DIVISION 151

CONTRÔLE DES NAVIRES ÉTRANGERS PAR L'ÉTAT DU PORT
hors France métropolitaine

Edition du **12 mars 2012**, parue au J.O. le **6 avril 2012**

A jour des arrêtés suivants :

Date de signature	Date de parution J.O.	Numéro NOR	Référence CCS	Entrée en vigueur
01-12-14	03-12-14	DEVT1421461A	881/REG.01	04-12-14
05-06-15	25-06-15	DEVT1421461A	881/REG.01	15-06-15

TABLE DES MATIERES

DIVISION 151
Contrôle au titre de l'État du port hors France métropolitaine

Article 151-1.01	Objet
Article 151-1.02	Définitions
Article 151-1.03	Champ d'application
Article 151-1.04	Prérogatives d'inspection
Article 151-1.05	Sélection des navires pour l'inspection
Article 151.1.06	Inspection initiale
Article 151.1.07	Inspection détaillée
Article 151.1.08	Suppression des déficiences, immobilisation du navire, arrêt d'exploitation ou d'opération
Article 151-1.09	Suspension de l'inspection et immobilisation du navire
Article 151-1.10	Refus d'accès
Article 151-1.11	Qualification et compétence professionnelles des inspecteurs
Article 151-1.12	Prescriptions en matière de rapports de notification et de données des inspections
Article 151-1.13	Autres dispositions
Annexe 151-1.I	Recueil SCV
Annexe 151-1.II	Recueil CCSS

DIVISION 151 - CONTRÔLE DES NAVIRES ETRANGERS AU TITRE DE L'ÉTAT DU PORT HORS FRANCE METROPOLITAINE

Article 151-1.01

Objet

La présente division définit les procédures applicables hors France métropolitaine au titre du contrôle des navires par l'État du port.

La présente division est applicable dans les départements d'outre-mer, en Polynésie Française, dans les îles de Wallis-et-Futuna, dans les Terres australes et antarctiques françaises, en Nouvelle-Calédonie, à Saint-Martin, à Saint-Barthélemy et à Saint-Pierre et Miquelon.

Article 151-1.02

Définitions

Aux fins de la présente section, on entend par :

1) «conventions», les conventions pertinentes visées dans la division 120;

2) «mémorandum d'entente», un mémorandum d'entente auquel la France a adhéré;

3) «mémorandum d'entente de Paris», le mémorandum d'entente de Paris et ses annexes sur le contrôle des navires par l'État du port, signé à Paris le 26 janvier 1982, dans sa version actualisée;

4) «navire», tout navire battant pavillon d'un État étranger faisant escale dans un port français ou une installation terminale en mer, ou mouillant au large d'un tel port ou d'une telle installation jusqu'à la limite des eaux territoriales pour y effectuer une interface navire/port;

5) «activité d'interface navire/terre», les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement ou immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes ou de marchandises ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire;

6) «inspecteur», un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes habilité pour procéder à des inspections au titre du contrôle par l'État du port comme requis dans l'article 151-1.11;

7) «inspection initiale», une visite conduite de manière inopinée et effectuée à bord d'un navire par un inspecteur pour en vérifier la conformité aux Conventions et règlements applicables comprenant au moins les contrôles prescrits à l'article 151-1.06;

8) «inspection détaillée», une ou plusieurs visites effectuées à bord d'un navire et lors de laquelle, son équipement et son équipage sont soumis, en tout ou en partie selon le cas, à un examen approfondi, pour tout ce qui concerne la construction, l'équipement et l'équipage, les conditions de vie et de travail et la conformité aux procédures opérationnelles à bord du navire comme requis à l'article 151-1.07;

9) «réclamation», toute information ou tout rapport soumis par un marin embarqué, toute personne ou tout organisme ayant un intérêt légitime dans la sécurité du navire, y compris en ce qui concerne la sécurité du navire ou les risques pour la santé de l'équipage et des personnes embarquées, les conditions de vie et de travail à bord et la prévention de la pollution;

10) «immobilisation», l'interdiction formelle notifiée au capitaine d'un navire de prendre la mer; en raison des déficiences constatées qui, isolément ou ensemble, entraînent l'impossibilité pour le navire de naviguer sans risque pour la sécurité et la santé des passagers ou de l'équipage, pour l'environnement ou pour les autres navires;

11) «arrêt d'opération ou d'exploitation», l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un navire de poursuivre son exploitation ou toute opération en raison des anomalies constatées qui, isolément ou ensemble, rendraient dangereuse la poursuite de cette exploitation;

12) «interdiction d'exploitation», l'interdiction formelle signifiée à l'encontre d'un engin à passagers à grande vitesse ou d'un transbordeur roulier effectuant des services réguliers de poursuivre son exploitation en raison des anomalies constatées qui, isolément ou globalement, rendraient dangereuse la poursuite de cette exploitation au titre de la division 180 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires;

13) «mesure de refus d'accès», la décision délivrée au capitaine d'un navire par le ministre chargé de la mer, à la compagnie responsable du navire et à l'État du pavillon leur notifiant que le navire se verra refuser l'accès à tous les ports et mouillages français et de la communauté;

14) «organisme agréé», une société de classification ou autre organisme privé autorisé par une administration d'un État du pavillon à effectuer des tâches réglementaires pour son compte;

15) «certificat de classification», un document confirmant la conformité du navire avec la Convention SOLAS 74, chapitre II-1, partie A-1, règle 3-1;

16) «certificat réglementaire», un certificat délivré par un État du pavillon ou en son nom conformément aux Conventions;

17) «bases de données des inspections», un système d'informations propre à chaque mémorandum contribuant à la mise en œuvre du système de contrôle par l'État du port et concernant les données sur les inspections ;

18) «déficience», écart au regard d'une Convention ou règlement pertinent constituant une déficience ou une non-conformité;

19) «procédure», texte ou guide du mémorandum auquel la France adhère ou de l'organisation maritime internationale destiné à éclairer l'inspecteur dans la conduite de l'inspection et des conclusions de l'inspection.

20) « eaux protégées » au titre du recueil SCV, zones maritimes où, au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année et d'une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple : exploitation estivale), la probabilité de rencontrer des vagues d'une hauteur significative supérieure à 1,5 mètres est inférieure à 10%, le navire ne se trouvant jamais à plus de 6 milles d'un refuge ni à plus de 3 milles de la côte , où des personnes naufragées peuvent gagner la terre avec une hauteur de marée de coefficient moyen [1];

21) « eaux côtières » au titre du recueil SCV, zones maritimes où, au cours d'une période d'un an dans le cas d'une exploitation s'étendant sur toute l'année et d'une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple : exploitation estivale), la probabilité de rencontrer des vagues d'une hauteur significative supérieure à 2,5 mètres est inférieure à 10%, le navire ne se trouvant jamais à plus de 15 milles d'un refuge ni à plus de 5 milles de la côte , où des personnes naufragées peuvent gagner la terre avec une hauteur de marée de coefficient moyen [1] ;

22) « eaux non-abritées » au titre du recueil SCV, zones maritimes autres que les eaux protégées et eaux côtières.

Article 151-1.03

Champ d'application

1. La présente section s'applique à tout navire étranger ainsi qu'à son équipage faisant escale dans un port français d'outre mer ou mouillant au large d'un tel port, ou se trouvant dans les eaux territoriales et qui effectue une activité d'interface navire/terre.

[1] Une représentation cartographique des probabilités de rencontrer des vagues d'une hauteur significative, telles que définies aux points 20 et 21 de l'article 151-1.02 ci-dessus, figure à annexe 223.A.1 de la division 223.

2. L'inspecteur qui effectue une visite d'un navire battant le pavillon d'un État non signataire d'une convention veille à ne pas accorder à ce navire et à son équipage un traitement plus favorable que celui qui est réservé à un navire battant le pavillon d'un État partie à cette convention.

3. L'inspecteur applique au navire les dispositions qui lui sont applicables en vertu d'une convention donnée et prend, pour les domaines non couverts par une convention, toute mesure nécessaire pour assurer que le navire concerné ne présente pas un danger manifeste pour la sécurité, la santé ou l'environnement. Si des mesures doivent être prises, l'inspecteur prend pour référence la réglementation nationale applicable au même type de navire français pour les mêmes conditions d'exploitations.

Article 151-1.04

Prérogatives d'inspections

1. Les inspecteurs tels que définis à l'article 151-1.02 sont seuls compétents pour conduire les inspections et prescrire toute mesure visant à la suppression des déficiences ou, le cas échéant, prononcer l'immobilisation du navire, l'arrêt d'exploitation ou l'arrêt d'opération.

2. L'organisation du contrôle des navires par l'État du port relève du chef de centre de sécurité des navires sous l'autorité du directeur, au sens de l'article 110-3 de la division 110 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987, modifié, relatif à la sécurité des navires, ou directement du directeur en l'absence de centre de sécurité des navires.

Article 151-1.05

Sélection des navires

1. Le navire est sélectionné pour inspection en fonction de ses caractéristiques, de son historique, en particulier en fonction des déficiences enregistrées et connues par l'inspecteur, ou d'autres facteurs tels que les signalements ou accidents. Les inspections sont prioritairement menées sur les navires entrant dans le champ d'application de la convention SOLAS.

2. Par défaut de système de sélection d'un mémorandum, l'attention est portée par ordre décroissant d'importance:

a) au navire victime d'une avarie ou d'un accident susceptible de porter atteinte à la sécurité du navire, à celle de l'équipage ou des personnes embarquées et à la protection de l'environnement,

b) au navire faisant l'objet d'un signalement par une autorité maritime ou d'une réclamation,

c) au navire ayant été signalé par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies,

d) au navire ayant déjà fait l'objet d'au moins deux immobilisations connues durant les trente-six derniers mois,

e) au navire ayant des déficiences à corriger, au navire à passagers, roulier, vraquier, transporteur de produits pétroliers, transporteur de produits chimiques, transporteur de gaz ou de matières dangereuses en colis, au navire de plus de 12 ans,

f) au navire qui n'a pas été inspecté depuis plus de 12 mois.

Article 151-1.06

Inspection initiale

Lors de chaque inspection initiale d'un navire, l'inspecteur veille au moins à :

a) contrôler les certificats et documents pertinents énumérés à l'annexe 150-1.IV de la division 150 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires qui doivent se trouver à bord ainsi que les certificats relatifs à la sûreté;

b) vérifier, le cas échéant, s'il a été remédié aux anomalies constatées lors de l'inspection précédente ;

c) s'assurer de l'état général du navire, y compris sur le plan de l'hygiène, en effectuant notamment une visite en passerelle, sur le pont, dans les locaux de la machine, les locaux dédiés à l'exploitation commerciale du navire et les emménagements.

Lors de l'inspection initiale, dans le cadre de campagnes ciblées sur un domaine spécifique, le navire peut faire l'objet de vérifications additionnelles

Article 151-1.07

Inspection détaillée

1. Une inspection détaillée est effectuée lorsqu'il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire ou de son équipement, les conditions de vie et de travail de l'équipage et des personnes embarquées ne répondent pas en substance aux prescriptions d'une convention en la matière ou aux règlements pertinents.

2. Une liste non exhaustive de motifs évidents figure dans l'annexe 150-1.V de la division 150 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires.

3. L'inspecteur informe le commandant du navire qu'une inspection détaillée va être effectuée.

4. L'inspection, qui consiste en un contrôle approfondi par sondage, peut se concentrer sur le domaine dans lequel a été constaté le motif évident, le domaine signalé et tout autre domaine à l'initiative de l'inspecteur.

L'inspection détaillée prend en compte l'élément humain tel que couvert par les réglementations applicables de l'OIT, le code ISM et la convention STCW tels qu'amendés.

L'inspection détaillée inclue des contrôles opérationnels.

L'inspecteur accorde une attention particulière à la conduite des contrôles opérationnels qui ne doivent en aucun cas mettre en danger la sécurité et la santé des personnes.

5. Une inspection plus détaillée peut être menée sur le navire dont le pavillon est non signataire d'une convention internationale pertinente.

Article 151-1.08

Suppression des déficiences, immobilisation du navire, arrêt d'exploitation ou d'opération

L'inspecteur s'assure que toute déficience confirmée ou révélée par les inspections a été ou sera rectifiée.

1. Lorsque les déficiences constatées relatives à la sécurité du navire, aux conditions de vie et de travail de l'équipage et des personnes embarquées, ainsi que la protection de l'environnement sont manifestement sérieuses par leur nature, par leur nombre ou répétition, l'inspecteur peut décider que le navire soit immobilisé ou que l'opération ou l'exploitation au cours de laquelle des déficiences ont été révélées soit arrêtée.

Dans l'exercice de son jugement professionnel, pour déterminer si un navire doit être immobilisé ou non, l'inspecteur applique l'annexe 150-1-IX «Critères pour l'immobilisation des navire» de la division 150 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires.

2. L'inspecteur peut prendre en compte les facteurs suivants pour motiver sa décision d'immobilisation :

a) la durée et la nature du voyage prévu,

b) le fait que les périodes de repos appropriées pour l'équipage ont pu être respectées,

c) la dimension et le type du navire et l'armement fourni,

d) la nature de la cargaison.

3. L'immobilisation du navire n'est pas justifiée quand la déficience est due à un dommage accidentel frappant le navire en route vers le port et que le capitaine du navire ou son propriétaire a notifié les déficiences résultant de ce dommage accidentel à l'administration de l'État du pavillon, à l'organisme reconnu en charge des délivrances des certificats ainsi qu'au centre de sécurité des navires en précisant :

a) les circonstances de l'accident,

b) les conséquences subies par le navire,

c) les informations transmises à l'État du pavillon et les actions requises par l'État du pavillon,

d) les actions correctives entreprises,

et que les autorités, une fois informées de l'exécution des réparations, se soient assurées que les anomalies qui avaient été clairement identifiées comme dangereuses pour la sécurité, la santé ou l'environnement ou pour les autres navires ont été effectivement corrigées.

4. Le risque d'encombrement du port ou de défaut de services portuaires n'entre pas en ligne de compte dans les décisions d'immobilisation ou de leur levée, les conditions de sécurité restant prioritaires.

5. La décision d'immobilisation est immédiatement notifiée au capitaine du navire. L'inspecteur informe immédiatement, par écrit et en incluant le rapport d'inspection, l'administration de l'État du pavillon ou, lorsque cela n'est pas possible, le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de cet État. Les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats de classification ou des certificats réglementaires conformément aux Conventions sont également informés, le cas échéant.

Son mis en copie de la notification, les autorités portuaires, le bureau en charge du contrôle par l'État du port, le secrétariat du mémorandum auquel la France adhère régionalement.

Le capitaine est informé que l'immobilisation prononcée fait l'objet d'une publication. Le capitaine est informé de son droit de recours.

Le présent alinéa est applicable sans préjudice d'autres dispositions éventuellement prévues par les Conventions pour ce qui est des procédures de notification et de rapport relatives au contrôle par l'État du port.

