
Norme internationale



6216

INTERNATIONAL ORGANIZATION FOR STANDARDIZATION • МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ПО СТАНДАРТИЗАЦИИ • ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION

Construction navale — Navigation intérieure — Engins flottants pilotes — Classification et exigences principales

Shipbuilding — Inland navigation — Pilot craft — Classification and basic requirements

Première édition — 1980-04-15

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

[ISO 6216:1980](https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/06e87d98-d177-4c85-96ea-35f2c6dc585f/iso-6216-1980)

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/06e87d98-d177-4c85-96ea-35f2c6dc585f/iso-6216-1980>

CDU 629.12-476

Réf. n° : ISO 6216-1980 (F)

Descripteurs : construction navale, navigation fluviale, navire, bateau-pilote, classification, caractéristique, conception, accessoire, désignation.

Prix basé sur 3 pages

Avant-propos

L'ISO (Organisation internationale de normalisation) est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation (comités membres de l'ISO). L'élaboration des Normes internationales est confiée aux comités techniques de l'ISO. Chaque comité membre intéressé par une étude a le droit de faire partie du comité technique correspondant. Les organisations internationales, gouvernementales et non gouvernementales, en liaison avec l'ISO, participent également aux travaux.

Les projets de Normes internationales adoptés par les comités techniques sont soumis aux comités membres pour approbation, avant leur acceptation comme Normes internationales par le Conseil de l'ISO.

La Norme internationale ISO 6216 a été élaborée par le comité technique ISO/TC 8, *Construction navale*, et a été soumise aux comités membres en janvier 1979.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

Les comités membres des pays suivants l'ont approuvée :

[ISO 6216:1980](#)

| | | |
|------------------------|---------------------------|-----------------|
| Allemagne, R. F. | Corée, Rép. de | Roumanie |
| Australie | Espagne | Suede |
| Autriche | Inde | Tchécoslovaquie |
| Belgique | Italie | URSS |
| Bésil | Jamahiriya arabe libyenne | Yougoslavie |
| Bulgarie | Japon | |
| Corée, Rép. dém. p. de | Pologne | |

Les comités membres des pays suivants l'ont désapprouvée pour des raisons techniques :

Irlande
Royaume-Uni

Construction navale — Navigation intérieure — Engins flottants pilotes — Classification et exigences principales

1 Objet et domaine d'application

La présente Norme internationale établit une classification des engins flottants automoteurs employés pour le pilotage des navires marchands dans les bassins, les estuaires et les rades ouvertes, et spécifie les exigences requises pour de tels engins.

Elle a été élaborée en vue de contribuer au développement des échanges internationaux par voie maritime, d'améliorer les conditions de travail et de sécurité lors du transport, et d'unifier la terminologie employée dans les constructions et l'exploitation des navires appartenant aux flottes de service et auxiliaires.

Les engins flottants employés généralement pour le pilotage des navires marchands peuvent être dispensés d'observer les exigences précitées, en totalité ou en partie, à la discrétion des autorités compétentes.

L'éventualité d'application des exigences de la présente Norme internationale aux navires pilotes battant pavillon d'une marine de guerre est appréciée par les autorités compétentes du pays considéré.

2 Référence

ISO 6217, *Construction navale — Navigation intérieure — Engins flottants pilotes — Peintures et inscriptions distinctives.*

3 Définitions

Dans le cadre de la présente Norme internationale, les définitions suivantes sont applicables :

3.1 bateaux-pilotes : Engins flottants à propulsion mécanique, dont les caractéristiques nautiques et l'équipement leur permettent d'embarquer ou de débarquer, en toute sécurité, des pilotes, directement de bord à bord, ou à l'aide de canots-pilotes, dans des zones à plus de 20 milles marins de la côte.

3.2 vedettes-pilotes : Engins flottants à propulsion mécanique, dont les caractéristiques nautiques et l'équipement permettent le transport des pilotes, directement de bord à bord, dans une zone limitée à 20 milles marins.

3.3 canots-pilotes : Engins flottants à propulsion mécanique, pouvant faire partie de l'équipement d'un bateau-pilote. Ils sont destinés au transport des pilotes sur une distance allant jusqu'à 5 milles marins, à partir d'un bateau-pilote ou de la côte.

