

STANDARDS FOR PILOT VESSELS  
NORMES CONCERNANT LES BATEAUX-PILOTES  
NOVEMBER 1989 / NOVEMBRE 1989  
TP 10531

## STANDARDS FOR PILOT VESSELS

The equipment described in this standard is to be considered as being the minimum necessary for the transportation, embarkation and disembarkation of marine pilots to and from ships in Canadian waters regardless of whether the service is compulsory or non-compulsory.

Recognizing the varied conditions under which pilots are required to be transferred in Canadian waters, nothing in this Standard will inhibit the fitting or use of supplementary equipment where considered necessary by the Pilotage Authority, the Safety Committee or Canadian Coast Guard.

Any vessel owned or chartered by a pilotage authority should be equipped according to the standard or be capable of performance which is no less safe and efficient as if it were so equipped. The decision as to equivalency with the standard will be determined by the Steamship Inspector where the vessel is at that time located, such decision will be based on a practical demonstration and will be appealable to the Board of Steamship Inspection.

Wherever it is necessary to charter a vessel for limited periods, the vessel shall comply with the standards so far as is reasonable and practicable and in this regard additional manning standards may be considered as equivalency and in any case the boat will hold a valid safety inspection certificate. Whenever a pilot boat does not comply with this standard, pilots must be informed prior to boarding and shall be the sole judge as to whether or not the deficiency would render pilot transfer unsafe.

### Visibility

The focal point for determining the visibility criteria is the eye of the operator and is a movable point provided only that the operator has hands-on (this is not intended to mean continuous physical contact where this is not necessary) control of engines and helm at all times. Where it is not possible to achieve the Standard with one person in the wheelhouse, a second watchkeeper may be substituted. (For example, when a tug is being used as a relief boat.)

The conning position is that position from which the vessel is normally controlled and navigated.

There shall be 360° unobstructed visibility for a person located within one metre of the conning position.

It must be possible to achieve sufficient vertical visibility for a person conning the top of the pilot ladder.

The embarkation/disembarkation deck shall be clearly visible to a person located at the conning position. The sea shall be visible at 1 metres from the ship's side at the man overboard recovery position, or from a secondary conning position where such is provided.

### Manoeuvrability

The helm, engines and all shiphandling controls shall be located at the conning position, unless at least two bridge watchkeepers are provided.

### Embarkation Deck

The embarkation deck shall be clear of obstructions to the vessel's side and shall provide a clear area of not less than 1 m<sup>2</sup>. A bulwark which does not impede access will not be considered as being an obstruction.

The embarkation deck shall be provided with suitable handrails or other equivalent arrangement which will provide a secure holding point for the pilot and deck hand. Such arrangement will not impede or in any way interfere with the movement of the pilot to and from the pilot ladder.

Safe access shall be provided between the cabin or wheelhouse and the embarkation deck by the provision of adequate non-skid deck area not less than 30 cm in width, suitable lighting and secure handrails permanently affixed to the super-structure of the vessel.

### Equipment

The vessel shall be equipped in compliance with the regulations for her Class but shall in addition, if not required by the regulations, be provided with:

- marine abandonment immersion suits for the complement but where such suit is not required by regulation, an anti-exposure work suit may be carried in lieu;
- a means of attaching the crew safety harness to the boat;
- A VHF radio with marine bands and certificated operator;
- a loud hailer;
- a means of communication between the conning position, deck and engine room unless the engine room is unmanned or not designed to be manned;

- an efficient searchlight capable of illuminating a 1 m<sup>2</sup> white painted board at 100 m range on a dark night with a clear atmosphere;
- a means of illumination of the sea within 5 m of the vessel (20 dalx);
- a suitable rescue crook or boat hook of sufficient length.

#### Personal Equipment

- pilots when transferring shall wear the anti-exposure work suit or a suitable Personal Flotation Device that is fitted with personal locator light and whistle, and which incorporates a means of attachment for retrieval, in lieu of a life-jacket;
- crew members working on a the exposed transfer deck of the pilot vessel shall wear a suitable PFD and safety harness.

#### Manoverboard Recovery

Every pilot boat crew shall be capable of recovering an unconscious person from the water in a safe and expeditious manner.

This may be achieved by manual or mechanical means and will be demonstrated to the Steamship Inspector at the same time as the lifesaving equipment survey, by lifting on board a man-shaped 75 kilo object from a floating position beside the vessel. The exercise can be performed in calm conditions and must be concluded in not more than one minute. The recovery deck shall provide 2m<sup>2</sup> of usable deck space to facilitate rescue operations.

## NORMES CONCERNANT LES BATEAUX-PILOTES

L'équipement décrit dans la présente norme doit être considéré comme le minimum nécessaire pour le transport, l'embarquement et le débarquement de pilotes de navire, destination et en provenance de navires dans les eaux canadiennes, peu importe que le service de pilotage soit obligatoire ou non.

Compte tenu des diverses conditions dans lesquelles les pilotes doivent être transportés dans les eaux canadiennes, rien dans la présente norme n'empêchera l'installation ou l'utilisation d'un équipement supplémentaire lorsque l'administration du pilotage, le comité de sécurité, ou la GCC le juge nécessaire.