6. L'immobilisation, l'arrêt d'exploitation ou d'opération n'est levé(e) que si tout danger a disparu ou si l'inspecteur constate que le navire peut, sous réserve des conditions qu'il estime nécessaires de devoir être remplies, quitter le port ou que l'opération ou l'exploitation précédemment peut reprendre sans risque pour la sécurité de l'équipage et des personnes embarquées ou sans risque manifeste pour les autres navires, le port, ou sans constituer une menace déraisonnable pour l'environnement.

La décision de levée d'immobilisation, de levée d'arrêt d'exploitation ou d'opération est notifiée dans les mêmes conditions que la décision d'immobilisation.

7. Lorsque les déficiences constatées entraînant l'immobilisation ne peuvent être corrigées dans le port où a lieu l'inspection, l'inspecteur peut autoriser le navire à rejoindre le chantier de réparation approprié le plus proche du port d'immobilisation, choisi par le capitaine et les autorités concernées, où des actions de suivi peuvent être entreprises, pour autant que les conditions imposées par l'autorité compétente de l'État du pavillon et acceptées par l'inspecteur soient respectées. Ces conditions ont pour objet de garantir la possibilité pour le navire de pouvoir rejoindre le chantier choisi sans que cela présente de risques manifestes pour la sécurité de l'équipage et des personnes embarquées ou pour d'autres navires ou sans que cela constitue une menace déraisonnable pour l'environnement.

L'inspecteur du port de réparation informe l'autorité de contrôle par l'État du port ayant prononcé l'immobilisation de la correction des déficiences.

8. En cas de corrosions ou défectuosités importantes constatées sur la structure du navire pouvant porter atteinte à son intégrité ou lorsque la décision d'envoyer un navire en chantier de réparation est motivée par la non conformité à la résolution A.744(18) de l'OMI en ce qui concerne soit les documents du navire soit des défaillances et déficiences structurelles du navire, ou plus généralement en cas de doute sérieux sur l'état de la coque, l'inspecteur peut exiger que les mesures d'épaisseur nécessaires soient effectuées dans le port d'immobilisation avant que le navire soit autorisé à prendre la mer.

9. Lorsque la décision d'envoyer un navire dans un chantier de réparation est motivée parce que le navire n'est pas équipé d'un système d'enregistrement des données du voyage (VDR) quand la réglementation l'exige, l'inspecteur peut autoriser le navire à rejoindre le chantier dans les mêmes conditions que celles énoncées dans l'alinéa 7. La déficience devra être corrigée dans un délai inférieur à 30 jours.

10. Dans les cas visés aux alinéas 7 et 9, l'inspecteur du port où a lieu l'inspection notifie à l'autorité compétente de l'État dans lequel est situé le chantier de réparation, aux parties mentionnées à l'alinéa 5ou à toute autre autorité concernée de toutes les conditions fixées pour ce voyage.

Lorsque le chef de centre de sécurité des navires est destinataire de la demande d'autorisation énoncée à l'alinéa 7, il informe l'autorité du port du départ du navire des conditions qu'il estime nécessaire d'imposer au navire.

En cas d'autorisation de voyage donnée au navire, le chef de CSN du port de destination confirme à l'autorité compétente du port de départ que le navire est bien arrivé. Il informe également cette autorité des suites données à ses prescriptions après réparation et inspection du navire.

11. Avant d'autoriser le navire à rejoindre le port de réparation, lorsque le voyage s'effectue à la remorque, l'armateur fournit, avant que le navire ne quitte le port d'origine, à l'inspecteur et à l'autorité du port d'arrivée une attestation de conformité de l'opération de remorquage à la résolution OMI A.765(18) sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plates formes en mer et aux directives pour la sécurité du remorquage en mer édictées dans la MSC/Circ.884. Cette attestation est délivrée par l'État du pavillon ou son représentant.

12. Si un navire autorisé à rejoindre le chantier de réparation approprié le plus proche prend la mer sans se conforter aux conditions fixées par l'inspecteur, ou ne se rend pas au port désigné, l'inspecteur alerte le prochain port d'escale du navire s'il est connu, l'État du pavillon et toutes autres autorités que l'inspecteur juge appropriées.

L'inspecteur informe le ministre chargé de la mer si le navire ne s'est pas conformé aux conditions qu'il a fixées ou si le navire ne s'est pas présenté au chantier indiqué.

13. Dans le cadre du contrôle exercé par l'État du port, tous les efforts possibles sont déployés afin d'éviter qu'un navire ne soit indûment immobilisé ou retardé.

14. Pour réduire l'encombrement du port, le navire peut être déplacé comme précisé dans l'article 13 du décret n°2009/877 du 17 juillet 2009 portant règlement général de police dans les ports maritimes de commerce et de pêche. Cependant, le risque d'encombrement du port n'entre pas en ligne de compte dans les décisions d'immobilisation ou de levée d'immobilisation prononcées par l'inspecteur.

15. Après demande de l'armateur ou de son représentant, la visite de levée d'immobilisation est effectuée à partir du premier jour ouvré suivant la demande.

Article 151-1.09

Suspension de l'inspection et immobilisation du navire

1. Dans des circonstances exceptionnelles, lorsque l'état général du navire et de ses équipements, est manifestement inférieur au niveau requis par les normes, l'inspecteur peut suspendre l'inspection et immobiliser le navire. La décision de suspension de l'inspection est renseignée sur le rapport d'inspection ainsi que les déficiences motivant la suspension de l'inspection.

2. Avant la suspension de l'inspection, l'inspecteur consigne sur le rapport les déficiences motivant d'ores et déjà l'immobilisation.

3. Dès que l'inspection du navire est suspendue, l'inspecteur en informe l'armateur et l'autorité du pavillon, ou à défaut un représentant consulaire.

4. La suspension de l'inspection dure jusqu'à ce que les mesures de remise aux normes aient été prises par l'armateur et que la validité des certificats ait été confirmée par l'État du pavillon, en application des prescriptions pertinentes des Conventions internationales ou des règlements pertinents.

Article 151-1.10

Refus d'accès

1. Le Ministre chargé de la mer peut décider un refus d'accès au port et mouillage :

a) à un navire qui a été autorisé à rejoindre un chantier visé à l'alinéa 151-1.08, alinéas 7 et 9 et qui a pris la mer en ne se présentant pas dans le chantier de réparation indiqué ou qui n'a pas respecté les conditions fixées par l'inspecteur,

b) ou à un navire qui prend la mer sans se conformer aux conditions fixées par l'inspecteur,

c) ou à l'encontre d'un navire dont le pavillon appartient à la liste noire du mémorandum d'entente de Paris ou d'un autre mémorandum auquel la France adhère, avec trois immobilisations prononcées par un même centre de sécurité des navires au cours de ces trois dernières années.

2. Le capitaine du navire est informé de son droit de recours.

3. Le refus d'accès est applicable dès que le navire a quitté le port ou le mouillage après notification de la décision.

4. La mesure de refus d'accès ne peut être levée qu'au terme d'un délai de trois mois à compter de la date de notification de la décision et pour autant que le propriétaire ou l'exploitant justifie que le navire satisfait pleinement aux dispositions applicables des Conventions et prescriptions de l'inspecteur. Après justification, l'armateur organise, à ses frais, une inspection de vérification dans un port étranger.

5. La décision de refus d'accès prononcé par le ministre chargé de la mer est valable dans tous les ports et mouillages français.

6. La liste des navires refusés d'accès sur décision du ministre chargé de la mer est publiée.

7. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1, l'accès à un port ou à un mouillage déterminé peut être autorisé par le ministre en charge de la mer en cas de force majeure, pour raison de sécurité impérative, pour supprimer ou réduire le risque de pollution ou pour corriger les déficiences, à condition que des mesures appropriées, à la satisfaction de l'autorité compétente de cet État membre, aient été prises par le propriétaire, l'exploitant ou le capitaine du navire en question pour assurer que le navire puisse entrer dans le port en toute sécurité.

Article 151-1.11

Qualification et compétence professionnelle des inspecteurs

1. Les inspections sont conduites par un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes, habilité par le ministre chargé de la mer pour effectuer les inspections au titre du contrôle par l'État du port conformément à l'annexe 150-1.X de la division 150 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires.

2. L'inspecteur peut être assisté par toute personne possédant les connaissances requises et désignée par le chef de centre.

Les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'État du port et les personnes qui les assistent ne doivent détenir aucun intérêt commercial ni dans le port d'inspection ni dans les navires visités. Cette personne ne doit pas non plus être employée par des organismes non étatiques délivrant des certificats réglementaires ou des certificats de classification ou effectuant les visites préalables à la délivrance de ces certificats aux navires étrangers, ni travailler pour le compte de tels organismes.

Sur sa demande, l'inspecteur peut également être assisté par un inspecteur du travail ou un contrôleur du travail.

3. Chaque inspecteur est porteur d'un document personnel sous la forme d'une carte d'identité comme requis à l'annexe 150-1.X, paragraphe I, alinéa 4.1 et 4.2 de la division 150 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires.

4. L'inspecteur se conforme au guide de bonne conduite pour les inspecteurs issu du mémorandum d'entente de Paris (Instruction 41/2008/07).

Article 151-1.12

Prescriptions en matière de rapports de notification et de données des inspections

Lorsque l'inspection a lieu dans une région couverte par un mémorandum auquel la France a adhéré, l'inspecteur applique les dispositions prévues par ce mémorandum. A défaut, il applique les dispositions suivantes :

1. À l'issue d'une inspection, l'inspecteur rédige un rapport. Une copie de ce rapport d'inspection est remise au capitaine du navire. Le rapport mentionne toute déficience constatée, que le propriétaire ou l'exploitant du navire ou leur représentant corrige. En fonction de son niveau de gravité, selon le jugement professionnel de l'inspecteur et les procédures applicables, la correction de la déficience peut être assortie de délais et, le cas échéant, réalisée dans un port suivant.

2. Dans tous les cas, le centre de sécurité des navires fait parvenir au bureau en charge du contrôle des navires par l'État du port, mensuellement, copie des rapports d'inspection et, le cas échéant, d'immobilisation.

Article 151-1.13

Autres dispositions

Sont applicables, au titre de la présente division, les dispositions de la division 150 annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires relatives :

- aux lignes directrices et procédures en matières de sécurité et de sûreté (article 150-1.15, alinéa 1 et annexe 150-1.VI – Procédures pour le contrôle des navires, alinéa 2), à défaut de procédures fournies par un autre mémorandum d'entente auquel la France a adhéré autre que celui de Paris ou de réglementation française en vigueur,
- au rapport d'inspection au capitaine (art 150-1.17, alinéa 1),
- aux réclamations (art. 150-1.18),
- aux traitements à terre des réclamations des gens de mer lorsque la Convention du travail maritime, 2006 s'applique (art. 150-1.18 bis),
- au droit de recours (art 150-1.20),
- au suivi des anomalies (art. 150-1.21),
- au suivi des rapports d'anomalies signalées par les pilotes ou les autorités portuaires (art. 150-1.23),
- aux bases de données des inspections du MoU lorsque pertinent (art 150-1.24 alinéas 1 et 2),
- au défaut d'accès à bord d'un navire (art. 150-1.26),
- au contrôle des organismes agréés (art 150-1.27), pour les CSN situés en départements d'outre-mer,
- au remboursement des frais (art 150-1.28),
- au contrôle des normes d'exploitations au titre de la convention MARPOL, (art 150-1.29),
- aux navires non soumis aux conventions (Section 150-2) pour les CSN situés en département d'outre-mer, seuls les articles 150-2.01 et 150-2.02 pour les CSN hors département d'outre-mer.

Par équivalence à la Convention internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer, les dispositions du recueil SCV annexées à la présente division sont applicables dans les départements de Guadeloupe, Martinique, Guyane et collectivités d'outre-mer de Saint-Barthélemy et Saint-Martin.

Les dispositions du recueil CCSS annexées à la présente division sont applicables dans les départements de Guadeloupe, Martinique, Guyane et collectivités d'outre-mer de Saint-Barthélemy et Saint-Martin.

ANNEXE 151-1.I
Recueil SCV

RECUEIL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES DE COMMERCE DE FAIBLES DIMENSIONS

EXPLOITÉS DANS LES CARAÏBES

RECUEIL SCV DE 2014

Établi pour le compte des pays des Caraïbes avec l'aide de l'Organisation maritime internationale

La présente publication contient les amendements apportés jusqu'en juin 2014

PRÉAMBULE

Le présent Recueil vise à prescrire les normes relatives à la construction et aux équipements de sécurité auxquelles doivent satisfaire les navires de commerce de faibles dimensions exploités dans la région des Caraïbes. Ces règles sont élaborées à partir de la Sous-section T (homologation des navires à passagers de faibles dimensions) du Titre 46 du Règlement fédéral du Service des garde-côtes des États-Unis, qui est considérée comme étant équivalente aux prescriptions des Conventions de l'OMI applicables à ces navires, et de la sous-section C (navires non inspectés) de ce titre, ainsi qu'à partir du Recueil de règles pratiques du Royaume-Uni pour la sécurité des bateaux-pilotes et des embarcations de servitude de faibles dimensions.

On notera que les prescriptions applicables aux petits navires de commerce d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres qui effectuent des voyages internationaux, ou à ceux d'une longueur inférieure à 24 mètres qui transportent plus de 150 passagers ou fournissent un hébergement de nuit à plus de 50 passagers, sont énoncées, à l'égard des navires de charge, dans le Recueil de règles de sécurité applicables aux navires de charge caribéens et, à l'égard des navires à passagers, dans la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée. Ceci étant, les petits navires de commerce d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres qui effectuent des voyages uniquement dans les eaux nationales, pourraient être autorisés par l'Administration à être exploités conformément au présent Recueil.

Les Administrations sont également encouragées à utiliser le présent Recueil en tant que base de négociation d'éventuels accords bilatéraux ou multilatéraux concernant les navires qui effectuent des voyages internationaux.

Les Administrations qui sont parties à la Convention SOLAS et qui informent l'Organisation maritime internationale (OMI) que le Recueil a été jugé équivalent aux dispositions de la règle I/5 de cette Convention à l'égard des navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres qui effectuent des voyages internationaux, peuvent délivrer aux dits navires le certificat de sécurité pour navire à passagers prévu par la Convention SOLAS, ainsi qu'une copie de la notification d'octroi d'équivalence adressée à l'OMI et, le cas échéant, un certificat d'exemption.

Des cours types de formation destinés aux capitaines et mécaniciens de navires peuvent être obtenus auprès du Bureau du Conseiller maritime régional pour les Caraïbes. Ces cours offrent un schéma à partir duquel une formation peut être dispensée aux capitaines et aux mécaniciens de navires ; ils visent à garantir l'aptitude des personnes qui exploitent des navires de commerce de faibles dimensions à s'acquitter efficacement de leurs fonctions. Les coordonnées du Bureau sont les suivantes :

Office of the Regional Maritime Adviser
No de téléphone : 1-868-624-6159
2nd Floor, Clarence House
127-129 Duke Street
Port of Spain
Trinité W.1

Courriel: cpyoung@imo.org
Regional.maritime.adviser@gmail.com

CHAPITRE I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

PARTIE A – APPLICATION ET INTERPRÉTATION

1. Application

1.1 Le présent Recueil s'applique :

Aux navires qui effectuent un service commercial dans la zone d'exploitation des Caraïbes, dont la longueur hors tout est égale ou supérieure à 5 mètres et la longueur (L) inférieure à 24 mètres et qui, s'ils transportent plus de 12 passagers, sont exploités à 20 milles maximum du port ou du refuge le plus proche, n'ont pas plus de 150 passagers à leur bord et, s'ils offrent un hébergement de nuit, ne le fournissent pas à plus de 50 passagers.