4 Classification

4.1 Suivant le déplacement, à pleine charge (eau, combustible et huile) avec équipage et pilotes au complet à bord, tous les engins flottants destinés au transbordement des pilotes sont divisés en trois types, conformément au tableau suivant.

Tableau — Classification des engins flottants pilotes

| Type | Désignation | Déplacement D t |
|------|------------------|----------------------|
| I | Canots-pilotes | $D \leq 10$ |
| II | Vedettes-pilotes | $10 < D \leq 250$ |
| III | Bateaux-pilotes | $D > 250$ |

4.2 D'après les conditions d'exploitation géographiques (zones climatiques) déterminant l'exécution de la machinerie, la composition de l'équipement et l'aménagement des cabines, les engins flottants pilotes sont divisés en trois groupes, à savoir :

- A — pour les régions polaires
- B — pour les régions de latitude moyenne
- C — pour les régions tropicales

5 Caractéristiques requises

5.1 Tous les engins flottants pilotes doivent avoir une vitesse suffisante pour assurer les opérations liées au pilotage des navires marchands dans leur zone de service.

5.2 Le cycle total de roulis ne doit pas être inférieur à

- 9 s pour les bateaux, et
- 6 s pour les vedettes.

Les engins flottants dont les caractéristiques propres n'assurent pas ces paramètres, doivent être équipés de dispositifs atténuant les effets du roulis (dispositifs amortisseurs, stabilisateurs, quilles de bouchain, etc.). La stabilité des engins flottants pilotes de tous types doit correspondre aux prescriptions des autorités compétentes.

5.3 Les engins flottants pilotes de tous types doivent assurer en toute sécurité le transbordement des pilotes dans les conditions des vagues de la hauteur de 3,5 m.

6 Construction, équipement et accessoires

6.1 En plus des moyens de radiocommunications prescrits par les autorités compétentes pour assurer la sécurité de la navigation, tous les engins flottants pilotes doivent être équipés de postes radio à ondes ultra-courtes, fixes ou transportables, assurant la liaison sur canaux internationaux avec les navires à piloter et les stations-pilotes. Les bateaux-pilotes doivent avoir à leurs bord deux stations à ondes ultra-courtes : une principale et une de réserve.

6.2 Les bateaux et les vedettes du groupe A doivent posséder l'équipement suivant :

- a) moyens efficaces de dégivrage des fenêtres de la timonerie, des antennes radar et radio, et les plates-formes de transbordement de pilotes;
- b) radars à zone morte la plus petite possible; deux radars doivent être prévus : un principal et un de réserve;
- c) phares spéciaux à filtres antibrouillard.

NOTE — Pour les canots-pilotes, le point 6.2 est facultatif.

6.3 Les engins flottants pilotes du groupe A doivent avoir des renforcements contre les glaces, dont la catégorie est déterminée par les autorités compétentes, d'après les conditions de glaciation de la zone d'exploitation de ces engins flottants.

La nécessité de renforcer les engins flottants du groupe B est déterminée par les autorités compétentes.

6.4 Les canots-pilotes du groupe A doivent être dotés de moteurs démarrant facilement aux basses températures.

6.5 Compte tenu des mouillages fréquents, les éléments des installations d'ancrage doivent avoir une résistance élevée, du fait que le diamètre de la chaîne doit être de 10 % plus élevé que celui requis conformément à la réglementation des sociétés de classification concernant les bateaux de mêmes dimensions.

6.6 La construction des appareils de levage mécaniques des bateaux et vedettes-pilotes doit assurer leur utilisation sûre et efficace dans les conditions de vibrations, de tangage et de roulis, météorologiques et hydrauliques d'une région où est admissible l'exploitation du bateau ou de la vedette.

L'appareil de levage doit être disposé le plus près possible du maître couple, où l'amplitude du tangage est minimale, et afin que le navigateur puisse voir en permanence la plate-forme (cabine) avec le pilote.

6.7 Afin d'assurer une bonne visibilité sur le côté du bateau desservi, à partir de la cabine du bateau, de la vedette ou du canot, lors du transbordement d'un pilote, le plafond de la

cabine doit être équipé de hublots d'une construction appropriée.

6.8 Pour transmettre les commandes et les signaux, les bateaux et les vedettes doivent être dotés de haut-parleurs assurant une bonne audibilité en avant, en arrière et sur les côtés.