Tout bâtiment appartenant à une administration de pilotage, ou affrété par elle, devra être équipé selon la norme ou pouvoir fonctionner d'une façon qui est aussi sûre et efficace que s'il était équipé selon la norme. La décision en ce qui concerne la conformité de l'équipement avec les prescriptions de la norme sera prise par l'inspecteur de navire à l'endroit où le bâtiment se trouve alors, cette décision sera fondée sur une démonstration pratique et elle pourra faire l'objet d'un appel auprès du Bureau d'inspection des navires à vapeur.

Lorsqu'il faut affréter un bâtiment pour des périodes limitées, ce bâtiment doit être conforme aux normes dans toute la mesure du possible et à cet égard, des normes additionnelles d'armement en hommes peuvent être considérées comme équivalentes et en tout cas le bateau doit avoir un certificat d'inspection de sécurité en vigueur. Chaque fois qu'un bateau-pilote ne se conforme pas à la présente norme, les pilotes doivent en être informés avant d'y monter à bord et chaque pilote est le seul juge pour ce qui est de décider si la déficience est de nature à rendre dangereux le transport du pilote.

### Visibilité

Le point focal pour déterminer les critères de visibilité est l'oeil du pilote du bateau et c'est un point mobile pourvu seulement que le pilote ait la commande manuelle des moteurs et de la barre en tout temps. (Il ne s'agit pas d'un contact physique continu si celui-ci n'est pas nécessaire.) Lorsqu'il est impossible de satisfaire à la norme avec une seule personne dans la timonerie, un deuxième homme de quart peut être ajouté. (Par exemple, lorsqu'un remorqueur sert de bateau de secours.)

Le poste de direction est le poste depuis lequel la conduite et la commande du navire se font normalement.

Pour une personne qui se tient au poste de direction, la visibilité doit être sans obstruction sur 360°.

Il doit être possible de réaliser une visibilité verticale suffisante pour que la personne commandant le bateau puisse voir le haut de l'échelle de pilote.

Le pont d'embarquement et de débarquement doit être nettement visible pour une personne se trouvant au poste de direction. La mer doit être visible à 1 mètre depuis le bord du navire au poste de récupération d'un homme à la mer ou depuis une poste secondaire affecté à cet fin ainsi qu'à la direction.

### Manoeuvrabilité

Les commandes du gouvernail, celles des moteurs et toutes les commandes de manoeuvre doivent se trouver au poste de direction, sauf si au moins deux hommes de quart sont prévus.

### Pont d'embarquement

Le pont d'embarquement doit être libre d'obstacles jusqu'au bord du navire et il doit offrir un espace dégagé d'au moins un mètre carré. Un pavois qui n'empêche pas l'accès ne sera pas considéré comme un obstacle.

Le pont d'embarquement doit être doté de rambardes convenables ou autres dispositifs équivalents qui offrent un point d'appui solide au pilote et aux matelots. Le dispositif ne doit pas nuire de quelque façon aux mouvements du pilote lorsqu'il se sert de l'échelle de pilote.

Il faut assurer la sécurité de l'accès entre la cabine et la timonerie et le pont d'embarquement en aménageant un espace de pont non glissant d'une largeur minimale de 30 centimètres, un éclairage suffisant et des rampes solides fixes en permanence à la superstructure du bâtiment.

### Équipement

Le bâtiment doit être équipé conformément au règlement concernant sa classe mais il doit en outre, si le règlement ne l'exige pas, être doté de l'armement suivant:

- des combinaisons flottantes en cas d'abandon du navire pour toutes les personnes à bord, mais lorsque le règlement ne l'exige pas, le navire peut avoir à bord, au lieu de ces combinaisons flottantes, une combinaison de travail flottante de protection;
- un dispositif doit être prévu pour attacher le harnais de sauvetage au bateau;
- un appareil radio VHF avec bandes marines et un opérateur radio titulaire d'un certificat;

- un mégaphone;
- un moyen de communication entre le poste de direction, le pont et la salle des machines sauf si la salle des machines n'est pas gardée ou n'est pas censée être gardée;
- un projecteur efficace pouvant éclairer un panneau blanc d'un mètre carré à une distance de 100 mètres par une nuit sombre et un atmosphère clair;
- des moyens d'éclairage de la mer jusqu'à 5 mètres du bâtiment (20 dalx);
- une gaffe de longueur suffisante.

#### Équipement personnel

- lorsque des pilotes sont transportés à bord du bateau-pilote, ils doivent porter la combinaison de travail flottante de flottante ou un vêtement de flottaison individuel (VFI) muni d'un feu de localisation et d'un sifflet et qui comprend un dispositif d'attache, au lieu d'un gilet de sauvetage;
- les membres d'équipage travaillant sur le pont de transbordement exposé du bateau-pilote doivent porter un vêtement de flottaison individuel et des harnais de sécurité.

#### Récupération d'un homme à la mer

- Chaque membre de l'équipage d'un bateau-pilote doit pouvoir récupérer une personne inconsciente se trouvant dans l'eau d'une façon rapide et sûre.
- Cette opération peut être réalisée par des moyens manuels ou mécaniques et elle doit faire l'objet d'une démonstration à l'inspecteur de navire en même temps que l'inspection de l'équipement de sauvetage, en hissant à bord un objet de forme humaine pesant 75 kilos et flottant à côté du bateau. L'exercice peut être effectué dans des conditions calmes et il doit être accompli en une minute au moins. Le pont de récupération doit offrir 2 m<sup>2</sup> d'espace utilisable pour faciliter des opérations de sauvetage.