1.2 Ce Recueil ne s'applique pas :

.1 aux navires de pêche ou de plaisance ;

.2 aux navires qui possèdent un Certificat international de sécurité pour navire à passagers en cours de validité délivré en vertu des dispositions de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée, ou un Certificat de sécurité pour navire de charge caribéen, selon le cas ;

.3 aux embarcations faisant partie de l'équipement de secours d'un navire, qui sont utilisées pour transporter des passagers uniquement en cas d'urgence ou au cours d'exercices de secours ;

.4 aux navires de pays étrangers dont les dispositions relatives aux inspections sont semblables à celles du présent Recueil ou ont fait l'objet d'accords bilatéraux ou multilatéraux, qui ont à bord un certificat de sécurité, un certificat d'inspection ou d'autres certificats en cours de validité autorisant le transport de passagers ou de cargaisons dans les zones maritimes appropriées, délivrés par leur Gouvernement, à moins qu'il existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de l'un quelconque de ces certificats ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans constituer une menace déraisonnable pour sa propre sécurité et celle des gens de mer, des passagers ou de l'environnement ;

.5 aux navires de commerce de faibles dimensions qui transportent 12 passagers ou moins et qui possèdent un certificat en cours de validité délivré en vertu des dispositions d'un Recueil spécialement conçu pour de tels navires. Un certificat de conformité aux dispositions du Recueil SCV devrait toutefois être joint au certificat exigé par le Recueil en application duquel ces navires ont été visités ;

.6 aux navires construits ou adaptés pour transporter en vrac des cargaisons liquides inflammables ou toxiques (navires-citernes).

1.3 Sauf spécification contraire, le Recueil s'applique aussi bien aux navires neufs qu'aux navires existants. Les spécifications concernant les navires neufs peuvent, le cas échéant, être appliquées aux navires existants.

1.4 Il est permis de mettre en œuvre progressivement les dispositions ci-après, qui ne doivent pas nécessairement être appliquées avant la prochaine date de renouvellement du Certificat d'inspection, ni avant la délivrance du premier certificat de sécurité SCV :

I/3.3	Indication des exemptions et équivalences sur le Certificat de sécurité SCV.
I/5	Marquage des navires.
I/17	Matériel de navigation et de communication ajouté aux éléments sur lesquels porte le Certificat.
I/20.1	Limites imposées en vertu du Recueil aux navires à passagers, qui ne doivent pas s'éloigner de plus de 20 milles d'un refuge sûr.
II/4.5	Marquage des échappées.
III/5.2	Vérification, tous les cinq ans, des navires à passagers à l'état lège
IV/1.7	Accès aux vannes d'arrêt à l'extérieur des locaux de machines.
IV/1.11	Les tuyaux doivent être fixés au moyen de deux colliers de serrage.
IV/3.3	Pas de réservoirs à essence fixés à demeure dans certaines circonstances.
IV/3.2.3	Accessoires antidéflagrants à proximité d'essence.
IV/6.2	Isolement de l'échappement.
IV/16.3	Pompes automatiques d'assèchement non autorisées dans les locaux susceptibles de contenir des polluants.
V/4.1.1	Prescriptions modifiées applicables à la protection contre l'incendie des aires de préparation des repas.
V/4.4	Adjonction de prescriptions spéciales visant l'arrêt du gaz.
VI/3.1	Ce paragraphe doit s'appliquer à tous les navires et non pas uniquement aux navires à passagers.
VI/3.2	Mis à jour afin d'indiquer le matériel utile à la zone et de s'étendre à tous les navires naviguant dans des eaux non abritées.
VI/4.1	Signaux fumigènes flottants modifiés pour en prescrire deux comparables à ceux que vise le Recueil LSA.
VI/5.1	Tous les navires doivent être équipés de bouées de sauvetage couronne.
VI/5.4	Spécification comparable à celle de la Convention SOLAS.
VI/6.2	Il est spécifié que 2,5% des brassières de sauvetage devraient être pour nourrissons.
VI/6.3	Appareils lumineux et sifflets pour toutes les brassières de sauvetage.
VI/12.1	Dispositif de repêchage permettant de hisser une personne à l'horizontale à bord spécifié.
VII/4.1.2	Compas pour tous les navires propulsés.
VII/4.1.4	Autoriser les compas de relèvement pour les eaux protégées.
VII/4.4	Adjonction de systèmes de recherche de données météorologiques.
VII/5	Mise à jour des prescriptions relatives à l'ASN et aux terminaux satellite de type C et batteries autonomes.
VIII/3	Journal de bord exigé pour tous les navires dans des eaux non abritées.
VIII/6	Adjonction de prescriptions applicables aux marchandises dangereuses en colis.
IX/5.2	Quantité d'eau modifiée.
IX/9.5	Ajouté pour préciser la manière dont le gaz doit être entreposé.
IX/12	Bruit et vibrations désormais mentionnés.
Annexe 1	Format actualisé du Certificat désormais désigné Certificat de sécurité SCV.

1.5 Au Chapitre III et aux annexes 2 et 3, le poids de 82,5 kg par passager s'applique :

.1 aux navires neufs ;

.2 aux navires qui ont subi une transformation importante ; ou

.3 aux navires dont l'Administration estime qu'il est nécessaire de réévaluer la stabilité.

1.6 Les navires existants doivent satisfaire, d'ici au 1er juillet 2019, aux présentes normes, qui tiennent compte du poids par passager fixé à la règle **III/8.7.2**. La stabilité des navires existants peut être réévaluée sans procéder à d'autres essais, en réduisant la capacité en passagers proportionnellement à la différence entre le poids par passager actuellement spécifié à la règle **III/8.7** du Recueil SCV de 2010 et celui qui est indiqué à la règle **III/8.7.2 du présent Recueil**.

2 Définitions

Aux fins du présent Recueil, sauf disposition expresse contraire :

.1 Les *locaux d'habitation* sont les locaux de réunion, coursives, locaux sanitaires, cabines, bureaux, hôpitaux, cinémas, salles de jeux et de loisir, salons de coiffure, offices ne contenant pas d'appareils de cuisson, et locaux de même nature.

.2 *Administration* désigne l'Administration maritime d'un pays.

.3 *Largeur, ou B,* désigne la largeur maximale d'un navire mesurée :

Sur les navires en bois, hors bordé d'un bord à l'autre ; et

Sur tous les autres navires, hors membres d'un bord à l'autre.

.4 *Étrave à bulbe* désigne un modèle d'étrave dans lequel les membrures avant immergées situées à l'avant de la perpendiculaire avant sont renflées au niveau du brion pour former un bulbe.

.5 *Pont de cloisonnement* désigne le pont le plus élevé jusqu'auquel s'élèvent des cloisons étanches et la muraille étanche à l'eau.

.6 *Zone d'exploitation des Caraïbes* désigne une zone délimitée par une ligne reliant un point de la côte est des États-Unis d'Amérique de latitude 35° 00' nord à un point de latitude 5° 00' sud et de longitude 33° 00' ouest, puis à un point de latitude 10° 00' sud et de longitude 33° 00' ouest, puis sur la côte brésilienne, à un point de latitude 10° 00 sud, et longeant ensuite la côte de l'Amérique continentale en direction du nord jusqu'au point de latitude 35° 00' nord sur la côte est des États-Unis d'Amérique.

.7 *Espace à cargaison* désigne :

.1 une citerne à cargaison ;

.2 un espace à cargaison réfrigérée ; ou

.3 un puits aboutissant à un espace mentionné ci-dessus ou partant de cet espace.

.8 *Eaux côtières* s'entend d'une zone désignée comme telle par l'Administration à l'égard de sa mer territoriale et de la zone adjacente, mais qui ne s'étend en aucun cas au-delà de 20 milles marins d'un port ou d'un refuge sûr. Autrement, lorsqu'une Administration n'a pas désigné de zone d'eaux côtières, cette expression s'entend d'une zone qui n'est pas éloignée de plus de 20 milles marins d'un refuge sûr.

.9 *Navire à cockpit* désigne un navire dont le pont exposé présente un décrochement découvert qui ne se prolonge pas sur plus de la moitié de la longueur du navire mesurée au niveau du pont exposé.

.10 *Navire de commerce* désigne un navire utilisé à des fins commerciales, qui transporte une cargaison ou des passagers dans un but lucratif au cours d'un quelconque voyage ou d'une quelconque excursion. Cette définition ne s'applique pas aux navires de pêche.

.11 *Tirant d'eau* désigne la distance verticale entre le tracé de la quille hors membres, à la mi-longueur du navire, et la flottaison.

.12 *Navire existant* désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

.13 *Eaux non abritées* désigne toutes les eaux situées à plus de 20 milles marins d'un port ou d'un refuge sûr, ou les autres eaux désignées en tant que telles par l'Administration.

.14 *Transbordeur* désigne un navire :

.1 qui est exploité uniquement dans des eaux protégées ;

.2 qui dispose uniquement d'installations destinées au transport sur les ponts de passagers ou de véhicules ou des deux à la fois ; et

.3 qui assure un service régulier de traversées courtes entre deux ou plusieurs lieux.

.15 *Navire de pêche* désigne un navire utilisé ou destiné à être utilisé pour la pêche dans un but lucratif ; cette expression ne s'applique pas aux navires utilisés pour transporter des passagers qui se livrent à la pêche sportive.

.16 *Point d'éclair* désigne la température, exprimée en degrés Celsius (essai en creuset fermé), à laquelle un produit dégage une quantité suffisante de vapeurs inflammables pour s'enflammer, telle que déterminée à l'aide d'un instrument approuvé.

.17 La mise à l'eau ou le largage par *dégagement libre* désigne la méthode de mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage qui consiste à ce que l'embarcation ou le radeau se libère automatiquement et se sépare d'un navire en train de couler de telle sorte qu'il ou elle soit prêt(e) à être utilisé(e) par les survivants.

.18 *Navire à pont ras* désigne un navire ayant un pont exposé continu situé au niveau de la ligne de tonture la plus élevée de la coque.

.19 La *Matière plastique renforcée de fibres* est un matériau composite constitué d'une matrice polymère renforcée par des fibres. Il s'agit généralement de fibres de verre, de carbone, de basalte ou d'aramide mais d'autres, telles que des fibres de papier, de bois ou d'amiante, ont parfois été utilisées. Le polymère est habituellement une matière plastique thermodurcissable : résine époxyde, vinylester ou polyester ; les résines phénol-formaldéhydes sont toutefois encore utilisées aujourd'hui.

.20 *Cuisine* désigne un local contenant des appareils dotés de surfaces de cuisson dont la température peut être supérieure à 120° C.

.21 *Embarcation, radeau ou brassière de sauvetage gonflables* désigne une embarcation, un radeau ou une brassière de sauvetage dont la flottabilité est assurée par des chambres non rigides remplies de gaz et qui sont normalement conservés non gonflés jusqu'au moment où ils sont préparés en vue de leur utilisation.

.22 *Code IMDG* désigne le Code maritime international des marchandises dangereuses publié par l'Organisation maritime internationale.

.23 *Voyage international* désigne un voyage entre un pays et un port situé en dehors de ce pays.

.24 *Engin de mise à l'eau* désigne un dispositif permettant de mettre à l'eau en toute sécurité, depuis sa position d'arrimage, une embarcation ou un radeau de sauvetage ou un canot de secours, pour repêcher une personne tombée par-dessus bord. Dans le cas d'un engin utilisant un bossoir, cette expression englobe le bossoir, le treuil et les garants.

.25 *LBP* désigne la longueur mesurée sur la ligne de charge d'été, de la face avant de l'étrave à la face arrière de l'étambot arrière ou, si le navire ne comporte pas d'étambot arrière, au centre de la mèche du gouvernail.

.26 *Longueur (L)* désigne 96 % de la longueur totale de la flottaison située à une distance (du dessus de la quille) égale à 85 % du creux minimal sur quille ou la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison, si cette valeur est supérieure.

.27 *Longueur hors tout* désigne la distance, mesurée en mètres sur une ligne droite parallèle à la flottaison de référence, entre la face avant de la structure fixe permanente située le plus à l'avant et la face arrière de la structure permanente située le plus à l'arrière.

Aux fins de cette définition :

.1 la structure fixe permanente située le plus à l'avant inclut la structure de la coque étanche, le gaillard, l'étrave et le pavois avant, s'il en est installé, mais ne comprend pas les beauprés et la lisse ;

.2 la structure permanente située le plus à l'arrière inclut la structure de la coque étanche, l'arcasse, la dunette et le pavois, mais ne comprend pas les lisses, les minots, les machines de propulsion, les gouvernails et l'appareil à gouverner, non plus que les échelles et plates-formes des plongeurs ;

.3 dans le cas de bateaux gonflables, gonflables rigides ou de bateaux équipés d'un boudin flottant, la longueur devrait être mesurée de la partie du tube ou du boudin située la plus à l'avant à la partie du tube ou du boudin située la plus à l'arrière.

.28 *Recueil LSA* désigne le Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage adopté par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale à sa soixante-sixième session, par la résolution MSC.48(66), tel que modifié.

.29 *Le Local de machines* s'étend de la quille au pont de franc-bord, entre les cloisons principales transversales extrêmes étanches à l'eau, et est entouré des locaux contenant les machines principales et auxiliaires et les chaudières servant à la propulsion. Dans le cas de configurations inhabituelles, l'Administration peut définir les limites des locaux de machines.

.30 *Transformation importante* désigne des réparations, modifications ou transformations qui :

.1 modifient sensiblement les dimensions d'un navire ;

.2 augmentent sensiblement la durée de vie en service d'un navire ; ou

.3 modifient les aspects fonctionnels d'un navire.

.31 *Capitaine* désigne la personne ayant le commandement d'un navire de commerce.

.32 *Moyens d'évacuation* désigne un itinéraire continu et libre d'obstacles menant d'un point quelconque à bord d'un navire à un poste d'embarquement. Un moyen d'évacuation peut être aussi bien vertical qu'horizontal et peut comprendre des portes, des coursives, des cages d'escalier et des locaux de réunion. Les espaces à cargaison, locaux de machines, salles de repos, zones potentiellement dangereuses, escaliers mécaniques et ascenseurs ne doivent constituer aucune partie d'un moyen d'évacuation.

.33 *Voyage à proximité du littoral* désigne un voyage effectué au voisinage d'une Partie à la Convention STCW, tel qu'il est défini par cette Partie.

.34 *Navire neuf* désigne un navire dont le stade initial de la construction a commencé, ou un navire qui a subi une transformation importante, le 1er juillet 2015 ou après cette date.