6.9 La composition du matériel de sauvetage doit être déterminée en considérant les pilotes se trouvant sur le bateau ou sur la vedette comme faisant partie de l'équipage.

6.10 Les bateaux et vedettes-pilotes doivent avoir une manœuvrabilité élevée. À cet effet, il est recommandé de les équiper de groupes propulseurs à deux arbres à hélices à pas réglé, d'installations diesel-électriques capables de très faibles ralents, de propulseurs d'étrave ou de blocs hélice-gouvernail activés.

6.11 Pour permettre l'amarrage aux navires ayant de hauts bords, les bateaux et vedettes-pilotes doivent être équipés de chaumards d'une construction permettant au câble d'amarrage de s'écarter presque verticalement. Les emplacements des chaumards doivent être choisis de façon que la tension du câble d'amarrage n'entraîne pas de moments d'inclinaison dangereux pour la stabilité.

6.12 Pour assurer la sécurité du pilote lors du transbordement en mer, le pont avant des vedettes doit être libéré au maximum de tout équipement et présenter un revêtement antidérapant.

Le garde-corps installé sur le pont du canot dans la zone de transbordement du pilote, doit se trouver le plus près possible du plan central. Lorsqu'il est installé le long des bords, le garde-corps doit être à une distance suffisante de ces bords afin d'assurer la sécurité du pilote lorsque le canot donne de la bande et la possibilité de le saisir quant le pilote se tient à l'échelle de bord par l'autre main.

La surface du pont avant de la vedette et du canot doit être suffisante pour la réception du pilote à partir de l'échelle de bord ou de la plate-forme de hissage.

6.13 Pour que le pilote puisse se déplacer en toute sécurité sur la vedette, un passage avec garde-corps sur la superstructure, d'une largeur d'au moins 600 mm, doit être installé sur le pont, des deux côtés.

6.14 L'aménagement des cabines de l'équipage et des pilotes doit correspondre aux exigences des autorités compétentes, relatives aux équipements des bateaux naviguant en permanence dans la zone climatique considérée.

6.15 Tous les engins flottants doivent être dotés de défenses élastiques (gonflables) ou d'un type différent homologué et de défenses de bordages amortissant les chocs contre les coques des navires.

6.16 L'emplacement de transbordement du pilote doit être éclairé de façon que la lumière ne risque d'éblouir ni le pilote, ni

l'homme de barre du navire recevant le pilote, ni les membres de l'équipage manœuvrant l'appareil de levage. (Pour les canots, ce point est facultatif.)

6.17 Outre les feux généraux prescrits par les règles de navigation dans la zone considérée et les feux spéciaux prescrits par les réglementations internationales de prévention des collisions en mer (RPCM-72), les engins flottants pilotes doivent porter des feux de signalisation unifiés (et, de jour, des signaux) désignant : «Faites le bord sous le vent, suivez-nous».

Dans tous les cas, indépendamment du nombre de pilotes se trouvant à bord, l'engin flottant doit porter, de jour, le pavillon «H» du Code international des signaux signifiant : «Pilote à bord».

6.18 Les engins flottants pilotes employés d'une manière épisodique ou en permanence pour le guidage des navires, doivent porter les feux spécifiés en 6.17 et des feux supplémentaires installés conformément au système unifié, de façon que leur lumière soit visible dans le même secteur que celui d'un feu de poupe.

7 Désignation

La coque et la superstructure de tous les engins flottants pilotes doivent être d'une couleur spéciale les distinguant des autres types de bateaux, et porter les inscriptions unifiées spécifiées dans l'ISO 6217.

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 6216:1980

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/06e87d98-d177-4c85-96ea-35f2c6dc585f/iso-6216-1980>

Page blanche

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 6216:1980

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/06e87d98-d177-4c85-96ea-35f2c6dc585f/iso-6216-1980>

Page blanche

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 6216:1980

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/06e87d98-d177-4c85-96ea-35f2c6dc585f/iso-6216-1980>

Page blanche

iTeh STANDARD PREVIEW
(standards.iteh.ai)

ISO 6216:1980

<https://standards.iteh.ai/catalog/standards/sist/06e87d98-d177-4c85-96ea-35f2c6dc585f/iso-6216-1980>