prenant des mesures pour l'éliminer.

En 2011, l'OMI a révisé la règle de la Convention SOLAS portant sur les dispositifs de transfert du pilote (règle 23, chapitre V de la Convention SOLAS) et ses directives de mise en œuvre (Res. A.1045) en réponse aux plaintes incessantes à propos de l'insécurité de ces dispositifs. Les nouvelles normes ont pris effet le 1<sup>er</sup> juillet 2012. Plusieurs révisions ont été apportées en ce qui concerne l'utilisation de trappes avec des dispositifs combinés et visaient à éliminer les échelles de pilotes suspendues au bas ou près du bas de la plateforme, ainsi que d'autres problèmes liés à de tels dispositifs.

Afin de remédier à la difficulté que pose le passage de l'échelle de pilote à la plateforme, la règle 23 spécifie qu'une échelle de pilote « sera mise en place à travers la trappe et se prolongera jusqu'à la

**Numéro d'avis : NTI 09 / 2020**

**Date de diffusion : 28 février 2020**

**District : Tous**



hauteur de la main courante » (V/23.3.3.2.1) et qu'« il doit y avoir un moyen d'assujettir le plateau inférieur de l'échelle de coupée d'une manière telle que l'extrémité et le plateau inférieurs de l'échelle restent bien contre la partie rectiligne du bordé ». (V/23.3.3.2). La Résolution A.1045 stipule également que lorsqu'une trappe est utilisée avec 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 3.8).

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) sait que certains navires utilisent une combinaison d'échelles de coupée et de pilote avec une trappe, qui n'est pas conforme aux normes de l'OMI en vigueur depuis 2012. Bien que cela ne s'applique pas à tous les navires, l'APA tient à ce que les parties prenantes employant de tels dispositifs de transfert sachent que les pilotes peuvent refuser de les utiliser s'ils ont de bonnes raisons de penser qu'ils ne sont pas sécuritaires ou conformes aux normes de la Convention SOLAS. Voir l'[Avis à l'industrie 01 \[Échelle de pilote servant de dispositif de transfert\]](#). Cela inclut les dispositifs comportant une trappe.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique exhorte les parties prenantes qui ont des navires utilisant des dispositifs avec trappe à s'assurer dès que possible qu'ils sont conformes aux normes en vigueur de l'OMI afin d'éviter que les horaires des navires et les opérations portuaires ne soient éventuellement perturbés.

Les navires peuvent :

- 1) Opter pour le système plus traditionnel qui consiste à avoir une échelle de pilote suspendue à partir du pont du navire, à côté de la plateforme de l'échelle de coupée, et arrimée au bordé du navire à une distance nominale de 1,5 m au-dessus de la plateforme; ou
- 2) S'assurer que le dispositif avec trappe respecte les normes suivantes de l'OMI :
  - a. L'échelle de pilote est arrimée en passant dans la trappe et se prolonger, au-dessus de la plateforme, jusqu'à la hauteur de la main courante;
  - b. Le plateau inférieur de l'échelle de coupée est arrimé au bordé du navire afin que l'extrémité et le plateau inférieur restent bien contre la partie rectiligne du bordé; et
  - c. L'échelle de pilote reste contre le bordé du navire.

Pour toute question ou préoccupation à propos du contenu de cet avis, veuillez communiquer avec le Service des opérations de l'APA à [operations@atlanticpilotage.com](mailto:operations@atlanticpilotage.com).

Vous trouverez ci-dessous les liens menant la partie B de l'édition annuelle des Avis aux navigateurs canadiens.

[\(English\)](#) [\(Français\)](#)