.35 *Navire sans propulsion autonome* désigne un navire qui n'est pas doté de moyens de propulsion, tels que machines propulsives, mâts, espars ou voiles.

.36 *Bateau de type ouvert* désigne un bateau qui est exposé aux éléments et n'est pas équipé, au-dessus de la flottaison, d'un pont complet ou d'une structure complète étanche à l'eau ou aux intempéries.

.37 *Poste de conduite* désigne le poste de manœuvre principal du navire depuis lequel la personne de service manœuvre normalement ce navire.

.38 *Hébergement de nuit ou local d'hébergement de nuit* désigne un local d'habitation comprenant un ou plusieurs lits ou couchettes, qui est destiné à être utilisé par les passagers ou les gens de mer pour se reposer pendant des périodes prolongées. Les locaux d'hébergement de nuit ne comprennent pas les espaces qui contiennent uniquement des sièges, fauteuils inclinables compris.

.39 *Passager* désigne toute personne transportée à bord d'un navire, à l'exception des personnes employées ou engagées à quelque titre que ce soit à bord de ce navire ou des enfants de moins d'un an.

.40 *Navire à passagers* désigne un navire autre qu'un navire de plaisance, qui transporte plus de 12 passagers.

.41 *Circuit de tuyautages* désigne les tuyautages, ainsi que leurs accessoires et leur robinetterie.

.42 *Navire de plaisance* désigne :

.1 tout navire qui, au moment où il est utilisé :

.1 s'il est l'entière propriété d'un ou de plusieurs particuliers, l'est uniquement à des fins sportives ou récréatives par le propriétaire, ses proches ou ses amis ; ou

.2 s'il appartient à une personne morale, l'est par des personnes qui sont des employés, des membres du bureau ou des actionnaires de cette personne morale, ou leurs proches ou amis ; et

.3 effectue un voyage ou une excursion pour lesquels le propriétaire ne reçoit pas de rétribution financière directe ou indirecte pour l'exploitation du navire ou le transport de toute personne.

.43 *Eaux protégées* s'entend d'une zone désignée comme telle par une Administration pour l'exploitation de navires de faibles dimensions à l'égard de sa mer territoriale, qui est constituée d'eaux abritées ne présentant aucun risque particulier. Autrement, lorsqu'une Administration n'a pas désigné de zone d'eaux protégées, cette expression s'entend d'une zone qui n'est, en aucun cas, éloignée de plus de 3 milles marins d'un refuge sûr.

.44 *Refuge sûr* désigne un port, une crique ou toute autre étendue d'eau normalement protégé(e) des grosses lames par la terre, qui ne présente aucun risque particulier et dans lequel/laquelle un navire peut naviguer en toute sécurité et les personnes à son bord peuvent débarquer dans un lieu sûr. C'est à l'Administration qu'il appartient de déterminer si un emplacement peut être considéré comme un refuge sûr.

.45 *Gens de mer* désigne les personnes qui sont employées ou engagées, ou qui travaillent, à quelque titre que ce soit, à bord d'un navire auquel le présent Recueil s'applique.

.46 *Locaux d'habitation des gens de mer* désigne des locaux destinés à être utilisés par les gens de mer, que les passagers ne sont pas autorisés à occuper.

.47 *Embarcation* ou *radeau de sauvetage* désigne une embarcation ou un radeau permettant de maintenir en vie des personnes en détresse à partir du moment où le navire est abandonné.

.48 *Jugé(e)(s) satisfaisant(e)(s) par l'Administration* signifie conforme(s) à la législation nationale. Lorsque cette expression n'est pas suffisamment précise, il faudrait renvoyer à des publications pertinentes de l'OMI (Organisation maritime internationale) et à des directives de l'IACS (Association internationale des sociétés de classification) ou aux meilleures pratiques du secteur dans la zone concernée. Voir également les règles **I/3.1** et **I/4**.

.49 *Navire* désigne tout navire ou bateau, ou toute embarcation répondant à une quelconque autre description, qui est apte à naviguer.

.50 Le terme *Voyage* s'étend aux excursions.

.51 *Étanche à l'eau* signifie conçu et construit de manière à empêcher le passage de l'eau, dans quelque direction que ce soit, sous la charge d'eau à laquelle la structure est susceptible d'être soumise à l'état intact ou après avarie.

.52 *Pont exposé* désigne tout pont exposé aux conditions extérieures.

.53 *Étanche aux intempéries* signifie que, quelles que soient les conditions en mer, l'eau ne pénètrera pas à l'intérieur du navire.

.54 *Navire à décrochement* désigne un navire ayant un pont exposé muni de pavois solides qui empêchent l'eau de s'écouler le long de la muraille, ou un navire dont le pont exposé comprend une niche exposée, qui s'étend sur plus de la moitié de la longueur du navire mesurée sur ce pont.

.55 *Espace de travail* désigne un espace qui n'est pas normalement occupé par un passager, dans lequel un marin s'acquitte de tâches ; cette expression s'étend, sans toutefois s'y limiter, aux cuisines, aux postes de conduite et aux locaux de machines.

3 Équivalences et exemptions

3.1 Lorsque le Recueil prescrit de placer, ou d'avoir à bord, une installation, un matériau, un dispositif, un appareil particulier, ou d'un type donné, un élément de matériel ou de machine, ou exige d'adopter une disposition particulière, l'Administration peut autoriser la mise en place ou la présence à bord de toute autre installation ou de tout autre matériau, dispositif ou appareil particulier, ou d'un type donné, ou de tout autre élément de matériel ou de machine, ou encore l'adoption de toute autre disposition, s'il est établi, à la suite d'essais ou d'une autre manière, que la solution alternative est au moins aussi efficace que celle qui est prescrite par le Recueil.

3.2 L'Administration peut exempter tout navire ou toute description de navires de l'application de la totalité ou de l'une quelconque des dispositions du Recueil, ainsi qu'elle le précisera dans la dispense, si elle estime qu'il est soit impossible en pratique, soit déraisonnable d'exiger que ce navire ou cette description de navires satisfasse à ladite disposition. La dispense peut, le cas échéant, être délivrée sous certaines conditions, spécifiées par l'Administration ; à condition

qu'elle soit prévenue dans un délai raisonnable, l'Administration peut, en outre, modifier ou annuler toute dispense de ce type.

3.3 Lorsqu'une Administration a autorisé une solution alternative en application de la règle **I/3.1**, elle indique l'équivalence sur le certificat délivré au navire.

4 Matériel et matériaux approuvés

Le matériel et les matériaux qui, aux termes du Recueil, doivent être approuvés ou d'un type agréé, devront avoir été fabriqués et approuvés conformément aux règles imposées par l'Administration en matière de construction et de mise à l'essai. L'Administration décidera des règles à imposer en matière de construction et de mise à l'essai en tenant compte des normes internationales agréées ; elle peut déléguer la mise à l'essai et la délivrance des certificats à un organisme notifié ou à un organisme reconnu autorisé. Voir également la règle **I/3.1**.

5 Marquage des navires

Pour que le navire puisse être identifié, il faut au moins que son nom soit indiqué clairement, d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration. Le navire doit également, lorsqu'il y a lieu, porter d'autres marques, conformément aux dispositions du présent Recueil et aux règles nationales et internationales.

6 Révision

6.1 Le Recueil sera passé en revue par un comité, dont les membres seront nommés par les principaux responsables des Administrations maritimes des Caraïbes, à des intervalles ne dépassant pas trois ans, pour tenir compte de l'expérience acquise et des nouvelles prescriptions réglementaires applicables à des navires de dimensions ou de types similaires, dont l'application aux navires exploités en vertu du présent Recueil peut être jugée raisonnable.

6.2 Lorsque de nouvelles normes sont élaborées et arrêtées définitivement par l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation internationale de normalisation (ISO) ou tout autre organisme international, qui ont une incidence sur les prescriptions du présent Recueil, le comité mentionné au paragraphe **6.1** peut envisager de modifier ce Recueil sans attendre, et prendre les mesures qui s'imposent.

Partie B – INSPECTIONS

7 Généralités

7.1 Les inspections dont dépend la délivrance des certificats s'appuient sur les informations, spécifications, dessins et calculs dont l'Administration dispose.

7.2 L'inspection initiale et celle de renouvellement porteront sur les éléments suivants : coque, machines, matériel électrique, matériel de sauvetage, matériel de protection contre l'incendie, capacités sous pression et chaudières, systèmes de gouverne, équipements et systèmes divers, pratiques en matière d'hygiène et d'exploitation, y compris les compétences des gens de mer et la composition de l'équipage.

7.3 Une inspection annuelle porte généralement sur les mêmes éléments que celle dont dépend la délivrance d'un Certificat de sécurité pour navire de commerce de faibles dimensions (SCV), mais elle est moins détaillée.

7.4 L'inspection et la visite des navires devraient, du point de vue de la mise en œuvre effective des dispositions du présent Recueil et de l'octroi de dérogations à ces dispositions, être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. L'Administration peut toutefois confier les inspections et les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

8 Signalement des défectuosités révélées par l'inspection et indication des mesures à prendre

Au cours de l'inspection d'un navire, l'inspecteur prend note des éventuelles défectuosités constatées. Une fois l'inspection terminée, il remet au capitaine, le cas échéant, une liste de ces défectuosités ; si celles-ci ne peuvent être rectifiées immédiatement et si l'inspecteur estime que le navire peut rester en service pendant une courte période de temps sans danger pour la vie humaine ou l'environnement, il indique le délai dans lequel il devra être remédié à ces défectuosités et informe le capitaine de toutes conditions et de tous besoins de rectification supplémentaires.

9 Pratiques dangereuses

Au cours d'une quelconque inspection, il convient de bien veiller à confirmer que toutes les pratiques dangereuses décelées à bord ont été corrigées. Parmi les pratiques dangereuses, on citera par exemple, le risque d'incendie présenté par les résidus d'hydrocarbures, les machines non gardées et l'utilisation impropre de tout vêtement de protection ou des dispositifs nécessaires à la sécurité des gens de mer.

10 Examen de la coque et de l'arbre porte-hélice

10.1 Un examen minutieux de la coque, de l'arbre porte-hélice, des gouvernails et des hélices doit être effectué au cours de la visite initiale et de la visite de renouvellement, au cours de la troisième visite annuelle, et lorsque l'Administration en décide ainsi.

10.2 La coque d'un navire à passagers certifié apte à être exploité dans des eaux non abritées[2] doit être soumise à un examen minutieux au moins une fois par an.

10.3 La portée de l'examen de l'arbre porte-hélice et la méthode utilisée sont laissées à l'appréciation de l'Administration, qui tiendra compte des directives du fabricant concernant des éléments tels que paliers et joints.

10.4 L'examen de la coque et de l'arbre porte-hélice s'étendra à tous les accessoires, installations et pénétrations de la coque, ainsi qu'aux mesures de renforcement.

11 Réparations, modifications et transformations

11.1 La coque, les machines ou le matériel ne doivent pas faire l'objet de réparations ou de modifications qui compromettent la sécurité du navire sans l'approbation de l'Administration, sauf en cas d'urgence. Des dessins ou des spécifications écrites des modifications proposées devraient être soumis à l'examen et à l'approbation de l'Administration, laquelle peut exiger que des inspections ou des essais soient effectués avant,

[2] Les navires à passagers auxquels le présent Recueil s'applique doivent être exploités à 20 milles ou moins du port ou du refuge sûr le plus proche.

pendant et après l'exécution des réparations, des modifications et des transformations du navire.

11.2 Des pratiques de travail sécuritaires doivent être respectées lors de la planification et de l'exécution de toute modification, réparation ou autre opération consistant à riveter, souder, brûler ou à produire du feu d'une autre manière à bord d'un navire, surtout lorsque ces activités se déroulent à côté de citernes à combustible ou d'appareils connectés à ces citernes.

11.3 Une transformation importante et les aménagements qui en résultent à bord des navires existants doivent satisfaire aux prescriptions applicables à un navire neuf, dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable. Le propriétaire doit informer l'Administration des modifications et transformations proposées, avant leur exécution.

12 Essais et inspections supplémentaires

12.1 L'Administration peut soumettre le navire à des inspections ou essais en plus de ceux qui sont décrits dans le présent chapitre, si elle les juge nécessaires pour établir que le navire et son armement sont adaptés au service qu'ils sont appelés à assurer.

12.2 L'Administration peut retirer ou modifier un Certificat de sécurité SCV s'il s'avère que le navire ne satisfait pas aux prescriptions du présent Recueil.

13 Maintien des conditions après inspection

13.1 L'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux dispositions du présent Recueil de manière à ce que la sécurité du navire demeure à tous égards satisfaisante et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même et les personnes à bord.

13.2 Après une quelconque inspection, aucun changement ne doit être apporté à l'agencement de la structure, aux machines, ni aux autres éléments ayant fait l'objet de l'inspection, sans l'approbation de l'Administration.

13.3 Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage ou de tout autre matériel dont il est équipé, le capitaine ou le propriétaire du navire doit signaler ce fait dès que possible à l'Administration, laquelle déterminera si une inspection est nécessaire.

PARTIE C – NOMBRE DE PASSAGERS ET DE GENS DE MER POUVANT ÊTRE TRANSPORTÉS

14 Nombre total de personnes autorisé

14.1 Le nombre total de personnes qu'un navire est autorisé à transporter doit être déterminé par l'Administration.

14.2 Pour déterminer le nombre total de personnes qu'un navire est autorisé à transporter, l'Administration doit tenir compte des restrictions applicables en matière de stabilité et des prescriptions relatives au compartimentage qui figurent au **Chapitre III**, de la zone d'exploitation du navire, de l'agencement général, des moyens d'évacuation, du matériel de sauvetage, ainsi que des prescriptions des règles **IX/4.1** et **IX/4.2** qui régissent les effectifs minimaux et le nombre maximal de passagers autorisé.

14.3 Le nombre total de personnes que le navire est autorisé à transporter ne devrait pas être supérieur au nombre total de personnes calculé comme étant à bord lorsqu'il a été démontré que le navire satisfaisait aux prescriptions en matière de stabilité de la règle **III/8**.

PARTIE D – DÉLIVRANCE DE CERTIFICATS

15 Demande d'octroi d'un Certificat de sécurité pour navire de commerce de faibles dimensions (SCV)

Un Certificat de sécurité SCV peut être obtenu ou renouvelé en en faisant la demande par écrit à l'Administration. Les demandes d'inspection d'un navire nouvellement construit ou transformé doivent être soumises avant que la construction ou la transformation commence.

16 Certificat de sécurité pour navire de commerce de faibles dimensions (SCV)[3]

16.1 Les navires auxquels le présent Recueil s'applique ne doivent pas être exploités s'ils n'ont pas à leur bord un Certificat de sécurité SCV en cours de validité délivré par l'Administration à l'issue d'une inspection satisfaisante. Un modèle de ce certificat est présenté à **l'Annexe 1**. Ce certificat restera valable au cours d'une période ne dépassant pas un an dans le cas de navires transportant plus de 12 passagers et effectuant des voyages internationaux, et ne dépassant pas 5 ans dans le cas de tous les autres navires, à partir de la date d'inspection, sous réserve des dispositions de la règle **16.2** et à condition que l'inspection annuelle du navire soit satisfaisante, à moins que l'Administration retire le certificat.

16.2 L'inspection nécessaire au renouvellement du certificat doit être effectuée au maximum 3 mois avant l'expiration du Certificat de sécurité SCV. Lorsque cette inspection est achevée trois mois ou moins avant la date d'expiration d'un Certificat de sécurité SCV ou d'un Certificat d'inspection, le nouveau certificat peut être octroyé pour une période d'un an ou de 5 ans, selon le cas, à compter de la date d'expiration du certificat précédent.

16.3 Si un Certificat de sécurité SCV valable pendant plus d'un an est délivré à un navire, le jour et le mois de la date d'expiration de ce certificat doivent être définis comme constituant la date anniversaire du navire.

16.4 L'inspection annuelle doit être effectuée chaque année au cours d'une période de 6 mois comprise entre les trois mois qui précèdent et les trois mois qui suivent la date anniversaire, jusqu'à la date de renouvellement du certificat.

16.5 L'inspection annuelle doit être suffisante pour établir que le navire continue à satisfaire aux prescriptions du Recueil et, si elle est satisfaisante, un visa doit être apposé sur le Certificat SCV pour indiquer que cette inspection a bien été effectuée.

16.6 Un certificat de sécurité SCV sur lequel il n'a pas été apposé de visa attestant que l'inspection annuelle requise a bien été effectuée, n'est pas valable, auquel cas le navire doit être soumis à une inspection de renouvellement et obtenir un nouveau Certificat de sécurité SCV.

16.7 Tous les navires auxquels un Certificat de sécurité SCV a été délivré doivent satisfaire aux présentes règles et à toutes les dispositions supplémentaires que l'Administration pourrait juger appropriées, tout au long de la période de validité de ce certificat.

[3] Un Certificat d'inspection délivré précédemment en application des prescriptions du Recueil sera accepté comme étant valable jusqu'à sa date d'expiration.

17 Description du certificat

Le Certificat de sécurité SCV délivré à un navire doit fournir les renseignements suivants:

description du navire ;
date d'inspection et date d'expiration du certificat ;
autorité qui a délivré le certificat ;
zone d'exploitation définie en tant que « *eaux protégées* », « *eaux côtières* » ou « *eaux non abritées* » ;
effectifs minimaux requis ;
matériel de détection et d'extinction de l'incendie requis ;
engins de sauvetage devant se trouver à bord ;
matériel de communication devant se trouver à bord ;
matériel de navigation devant se trouver à bord ;
nombre maximal de passagers et nombre total de personnes pouvant être transportées ;
nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter dans des locaux d'hébergement de nuit ;
nom du propriétaire et de l'armateur ;
éventuelles équivalences ou exemptions acceptées ou autorisées par l'Administration ;
toutes autres conditions d'exploitation éventuellement fixées par l'Administration.

18 Affichage des certificats, permis et notes de stabilité

Le Certificat de sécurité SCV et, le cas échéant, les notes de stabilité, doivent être mis sous verre ou sous un autre matériau transparent approprié, de manière à ce que toutes les pages soient visibles, et ils doivent être placés bien en évidence dans un endroit à bord du navire où ils sont susceptibles d'être remarqués par les passagers. Lorsqu'il n'est pas possible en pratique de les afficher, les certificats doivent être conservés à bord dans une boîte étanche aux intempéries et pouvoir être aisément présentés sur demande aux passagers, ainsi qu'aux fonctionnaires de l'État du pavillon ou de l'État du port.

19 Permis spéciaux

19.1 Lorsqu'un navire ne possède pas de Certificat de sécurité SCV en cours de validité, il peut être autorisé par l'Administration à rejoindre un autre port, sans passagers, pour subir des réparations dans les conditions qui pourraient être jugées nécessaires. La demande de permis de ce type devrait être adressée par écrit à l'Administration.

19.2 L'Administration peut, dans des circonstances exceptionnelles et dans l'intérêt de la sauvegarde de la vie humaine ou de la protection du milieu marin, autoriser un navire à effectuer un voyage plus long et/ou à transporter un nombre de personnes plus important que ne le permet son Certificat de sécurité SCV, si elle estime que cette opération peut être effectuée en toute sécurité.

PARTIE E – NAVIRES À PASSAGERS EFFECTUANT DES VOYAGES INTERNATIONAUX

20 Délivrance de certificats

20.1 Les Administrations parties à la Convention SOLAS qui notifient à l'OMI que le présent Recueil a été jugé équivalent aux dispositions de cette convention en vertu de la règle I/5, eu égard aux navires à passagers d'une longueur inférieure à 24 mètres qui effectuent des voyages internationaux, peuvent délivrer à ces navires un Certificat de sécurité pour navire à passagers en vertu de la Convention SOLAS, ainsi qu'une copie de la notification d'équivalence faite à l'OMI et, le cas échéant, un certificat d'exemption. Ces navires devraient satisfaire aux prescriptions applicables aux navires de commerce de faibles dimensions exploités dans des eaux non abritées, et ne devraient pas s'éloigner de plus de 20 milles d'un refuge sûr.

20.2 Les navires auxquels a été délivré un Certificat de sécurité pour navire à passagers, tel que prévu par la Convention SOLAS, conformément à la règle **I/20.1**, doivent également satisfaire aux prescriptions des règles **I/21** et **I/22** qui s'appliquent respectivement à la délivrance d'un Document de conformité et d'un Certificat de gestion de la sécurité, et à celle d'un Certificat de sûreté du navire, ainsi qu'aux prescriptions de la règle **I/23**.

21 Système de gestion de la sécurité

Les navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux, auxquels a été délivré un Certificat de sécurité pour navire à passagers, tel que prévu par la Convention SOLAS, doivent satisfaire non seulement aux prescriptions du Recueil SCV, mais également aux suivantes :

21.1 Le propriétaire d'un navire à passagers qui effectue des voyages internationaux, ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, et le navire lui-même, doivent satisfaire aux prescriptions :

.1 du Chapitre IX de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée ; et

.2 du Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et pour la prévention de la pollution, adopté à Londres le 24 mai 1994.

21.2 Il convient de tenir dûment compte, dans l'application des prescriptions de la règle **21.1**, du type de navire concerné et du service qu'il assure.

21.3.1 Un document de conformité doit être délivré à toute compagnie qui satisfait aux prescriptions du Code international de gestion de la sécurité. Ce document doit être délivré par l'Administration, par un organisme reconnu par l'Administration ou, à la demande de l'Administration, par un autre Gouvernement contractant à la Convention SOLAS.

21.3.2 Un exemplaire du document de conformité doit être conservé à bord du navire, afin que le capitaine puisse, sur demande, le présenter aux fins de vérification.

21.3.3 Un certificat dit Certificat de gestion de la sécurité doit être délivré à chaque navire par l'Administration ou par un organisme reconnu par celle-ci. Avant de délivrer le Certificat de gestion de la sécurité, l'Administration ou l'organisme reconnu doit vérifier que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité approuvé.

21.4 Le système de gestion de la sécurité doit être maintenu conformément aux dispositions du Code international de gestion de la sécurité.

22 Système de sûreté du navire

Les navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux, auxquels a été délivré un Certificat de sécurité pour navire à passagers, tel que prévu par la Convention SOLAS, doivent satisfaire non seulement aux prescriptions du Recueil SCV, mais également aux suivantes :

22.1 Le propriétaire d'un navire à passagers qui effectue des voyages internationaux, ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire, et le navire lui-même, doivent satisfaire aux prescriptions :

.1 du Chapitre XI-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée ; et

.2 du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, adopté à Londres le 12 décembre 2002.

22.2 Un certificat dit Certificat international de sûreté du navire doit être délivré à chaque navire par l'Administration ou par un organisme reconnu par celle-ci. Avant de délivrer le Certificat de sûreté du navire, l'Administration ou l'organisme reconnu doit vérifier que le système de sûreté du navire et tout matériel associé sont en tous points conformes au Chapitre XI-2 et à la Partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires, qu'ils sont dans un état satisfaisant, et qu'ils sont adaptés au service auquel le navire est destiné.

22.3 Le système de sûreté du navire doit être maintenu conformément aux dispositions du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

22.4 Les gens de mer à bord des navires qui doivent détenir un Certificat international de sûreté du navire doivent également avoir reçu, en matière de sûreté, la formation requise par la section A-VI/6 du Code STCW, les agents de sûreté devant, eux, avoir reçu la formation et obtenu le certificat exigés par la section A-VI/5 du Code STCW.

23 Prescriptions supplémentaires

23.1 Les navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux, auxquels a été délivré un Certificat de sécurité pour navire à passagers, tel que prévu par la Convention SOLAS, doivent satisfaire non seulement aux prescriptions du Recueil SCV, mais aussi aux règles suivantes :

.1 Règle V/19.2.4 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée ; et

.2 Règles 3 et 5 du Chapitre XI-1 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), telle que modifiée.

CHAPITRE II

CONSTRUCTION

PARTIE A – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1 Dispositions générales

1.1 La construction et l'agencement d'un navire doivent permettre l'exploitation en toute sécurité de ce navire dans le respect des conditions stipulées dans son Certificat de sécurité SCV, eu égard :

aux dispositions relatives à l'état de navigabilité de la coque ;
à la protection contre l'incendie ;
aux moyens d'évacuation depuis tous les locaux susceptibles d'être occupés par des passagers ou des gens de mer ;
à la présence de rambardes et de mains-courantes dans les endroits potentiellement dangereux ;
à la ventilation des espaces clos ; et
aux installations que les passagers et les gens de mer doivent pouvoir utiliser et qui sont nécessaires à leur hébergement.

1.2 À moins que l'Administration l'exempte de cette obligation, un navire certifié apte à être exploité dans des eaux non abritées doit être équipé sur toute sa longueur d'un pont exposé étanche à l'eau et doit avoir une structure suffisamment robuste pour résister aux états de la mer et aux conditions météorologiques qu'il est susceptible de rencontrer dans sa zone d'exploitation. Le navire doit être construit de manière à satisfaire aux prescriptions appropriées du **Chapitre III**.

2 Plans et renseignements à soumettre

2.1 Le propriétaire d'un navire qui demande qu'une inspection initiale soit effectuée en vue de l'obtention d'un certificat doit, avant de commencer la construction, soumettre à l'approbation de l'Administration, à moins que celle-ci l'exempte de cette obligation, au moins deux copies des plans concernant les domaines suivants : installations de machines, circuits de tuyautages compris, installation électrique, description détaillée de l'agencement du matériel de sauvetage, du matériel de lutte contre l'incendie, de la mâture et du gréement, feux de navigation, appareil à gouverner et matériel de commande, et dispositions en matière d'hygiène.

2.2 Le propriétaire d'un navire dont la longueur hors tout n'est pas supérieure à 20 m peut soumettre des spécifications, croquis, photographies, plans de formes or descriptions écrites à la place de l'un quelconque des dessins requis, à condition que les renseignements exigés soient suffisamment détaillés et qu'ils soient jugés acceptables par l'Administration.

2.3 Les dispositions des règles **II/2.1** et **II/2.2** s'appliquent également aux navires existants.

2.4 Tous les navires neufs qui effectuent des voyages internationaux en dehors des eaux côtières doivent avoir à bord des copies des plans décrits en détail à la règle **II/2.1**, qui doivent être approuvés par l'Administration.

3 Structure de la coque

3.1.1 Sauf dans le cas visé à la règle **II/3.2**, un navire doit satisfaire aux normes de conception applicables de l'un des Règlements d'un membre de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS)[4] ou de tout autre règlement que l'Administration juge approprié pour la construction d'un navire.

3.1.2 Les navires construits conformément aux règles d'une Société de classification membre de l'IACS qui s'appliquent à un navire de dimensions analogues, construit de la même manière et avec les mêmes matériaux, seront acceptés comme répondant à une norme de construction et de conception satisfaisante en ce qui concerne la structure de la coque, à condition que cette structure reste en bon état et ne présente pas de traces d'usure, et que la corrosion et autres effets n'aient pas abaissé la résistance de la structure au-delà des limites autorisées par cette Société de classification.

3.1.3 Un navire qui n'a pas été construit conformément aux règles d'une société de classification membre de l'IACS peut être considéré comme ayant une coque de résistance satisfaisante, à condition que l'Administration soit convaincue que :

.1 dans le cas d'un navire en acier ou en aluminium, la construction est conforme à des normes établies en matière de construction de tels navires, et notamment aux dispositions relatives à la prévention de la corrosion électrolytique dans le cas des navires en aluminium ; et

.2 les échantillons sont adéquats, compte tenu du tirant d'eau prévu du navire, par opposition au tirant d'eau en charge correspondant au franc-bord prévu, de la zone d'exploitation, des charges prévues en pontée et de tout autre facteur affectant la résistance globale du navire en service.

---

[4] Des précisions sur les membres de l'IACS peuvent être obtenues en consultant le site www.IACS.org.uk.

Parmi les normes applicables aux matériaux et à la construction des navires figurent les suivantes:

.1 Navires à coque en bois - Rules and Regulations for the Classification of Yachts and Small Craft (Règles de classification des yachts et des petites embarcations), Lloyd's Register of Shipping (LR).

.2 Navires à coque en acier – Rules and Regulations for the Classification of Special Service Craft (Règles de classification des engins assurant un service spécial), LR ; ou Rules for Building and Classing Steel Vessels under 90 m in length (Règles de construction et de classification des navires en acier d'une longueur inférieure à 90 m), American Bureau of Shipping (ABS).

.3 Navires en matière plastique renforcée de fibres - Rules and Regulations for the Classification of Special Service Craft (Règles de classification des engins assurant un service spécial), LR ; ou Rules for Building and Classing Reinforced Plastic Vessels (Règles de construction et de classification des navires en matière plastique renforcée de fibres), ABS.

.4 Navires à coque en aluminium - Rules and Regulations for the Classification of Special Service Craft (Règles de classification des engins assurant un service spécial), LR ; Rules for Building and Classing Aluminium Vessels (Règles de construction et de classification des navires en aluminium), ABS.

Dans le cas d'un navire existant en acier ou en aluminium, qui n'a pas été construit conformément aux règles d'une Société de classification membre de l'IACS, l'Administration peut admettre que ce navire satisfait à des normes de construction et de résistance satisfaisantes, à condition qu'il ait montré par le passé que ses performances en service étaient acceptables et que la corrosion d'une partie quelconque de la structure n'ait pas ramené la résistance à une valeur inférieure de plus de 20% à celle des échantillons d'origine.

3.1.4 Un navire qui n'a pas été construit conformément aux règles d'une Société de classification membre de l'IACS peut être considéré comme ayant une coque suffisamment robuste si l'Administration estime que, dans le cas d'un navire en matière plastique renforcée de fibres, sa construction est conforme aux bonnes pratiques du secteur en la matière, que les résines et les matériaux de renforcement utilisés sont ceux qui sont approuvés pour la construction des bateaux, et que les échantillons sont adéquats compte tenu de l'utilisation qu'il est prévu de faire du navire, du tirant d'eau par rapport au franc-bord prévu, et du renforcement nécessaire pour supporter des cargaisons et des charges en pontée. Dans le cas d'un navire existant réalisé en matière plastique renforcée de fibres, qui n'a pas été construit conformément aux règles d'une Société de classification membre de l'IACS, l'Administration peut admettre que ce navire satisfait à des normes de construction et de résistance satisfaisantes à condition qu'il ait montré par le passé que ses performances en service étaient acceptables et que la structure en matière plastique renforcée de fibres ne présente pas de signes de délaminage, d'osmose importante, de fissures ou d'autres dommages.

3.1.5 Les bateaux gonflables et ceux dont la coque est partiellement gonflée (bateaux pneumatiques à coque rigide et engins similaires) qui n'ont pas été construits conformément aux règles applicables élaborées par une Société de classification membre de l'IACS doivent satisfaire aux normes du Recueil LSA qui s'appliquent aux canots de secours gonflables. Les Administrations peuvent admettre que les bateaux gonflables existants satisfont à des normes de construction satisfaisantes si ces bateaux ont montré, par le passé, que leurs performances en service étaient adéquates et s'ils ne présentent aucun signe important d'usure, de fuite ou de détérioration des matériaux.

3.1.6 Les navires dont la construction répond à d'autres normes doivent faire l'objet d'un examen spécial de la part de l'Administration, qui tiendra un registre approprié.

3.2 Un navire existant doit être considéré comme étant de construction acceptable :

.1 s'il a été construit conformément à l'une des normes décrites à la règle **II/3.1.1** ; ou

.2 si sa conception est telle qu'il a pu être exploité en toute sécurité pendant au moins cinq ans dans une zone où l'état de la mer et les conditions météorologiques et la manière dont il a été utilisé ne sont pas moins défavorables que ceux qu'il est susceptible de rencontrer dans sa zone d'exploitation.

3.3 La conception, les matériaux et la construction des mâts, tangons, vergues, bômes et beauprés, et ceux du gréement dormant d'un voilier, devraient être adaptés au service auquel ce voilier est destiné. La structure de la coque devrait être convenablement renforcée pour lui assurer une robustesse et une résistance à la déformation suffisantes.

4 Moyens d'évacuation

4.1 Chaque espace d'une longueur supérieure à 3,7 m auquel les passagers peuvent accéder ou qui est régulièrement utilisé par les gens de mer doit comporter au moins deux moyens d'évacuation, l'un de ces moyens ne devant pas être une porte étanche à l'eau.

4.2 Les deux moyens d'évacuation exigés doivent être très éloignés l'un de l'autre et, lorsque cela est possible, être situés aux extrémités ou aux côtés opposés de l'espace, de manière à réduire le plus possible le risque qu'un incident bloque l'accès aux deux échappées. Les moyens d'évacuation peuvent comprendre les issues normales et les issues de secours, les coursives, les escaliers, les échelles, les hublots de pont et les fenêtres. Les moyens d'évacuation de chaque espace doivent être de dimensions et en nombre suffisants pour permettre l'évacuation rapide, en cas d'urgence, du nombre maximal de personnes susceptibles d'occuper cet espace dans toutes les conditions d'exploitation. La taille des échappées doit être jugée satisfaisante par l'Administration.

4.3 À bord d'un navire à passagers, la partie la moins large des portes et coursives utilisées, le cas échéant, en tant que moyen d'évacuation d'un espace ne doit pas être inférieure à 810 mm. À bord d'un navire qui n'est pas un navire à passagers, la largeur minimale des échappées, quelles qu'elles soient, ne doit pas être inférieure à 710 mm.

4.4 Lorsqu'un hublot de pont sert de moyen d'évacuation, son diamètre ne doit pas être inférieur à 455 mm et le hublot doit être muni d'un mécanisme d'ouverture rapide et d'un moyen de retenue qui le maintienne en position ouverte.

4.5 Les moyens d'évacuation doivent être clairement signalés pour pouvoir être identifiés et utilisés plus facilement lors de situations critiques.

5 Rambardes et mains-courantes

5.1 Des rambardes ou des moyens offrant une protection équivalente doivent être installés à proximité de la périphérie de tous les ponts d'un navire auxquels les passagers ou les gens de mer ont accès. Une protection équivalente peut être assurée notamment par des filières, filins métalliques, chaînes et pavois offrant une résistance et un support équivalents à ceux des rambardes fixes. Les rambardes de pont doivent comprendre une filière supérieure fixée à une hauteur minimale de 1 000 mm et des filières fixées plus bas, ou offrir une protection équivalente. La distance entre la filière la plus basse et le pont ne doit pas être supérieure à 230 mm et la distance qui sépare les autres filières ne doit pas être supérieure à 380 mm.

5.2 À bord des navires dotés d'un cockpit ouvert à la mer sur l'arrière, des rambardes supplémentaires doivent être installées de manière à ne laisser aucune ouverture verticale sans protection, les ouvertures verticales s'entendant d'espaces entre éléments verticaux dont la largeur est supérieure 500 mm.

5.3 À bord d'un bateau gonflable ou d'un bateau gonflable rigide, des poignées, garde-pieds et mains-courantes doivent être prévus, selon que de besoin, pour garantir la sécurité de toutes les personnes à bord au cours de la traversée et dans les conditions météorologiques les plus défavorables que le bateau est susceptible de rencontrer dans la zone où il est prévu qu'il navigue.

5.4 Des barres de roulis ou barres d'appui adéquates doivent être installées, lorsqu'il y a lieu, dans les coursives, ainsi que le long des parois latérales des roufs et des échelles, et au niveau des écoutilles.

5.5 À bord d'un navire autorisé à transporter un ou plusieurs véhicules, des dispositifs, chaînes, câbles ou autres barrières de fixation et d'assujettissement appropriés doivent être installés au bout de chacune des voies réservées aux véhicules. Des rambardes provisoires doivent être installées ou une protection équivalente assurée, s'il y a lieu, au droit de chaque rampe accessible aux véhicules, lorsque le navire fait route.

PARTIE B – OUVERTURES ÉTANCHES À L'EAU ET OUVERTURES ÉTANCHES AUX INTEMPÉRIES

6 Écoutilles

6.1 Les écoutilles qui donnent accès aux espaces situés au-dessous du pont exposé doivent être d'une construction robuste et pourvues de moyens de fermeture efficaces qui les rendent étanches aux intempéries.

6.2 Les panneaux d'écoutille doivent être à charnières, coulissants ou fixés à demeure à la structure du navire par d'autres moyens équivalents, et être munis de dispositifs qui permettent de les assujettir fermement en position aussi bien ouverte que fermée.

6.3 Les charnières des panneaux d'écoutille situés dans la partie avant du navire doivent normalement être fixées sur le côté avant de l'écoutille, afin de protéger l'ouverture contre l'embarquement d'eau de mer.

6.4 Les écoutilles désignées comme faisant partie d'un moyen d'évacuation doivent pouvoir être ouvertes des deux côtés.

6.5 Les écoutilles qui doivent être maintenues fermées pour des raisons de sécurité lorsque le navire est à la mer doivent être assorties de pancartes portant l'inscription « ÉCOUTILLE ÉTANCHE À L'EAU – MAINTENIR FERMÉE » fixées bien en évidence à la structure du navire, sur les deux côtés.

7 Écoutilles qui sont ouvertes en mer

7.1 Lorsque le déroulement des activités d'exploitation exige que certaines écoutilles restent ouvertes en mer pendant de longues périodes de temps, ces écoutilles doivent être :

.1 aussi petites que possible, sans jamais occuper plus d'1 m^2 de surface plane au-dessus du surbau ;

.2 situées sur l'axe longitudinal du navire ou le plus près possible de cet axe, sans constituer un obstacle à l'exploitation correcte du navire ; et

.3 installées de manière à ce que l'ouverture d'accès soit située 300 mm au moins au-dessus de la partie supérieure du pont exposé adjacent sur le bordé du navire.

7.2 Les espaces pourvus d'écoutilles qui sont ouvertes en mer pendant de longues périodes de temps doivent être dotés de moyens de pompage qui puissent les assécher en cas de besoin.

8 Portes situées au-dessus du pont exposé

8.1 Les portes qui s'ouvrent sur le pont exposé et donnent accès à des espaces situés au-dessous de ce pont doivent être étanches aux intempéries. Elles doivent être de construction solide, fixées à demeure à la cloison, s'ouvrir vers l'extérieur et disposer de moyens de fermeture efficaces qui puissent être actionnés des deux côtés. Elles doivent être d'une résistance équivalente à celle de la structure dans laquelle elles sont installées.

8.2 Les portes installées au-dessus du pont qui donnent accès à l'intérieur du navire doivent être situées aussi près que possible de l'axe longitudinal de ce navire et, lorsque des portes à charnières sont ménagées dans les parois latérales d'un rouf, les charnières doivent être placées sur le côté avant.

8.3 Une ouverture de porte qui est orientée soit vers l'avant, soit vers les bordés, doit être pourvue d'un surbau dont la partie supérieure soit située à 150 mm au moins au-dessus du pont exposé. Le surbau peut être amovible, à condition qu'il soit fixé à demeure à la structure du navire et qu'il puisse être verrouillé en place.

9 Ouvertures de panneaux de descente

9.1 Les panneaux de descente qui s'ouvrent à partir d'un cockpit ou d'un décrochement et donnent accès à des espaces situés au-dessous du pont exposé doivent être munis d'un surbau dont la partie supérieure soit située à 300 mm au moins au-dessus de la sole du cockpit ou du décrochement.

9.2 Lorsque des hiloires sont utilisées pour fermer une ouverture verticale, elles doivent être disposées et installées de manière à ce qu'elles ne puissent être accidentellement délogées.

9.3 La largeur de l'ouverture d'un panneau de descente ne doit pas être supérieure à 1 m.

10 Claires-voies

10.1 Les claires-voies du pont exposé qui donnent accès à des espaces situés au-dessous de ce pont doivent être munies d'un surbau dont la partie supérieure se trouve à 150 mm au moins au-dessus de ce pont.

10.2 Les claires-voies doivent être de construction solide, être étanches aux intempéries et être situées sur l'axe longitudinal du navire ou le plus près possible de cet axe. Elles peuvent, lorsque cela est nécessaire, être placées plus en retrait de manière à offrir un moyen d'évacuation d'un compartiment situé au-dessous du pont.

10.3 Lorsque les claires-voies sont du type ouvrant, elles doivent être dotées de moyens efficaces qui permettent de les maintenir fermement en position fermée à partir des deux côtés.

10.4 À bord des navires construits après le 1er juillet 2002, les claires-voies destinées à servir de moyen d'évacuation doivent pouvoir être ouvertes des deux côtés.

10.5 À moins que le matériau utilisé pour le vitrage et que sa méthode de fixation au cadre soit d'une résistance équivalente à celle que doit présenter la structure dans laquelle il est installé, un « obturateur » amovible doit être prévu, qui puisse être maintenu fermement en place au cas où le vitrage serait brisé. Cet obturateur doit être placé en permanence à proximité

de la claire-voie qu'il dessert et doit être en un matériau et d'une résistance jugés satisfaisants par l'Administration.

11 Hublots et fenêtres

11.1 Le seuil des hublots ou fenêtres ménagé(e)s, le cas échéant, dans la coque d'un navire, au-dessous du pont exposé, ne doit pas être situé à moins de 610 mm au-dessus de la flottaison en charge.

11.2 Les hublots et fenêtres positionnés dans un local situé au-dessous du pont exposé ou dans un décrochement, une baïonnette, la structure d'un pont surélevé, un rouf ou une superstructure protégeant des ouvertures qui conduisent à un espace situé au-dessous du pont exposé, doivent être construits de manière à en assurer l'étanchéité aux intempéries, et doivent avoir une résistance compatible avec les dimensions du hublot ou de la fenêtre et avec la zone dans laquelle il est prévu d'exploiter le navire. Le verre ou autre matériau utilisé pour le vitrage des fenêtres ne doit pas, lorsqu'il se brise, se briser en fragments dangereux.

11.3 Chaque fenêtre et chaque hublot, ainsi que leur moyen de fixation à la coque ou au rouf, doivent pouvoir supporter la charge maximale à laquelle ils sont susceptibles d'être soumis dans les conditions de houle et de vent attendues, du fait de leur emplacement à bord du navire et de la zone dans laquelle le navire est autorisé à être exploité.

11.4 À bord des navires construits après le 1er juillet 2002, aucun hublot, ni aucune fenêtre ne doit être ménagé(e) dans la coque principale, au-dessous du pont exposé, à moins que le matériau utilisé pour le vitrage et que sa méthode de fixation au cadre aient une résistance équivalente à celle qui est exigée de la structure dans laquelle ce matériau est installé.

11.5 À bord des navires construits après le 1er juillet 2002, aucun hublot ouvrant ne doit être installé dans un espace situé au-dessous du pont exposé.

11.6 À bord des navires construits après le 1er juillet 2002 ou, à bord des navires existants, à l'occasion du remplacement d'un hublot ou d'une fenêtre, les hublots, les fenêtres et leur cadre doivent être conformes à la norme ISO 12216, intitulée « Fenêtres, hublots, panneaux, tapes et portes – Exigences de résistance et d'étanchéité », ou à une norme équivalente. Cette norme est recommandée à l'égard des navires construits avant le 1er juillet 2002.

11.7 À bord des navires construits après le 1er juillet 2002 certifiés aptes à être exploités dans des eaux non abritées, les hublots installés au-dessous du pont exposé auxquels il n'est pas fixé de tape, doivent être munis d'un « *obturateur* » ; il doit y avoir un nombre d'obturateurs suffisant pour la moitié au moins des hublots de chaque taille utilisés à bord du navire, ces obturateurs devant pouvoir être maintenus fermement en place au cas où le hublot serait brisé. L'obturateur doit être en un matériau et d'une résistance jugés satisfaisants par l'Administration. De tels « *obturateurs* » ne sont pas exigés pour les hublots non ouvrants qui satisfont aux prescriptions de la règle **II/11.3**.

11.8 Les hublots ouvrants ne doivent pas avoir un diamètre supérieur à 250 mm, ni posséder une surface équivalente.

11.9 À bord des navires construits avant le 1er juillet 2002 classés en tant que navires pouvant être exploités dans des eaux non abritées, les fenêtres pratiquées dans la coque

principale au-dessous du pont exposé doivent satisfaire aux prescriptions de la règle **II/10.3**, ou être munies d'un obturateur conforme aux prescriptions de la règle **II/11.7**.

11.10 Pour la timonerie :

.1 Les fenêtres et autres ouvertures du poste de conduite doivent être de dimensions suffisantes et correctement positionnées de manière à offrir une visibilité satisfaisante pour naviguer en toute sécurité dans toutes les conditions d'exploitation ;

.2 Les fenêtres et leur cadre doivent satisfaire aux dispositions de la norme ISO 12216 (voir la règle **II/11.6**) ou d'une norme équivalente, en tenant compte de la nécessité d'augmenter l'épaisseur des fenêtres au moyen d'une ou de plusieurs strates pour obtenir une résistance équivalente.

.3 Il ne faut pas utiliser de verre polarisé ou teinté dans les fenêtres destinées à assurer la visibilité nécessaire à la navigation ; il est toutefois permis de prévoir, pour ces fenêtres, des écrans teintés amovibles ; et

.4 Lorsqu'il est prévu qu'un navire sera exploité dans des conditions météorologiques défavorables, des tapes de tempête efficaces doivent être fournies, en tenant compte des dimensions du navire, pour toutes les fenêtres orientées vers l'avant et vers les bordés.

12 Ventilateurs

Les ventilateurs qui sont installés pour assurer la ventilation d'espaces situés au-dessous du pont exposé doivent être placés le plus possible vers l'intérieur et à une hauteur au-dessus du pont exposé suffisante pour empêcher l'entrée d'eau à tous les angles de gîte prévisibles en service. Les ventilateurs doivent être munis de moyens qui permettent d'empêcher les embruns et la pluie de pénétrer dans les espaces desservis.

PARTIE C – ANTISALISSURE

13 La Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires interdit l'utilisation d'organostanniques nuisibles pour l'environnement (le tributylétain, par exemple) dans les peintures appliquées sur les navires et s'oppose à l'utilisation éventuelle, à l'avenir, d'autres substances nuisibles dans les systèmes antisalissure. Les composés organostanniques sont interdits depuis le 1er janvier 2008.

CHAPITRE III
FRANC-BORD, STABILITÉ ET ÉTANCHÉITÉ À L'EAU

PARTIE A –FRANC-BORD

1 Franc-bord minimal

1.1 Le franc-bord minimal ne doit pas être inférieur au franc-bord auquel le navire satisfait aux exigences en matière de stabilité, telles qu'elles ont été fixées par un organisme reconnu ou par une personne compétente désignée par l'Administration pour déterminer ce franc-bord minimal après avoir examiné et approuvé le manuel ou les données de stabilité. Il doit être tenu dûment compte, lors de l'approbation des données ou du manuel de stabilité, des normes de stabilité à l'état intact et après avarie, telles qu'elles sont énoncées dans le Recueil international de règles de stabilité à l'état intact que l'OMI a adopté en 2008 (Recueil IS de 2008), du type de navire, du service que ce navire assure et de la zone dans laquelle il est exploité. Quoi qu'il en soit, le franc-bord minimal ne doit en aucun cas être inférieur à 250 mm. Le franc-bord minimal doit toujours être assigné, mesuré et vérifié au milieu du navire. La ligne de charge maximale doit être la ligne de charge correspondant au franc-bord minimal.

1.2 Pour démontrer que les assignations minimales ont été respectées, le franc-bord doit être mesuré comme suit :

.1 Pour un navire à pont ras ou à décrochement, le franc-bord doit être mesuré en abord du pont exposé aux intempéries, sur la muraille du navire ; et

.2 Pour un navire à cockpit ou pour un bateau de type ouvert, le franc-bord doit être mesuré jusqu'à la partie supérieure du plat-bord.

2 Marques de chargement

Des marques de chargement doivent être apposées de manière permanente sur chaque bord du navire, à l'avant, au milieu et à l'arrière, pour indiquer le tirant d'eau et l'assiette maximaux autorisés correspondant au franc-bord minimal déterminé conformément à la règle **III/1**. Cette marque de chargement doit être une bande horizontale d'une longueur au moins égale à 200 mm sur l'avant et sur l'arrière et à 300 mm au milieu du navire, et d'une largeur de 25 mm, le bord supérieur passant par le point indiquant le tirant d'eau maximal. La marque de chargement doit être peinte en une couleur qui tranche sur celle du bordé du navire.

3 Chargement d'un navire

3.1 Sauf dans le cas prévu à la règle **III/3.2**, la marque de chargement tracée au milieu d'un navire ne doit être immergée à aucun moment, lorsque le navire prend la mer, pendant le voyage, ou pendant le séjour au port.

3.2 Lorsqu'un navire part d'un port situé sur un fleuve ou dans des eaux intérieures, le cas échéant, il est permis d'augmenter son chargement d'une quantité correspondant à la correction pour eau douce maximale, laquelle ne doit pas représenter plus de 1/48ème du tirant d'eau maximal en pleine charge, ou à une correction équivalant au poids du combustible et de toutes les autres matières consommables nécessaires au navire entre le point de départ en eau douce et la mer. La marque de chargement en eau douce doit être tracée au niveau et au-dessus de la marque du franc-bord minimal, au milieu du navire, la lettre « F » devant être inscrite à ses

extrémités avant et arrière. La marque de chargement en eau douce tracée au milieu du navire doit faire 300 mm de long et 25 mm de large.

PARTIE B – STABILITÉ

4 Renseignements sur la stabilité à l'intention du personnel d'exploitation

Tous les navires doivent avoir à bord des renseignements sur la stabilité, une note de stabilité ou un manuel de stabilité, suivant la décision de l'Administration. Des renseignements suffisants sur la stabilité, dont des calculs de stabilité et les hypothèses sur lesquelles ils reposent, doivent être prévus à bord pour que le capitaine puisse déterminer la stabilité du navire dans différents états de chargement, en fonction de normes agréées. Les navires à passagers qui effectuent des voyages internationaux dans des eaux non abritées[5] doivent disposer d'un manuel de stabilité approuvé.

5 Renseignements sur la stabilité

5.1 Lorsque l'Administration décide, conformément à la règle **III/4**, qu'un navire doit disposer d'un manuel de stabilité, le propriétaire ou l'exploitant doit élaborer ce manuel de la manière prévue à **l'Annexe 2(A)** et le soumettre à l'Administration pour approbation.

5.2 Tous les navires à passagers doivent, tous les cinq ans, faire l'objet d'une visite à l'état lège, afin de vérifier le déplacement à l'état lège conformément à la procédure décrite dans le Recueil international de règles de stabilité à l'état intact (Recueil IS de 2008). Cette visite à l'état lège doit être effectuée par une personne compétente ou un organisme reconnu désignés par l'Administration et les résultats doivent être consignés dans le livre de bord et faire partie des renseignements sur la stabilité du navire.

5.3 Lorsque l'Administration décide, conformément à la règle **III/4**, que les renseignements sur la stabilité peuvent être fournis sous forme d'une note de stabilité, le propriétaire ou l'exploitant du navire doit soumettre à cette Administration les renseignements ci-après et les calculs qui ont dû être effectués pour les obtenir :

.1 Nombre maximal admissible de passagers et de gens de mer proposé pour chaque pont ;

.2 tirants d'eau ou franc-bord à la flottaison la plus élevée ;

.3 emplacement des cloisons étanches à l'eau et ouvertures pratiquées dans ces cloisons ;

.4 dessins représentant les cloisons de compartimentage du navire, avec indication précise des espaces dans lesquels se trouvent les citernes, et des compartiments du navire ;

.5 emplacement des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches à l'eau, telles que portes étanches à l'eau, qui doivent être fermées pour limiter un envahissement en cas d'urgence ;

[5] Les navires à passagers auxquels le présent Recueil s'applique doivent être exploités à 20 milles ou moins du port ou du refuge sûr le plus proche.

.6 type et quantité de ballast solide fixe et emplacement de ce ballast, le cas échéant ;

.7 emplacement et description détaillée des matériaux flottants ; et

.8 description détaillée de tout appareil de levage, de tout équipement portatif, dont l'équipement de plongée, ou de toute cargaison à charger ou à décharger normalement.

6 Prescriptions générales en matière de stabilité à l'état intact

6.1 Les navires neufs devraient être soumis à un essai de stabilité, tel que le prévoit le Recueil international de règles de stabilité à l'état intact (Recueil IS de 2008), en présence d'un inspecteur de l'Administration. L'Administration peut accepter une épreuve de stabilité simplifiée, exécutée de la manière prévue à la règle **III/8**, en présence d'un inspecteur qu'elle a désigné, lorsqu'elle n'est pas sûre de l'authenticité ou de l'exactitude des données de stabilité soumises conformément à la règle **5.3**.

6.2 Les navires existants doivent être soumis à une épreuve de stabilité simplifiée conforme à la règle **III/8** et à **l'Annexe 2** lorsqu'un doute plane sur l'authenticité ou l'exactitude des données de stabilité soumises conformément à la règle **5.3**.

6.3 La stabilité d'un navire certifié apte à être exploité dans des eaux non abritées doit toujours être déterminée au moyen des calculs prévus dans le Recueil international de règles de stabilité à l'état intact (Recueil IS de 2008), ou d'une autre méthode éprouvée pour une gamme d'états de chargement jugée satisfaisante par l'Administration.

6.4 Si un navire existant exploité dans des eaux côtières ou des eaux protégées ne peut fournir à l'Administration des dessins ou des données satisfaisants en vue de leur examen et de leur approbation, il peut envisager de lui fournir les informations ci-après pour obtenir la remise d'une note de stabilité :

.1 Preuve objective que le navire a été continuellement en service au cours d'une période de cinq ans minimum, à compter de la date de la visite initiale et, s'il transporte des passagers, que le service normal qu'il a assuré l'a été sans accident ni incident qui puisse être imputé à sa stabilité ou à l'intégrité de sa structure ;

.2 qu'il s'agisse d'un navire de charge ou d'un navire à passagers, preuve objective qu'au cours de ces cinq années de service, écoulées depuis une date précédant immédiatement celle de la visite initiale, les voyages ont été effectués dans une gamme d'états de chargement allant du plein chargement au chargement minimal en cargaisons, en passagers et en produits consommables ;

.3 preuve objective qu'au cours de ces cinq années de service, écoulées depuis une date précédant immédiatement celle de la visite initiale, l'expérience acquise au cours de l'exploitation du navire a permis de déterminer et d'attester son tirant d'eau d'exploitation ou son franc-bord minimal en pleine charge et son tirant d'eau lège et son franc-bord maximal ;

.4 vérification du poids ou du déplacement du navire à l'état lège ;

.5 données suffisantes pour prouver à l'Administration, dans toute la mesure du possible et du raisonnable, que le poids ou le contenu de l'ensemble des citernes à ballast et des citernes contenant des liquides consommables est connu et correctement étayé ; ou

.6 documents, plans, dessins ou données justifiant le transport de tout ballast solide ou permanent, ou en expliquant le bien-fondé.

Dès que tous les renseignements susmentionnés ou qu'une partie de ces renseignements lui sont soumis, l'Administration, l'organisme reconnu, ou la personne compétente désignée doit les examiner et, suivant l'exploitation et la configuration du navire, lui remettre une note de stabilité indiquant de manière spécifique et détaillée les paramètres couverts par l'approbation, et/ou lui faire subir un essai de stabilité simplifié pour vérifier les informations soumises avant cette approbation. Une attention particulière peut être accordée aux renseignements qui figurent dans les registres officiels, tels que les journaux de bord des navires, ou à ceux qui concernent le ou les pavillons précédents.

7 Prescriptions applicables à la stabilité à l'état intact des voiliers

7.1 Sous réserve des dispositions de la règle **III/7.3**, chaque voilier doit subir une épreuve de stabilité simplifiée conforme à la règle **III/8**.

7.2 Les voiliers qui sont exploités dans des eaux côtières ou dans des eaux non abritées doivent être équipés d'un cockpit auto-videur ou de dispositifs équivalents.

7.3 L'Administration peut, au lieu d'effectuer une épreuve de stabilité simplifiée, procéder à des essais en exploitation pour savoir si le navire a une stabilité suffisante et des caractéristiques de manœuvre satisfaisantes, lorsqu'il fait route à la voile, pour pouvoir naviguer dans des eaux protégées ou côtières.

7.4 L'Administration peut imposer à un navire à large coque ayant un faible tirant d'eau et comportant peu ou pas de citernes à ballast, des prescriptions supplémentaires ou différentes en matière de stabilité.

8 Méthode appliquée et hypothèses retenues pour l'épreuve de stabilité simplifiée

8.1 Les navires doivent répondre aux conditions stipulées aux règles **III/8.2** à **III/8.8** comprises, lors de l'exécution d'une épreuve de stabilité simplifiée.

8.2 Le navire doit être amarré dans une zone calme, abritée, qui ne soit pas soumise à des forces extérieures, telles que le remous des hélices de navires qui la traversent ou de soudaines décharges provenant de pompes implantées à terre, et de manière à ce qu'il puisse s'incliner sans restriction.

8.3 La construction du navire doit être achevée à tous égards.

8.4 Lorsque cela est nécessaire, du ballast doit être placé à bord de la manière prévue à la règle **III/9**.

8.5 Chaque soute à combustible et chaque citerne à water-ballast doit être remplie aux trois quarts environ.

8.6 Un poids équivalant aux poids cumulés de l'ensemble des passagers, des gens de mer et des autres charges autorisées à bord du navire doit être réparti à bord de manière à obtenir une assiette normale en service et à simuler la hauteur du centre de gravité à laquelle correspond l'état le moins stable qui est susceptible de se produire en exploitation. On veillera à assurer la sécurité de tous les membres du personnel au cours de cette opération, des évaluations appropriées des risques devant être effectuées avant de procéder au chargement des poids. Aux fins de la règle **III/8**, les gens de mer seront comptés comme étant des passagers.

8.7 Sauf indication contraire, le poids et la hauteur du centre de gravité sont supposés être les suivants :

.1 Le poids de l'équipement de secours principal doit être simulé en l'installant à l'emplacement normalement occupé par cet équipement, s'il ne se trouve pas à bord au moment de l'épreuve ;

.2 le poids par personne est considéré comme étant 82,5 kg ;

.3 l'emplacement vertical du centre à prendre en compte pour la simulation du poids des passagers, des gens de mer et des autres charges, doit se trouver au moins à 760 mm au-dessus du pont pertinent ; et

.4 lorsque le navire transporte des passagers vers des lieux de plongée, le poids total de l'équipement de plongée doit être pris en compte dans le poids en charge et être installé dans les emplacements où ce matériel serait normalement transporté, comme suit :

.1 l'équipement de plongée de chaque passager transporté est supposé peser au total 36 kg, ce poids comprenant celui des réservoirs d'air comprimé, des harnais, du détendeur, de la ceinture de plomb, de la combinaison de plongée, du masque et d'autres équipements de plongée personnels ; et

.2 le poids de tout compresseur d'air transporté.

8.8 À bord des navires qui disposent, au-dessus du pont principal, d'un pont supérieur auquel les passagers ont accès, la distribution verticale du poids ne doit pas être inférieure à ce qui suit :

Poids sur le pont supérieur = (nombre de passagers sur le pont supérieur) x (poids par passager) x 1,33

Poids sur le pont principal = Poids total utilisé pour l'épreuve – Poids sur le pont supérieur

8.9 Tous les clapets de non-retour dont sont munis les dalots de cockpit ou les drains du pont exposé aux intempéries doivent être maintenus ouverts au cours de l'épreuve.

8.10 Les navires ne doivent pas dépasser les limites fixées à la règle **III/8.12** lorsqu'ils sont soumis au plus grand des moments d'inclinaison suivants :

$$M_p = (W)(B_p)/6; \text{ ou}$$

$$M_w = (P)(A)(H)$$

Dans ces formules:

M_p = le moment d'inclinaison dû aux passagers, exprimé en kilogrammes-mètres

W = le poids total des passagers, à raison de 82,5 kg par passager

B_p = la distance transversale maximale d'un pont auquel les passagers ont accès, exprimée en mètres

M_w = le moment d'inclinaison dû au vent, exprimé en kilogrammes-mètres

P = la pression du vent, qui est :

e) de 36,6 kilogrammes par mètre carré, si le navire est exploité dans des eaux protégées ;

f) de 48,8 kilogrammes par mètre carré, s'il est exploité dans des eaux côtières ;

ou

g) de 73,3 kilogrammes par mètre carré, s'il est exploité dans des eaux non abritées ;

A = la surface, exprimée en mètres carrés, de l'aire latérale projetée du navire au-dessus de la flottaison, y compris de chaque aire projetée de la coque, de la superstructure et de l'aire délimitée par les lisses et la toiture de la structure. Pour les voiliers, il s'agit de la zone des pôles nus ou, lorsque le navire ne dispose pas d'une source d'énergie auxiliaire, lorsque les voiles de cap sont mises ; et

H = la hauteur, exprimée en mètres, du centre de la surface (A) au-dessus de la flottaison, mesurée vers le haut à partir de la flottaison.

8.11 Lorsque cette épreuve est appliquée à des voiliers, on utilise le plus grand des moments d'inclinaison suivants :

.1 Le moment d'inclinaison dû aux passagers indiqué à la règle **III/8.10** ;

.2 le moment d'inclinaison dû au vent indiqué à la règle **III/8.10** ;

.3 le moment d'inclinaison dû au vent calculé au moyen de l'équation M_w =(P)(A)(H) donnée à la règle **III/8.10**, dans laquelle :

M_w = le moment d'inclinaison dû au vent, exprimé en kilogrammes-mètres

P = 4,9 kilogrammes par mètre carré ;

A = la surface exposée au vent du navire, exprimée en mètres carrés, lorsque toutes ses voiles sont déployées et que son assiette est nulle ; et

H = la hauteur, exprimée en mètres, du centre de l'effort de la surface (A) au-dessus de la flottaison, mesurée vers le haut à partir de la flottaison.

8.12.1 Lorsqu'un navire est soumis au plus grand des moments d'inclinaison déterminé conformément à la règle **III/8.10**, la marque de chargement ne doit pas être immergée sur une hauteur supérieure aux pourcentages du franc-bord spécifiés ci-dessous :

.1 50 pour cent pour un navire à pont ras ;

.2 pour un navire à décrochement exploité dans des eaux protégées et disposant de dalots ou de sabords de décharge munis de clapets de non-retour, 100 pour cent lorsque la hauteur totale du franc-bord ne représente pas plus du quart de la distance verticale entre la flottaison et le plat-bord ;

.3 50 pour cent pour tous les navires à décrochement;

.4 pour un navire à cockpit, le pourcentage est calculé au moyen des équations suivantes :

Dans des eaux non abritées : (2L – 1,5LN)/4LOA;

dans des eaux protégées ou côtières : (2L - LN)/4LOA;

Dans ces formules :

LOA = longueur du pont exposé aux intempéries ; et

LN = longueur du cockpit, exprimée dans la même unité que la LOA.

.5 25 pour cent pour un bateau de type ouvert ; et

.6 100 pour cent pour un voilier à pont ras.

8.12.2 Nonobstant les pourcentages spécifiés à la règle **8.12.1**, lorsque le navire est soumis au plus grand des moments d'inclinaison déterminés à la règle **III/8.10**, l'immersion ne doit pas dépasser une valeur équivalant à un huitième de la largeur du navire, mesurée au point correspondant au franc-bord minimal, tel qu'il est défini à la règle **III/1.1.**

8.13 Lorsqu'une épreuve de stabilité simplifiée révèle qu'un navire ne satisfait pas aux prescriptions de la règle **III/8.12**, cette épreuve doit être répétée du début jusqu'à la fin avec une charge réduite équivalant à un nombre plus faible de passagers, ou avec une cargaison d'un poids moindre, ou encore en utilisant toute autre mesure corrective disponible pour permettre au navire de satisfaire aux prescriptions de la règle **III/8.12**.

8.14 Les transbordeurs doivent, eux aussi, être mis à l'essai en utilisant des poids équivalents, obtenus par calcul, ou une autre méthode jugée acceptable par l'Administration, pour déterminer si leur assiette ou leur gîte entraîneront, au cours du chargement ou du déchargement, l'immersion du rebord du pont. Les transbordeurs subissent cet essai avec succès si, lorsqu'ils ont à leur bord le nombre total de passagers et le poids maximal des véhicules qu'ils sont autorisés à transporter, le rebord du pont n'est pas immergé au cours de leur chargement ou de leur déchargement.

8.15 La méthode d'essai de stabilité à appliquer aux navires de commerce de faibles dimensions est décrite à **l'Annexe 2**.

9 Installation du ballast

Tout ballast solide fixe doit être arrimé de façon à en empêcher le ripage et être installé d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.

10 Bateaux de type ouvert

Les bateaux de type ouvert doivent, lorsqu'ils sont en pleine charge, avoir une flottabilité suffisante pour pouvoir rester à flot ; ils devraient avoir une distance métacentrique positive, c'est-à-dire pouvoir se remettre en position droite lorsqu'un moment d'inclinaison est appliqué puis relâché, alors que leur envahissement est total. Un bateau de type ouvert sera considéré par l'Administration comme ayant une flottabilité suffisante en le soumettant à une épreuve d'ordre pratique ou lorsque des calculs détaillés apportent la preuve que la flottabilité du navire est supérieure au poids cumulé du navire et de son chargement.

11 Matériaux flottants en mousse

11.1 L'installation, à bord d'un navire, de mousse en tant que matériau flottant n'est possible que si elle est approuvée par l'Administration.

11.2 Lorsque de la mousse est installée à bord d'un navire en tant que matériau flottant, le propriétaire doit s'assurer que les essais ci-après sont effectués et que les prescriptions sont respectées d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration :

.1 La mousse ne doit pas être installée dans des espaces vides contenant des sources d'inflammation ;

.2 la mousse ne doit pas être installée à côté d'une citerne à combustible, à moins que les soudures d'angle de la cloison séparant la citerne de l'espace soient doubles et continues ;

.3 la structure qui entoure la mousse doit être suffisamment robuste pour en permettre la flottabilité ; les espaces vides remplis de mousse devraient être enduits entièrement de revêtement si le navire est en acier ou en aluminium ;

.4 les tuyautages et les câbles ne doivent pas traverser les espaces remplis de mousse, sauf s'ils sont placés à l'intérieur de gaines et de chemins de câbles accessibles à leurs deux extrémités ;

.5 Des blocs de mousse doivent :

.1 être utilisés dans chaque zone susceptible d'être exposée à l'eau ; et

.2 ces blocs doivent être munis d'une enveloppe de protection approuvée par l'Administration, pour éviter de les endommager ;

.6 La mousse utilisée en tant que matériau flottant :

.1 ne doit pas absorber l'eau ;

.2 doit avoir une structure stable dans les conditions de service ;

.3 doit être chimiquement inerte par rapport à d'autres agents avec lesquels elle pourrait être en contact ;

.4 doit être bien maintenue en place ; et

.5 doit pouvoir être enlevée facilement pour permettre l'inspection de l'espace vide.

.7 La mousse doit être soumise pendant au moins 7 jours d'affilée à un essai d'immersion dans l'eau pour démontrer d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration que sa résistance est suffisante pour supporter une charge hydrostatique équivalente à celle qui lui serait imposée si le navire était immergé jusqu'au pont de cloisonnement ; et

.8 Le propriétaire ou l'exploitant doit obtenir des échantillons de la mousse au cours de son installation et déterminer la densité de la mousse une fois qu'elle a été installée.

PARTIE C – ÉTANCHÉITÉ À L'EAU

12 Assèchement des ponts exposés aux intempéries

12.1 Le pont exposé aux intempéries de tous les navires doit être étanche à l'eau ou muni de dispositifs de fermeture qui garantissent cette étanchéité. Le drainage du pont exposé aux intempéries doit être tel que son étanchéité à l'eau ne soit pas compromise.

12.2 Lorsqu'un pont est muni de pavois qui pourraient retenir de l'eau embarquée, ces pavois doivent être dotés de sabords de décharge efficaces.

12.3 Les sabords de décharge doivent avoir une section au moins égale à 5% de la surface des pavois et être situés dans le tiers inférieur de la hauteur des pavois, dont la base doit être au ras du pont.

12.4 Les navires d'une longueur hors tout inférieure à 12 mètres, qui sont certifiés aptes à être exploités dans des eaux côtières, comportent un décrochement à l'arrière, sont munis de pavois sur tout leur pourtour, et naviguent toujours avec une assiette positive, peuvent être pourvus de deux sabords minimum (dont un sur bâbord et un sur tribord) pratiqués dans l'arcasse, ayant chacun une ouverture de 225 cm^2 au moins.

12.5 Lorsqu'un volet battant ou un clapet de non-retour est fixé à un sabord de décharge, le jeu d'assemblage doit être suffisant pour empêcher tout grippage et les charnières doivent, le cas échéant, être munies d'axes ou de gonds en un matériau non corrodable. Les charnières doivent normalement être fixées le long du bord supérieur du volet battant ou du clapet de non-retour.

12.6 Lorsque les zones du pont proches des parois d'un navire, dans lesquelles de l'eau pourrait être retenue représentent moins du dixième de la longueur de ce navire, des sabords de décharge d'une section plus faible peuvent être jugés acceptables. La section ainsi réduite peut être déterminée sur la base du volume d'eau susceptible d'être retenu.

12.7 Lorsqu'il n'est pas possible d'installer des sabords de décharge à bord d'un navire, d'autres moyens doivent être prévus, qui permettent d'évacuer efficacement l'eau retenue et soient jugés satisfaisants par l'Administration.

12.8 Les structures et espaces qui sont considérés comme n'étant pas étanches aux intempéries doivent être pourvus de dispositifs de drainage efficaces.

12.9 Lorsque des cargaisons doivent être arrimées en pontée, l'arrimage doit être effectué en veillant à ne pas empêcher l'eau de s'écouler librement hors du pont.

13 Conduits d'aération

13.1 Lorsqu'ils sont situés sur le pont exposé aux intempéries, les conduits d'aération doivent être maintenus le plus près possible de l'axe longitudinal du navire et leur hauteur au-dessus du pont doit être suffisante pour empêcher qu'un envahissement par les hauts se produise lorsque le navire est incliné par mer agitée.

13.2 Tout conduit d'aération dont la sortie se trouve à une hauteur telle qu'il serait immergé à un angle quelconque précédant l'angle auquel se produirait l'envahissement par les hauts du navire, doit être équipé d'un moyen qui empêche automatiquement l'entrée d'eau tout en permettant au conduit de continuer à fonctionner. Les conduits d'aération dont la sortie se trouve à une hauteur telle qu'ils ne seraient pas immergés à l'angle auquel se produirait l'envahissement par les hauts du navire, doivent être agencés de manière à être protégés contre l'entrée d'eau provenant de la pluie ou des embruns.

14 Prises d'eau et décharges

14.1 Les ouvertures situées au-dessous du pont exposé aux intempéries doivent être pourvues de moyens de fermeture efficaces.

14.2 Lorsque l'ouverture a été pratiquée pour permettre l'entrée ou l'écoulement d'eau au-dessous d'une ligne tracée à 150 mm au-dessus de la marque de chargement, elle doit être munie d'une prise d'eau à la mer, d'une soupape, ou d'un autre moyen de fermeture positive qui soit aisément accessible en cas d'urgence.

14.3 Lorsque l'ouverture est destinée à recevoir un loch ou un autre capteur pouvant être retiré, elle doit être pratiquée de manière à être parfaitement étanche à l'eau et doit être pourvue d'un moyen qui permette de la fermer avec efficacité lorsqu'un tel appareil est enlevé.

14.4 Les tuyauteries de prise et d'évacuation d'eau provenant des WC (toilettes) doivent être munies des dispositifs fixés à la coque prescrits par la règle **III/14**. Lorsque le rebord d'un WC se trouve à moins de 300 mm au-dessus de la flottaison la plus élevée du navire, des dispositifs antisiphoniques doivent être prévus.

15 Matériaux utilisés pour les vannes et tuyautages connexes

15.1 Les vannes ou accessoires similaires fixés à la muraille du navire, au-dessous de la flottaison, doivent normalement être en acier, bronze ou autre matériau résistant au feu et non fragile, ou en un matériau équivalent. Les vannes en fonte ordinaire ou matériau similaire ne sont pas acceptables.

15.2 Si l'on utilise des tuyautages en matière plastique, ces tuyautages doivent être de bonne qualité et d'un type adapté à l'usage auquel ils sont destinés. De tels tuyautages doivent être disposés de manière à réduire au minimum le risque d'endommagement accidentel. Lorsqu'ils sont installés à l'intérieur d'un compartiment moteur ou dans une zone présentant un risque d'incendie, un moyen doit être prévu qui permette, en cas d'endommagement du tuyautage, d'arrêter l'écoulement d'eau, et qui puisse être actionné depuis l'extérieur de l'espace.

PARTIE D – COMPARTIMENTAGE

16 Cloisons d'abordage

16.1 Les navires d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 20 m construits après le 1er juillet 2002 sont tenus de disposer d'une cloison d'abordage installée conformément aux règles **III/17.1** et **III/17.2.**

16.2 Un navire d'une longueur hors tout inférieure à 20 m construit après le 1er juillet 2002 doit disposer d'une cloison d'abordage :

.1 s'il est existant et certifié apte à transporter 50 passagers ou plus ;

.2 s'il est neuf et certifié apte à transporter 12 passagers ou plus ;

.3 si sa longueur est supérieure à 12 m et s'il est certifié apte à être exploité dans des eaux côtières ; ou

.4 s'il est certifié apte à être exploité dans des eaux non abritées.

16.3 Les transbordeurs rouliers d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 20 m qui peuvent faire route en marche avant ou en marche arrière doivent disposer, en plus de la cloison d'abordage exigée à la règle **III/16.1**, d'une cloison d'abordage installée conformément aux règles **III/17.1** et **III/17.3**.

16.4 L'Administration décidera de la mesure dans laquelle la présente règle s'appliquera aux navires existants, cette décision devant être consignée dans la section du Certificat de sécurité SCV intitulée « Observations ».

17 Construction et emplacement des cloisons d'abordage

17.1 Chaque cloison d'abordage prescrite par la règle **III/16** doit être construite de la manière indiquée à la règle **III/18** ; toutefois :

.1 elle doit se prolonger jusqu'au pont exposé aux intempéries ou jusqu'à un pont situé au-dessus du pont de cloisonnement, si celui-ci est plus bas, à bord des navires certifiés aptes à être exploités dans des eaux côtières et dans des eaux non abritées ; et

.2 aucun type de percement ou d'ouverture ne doit être pratiqué dans cette cloison, sauf s'il s'agit de percements effectués aussi haut et aussi près de l'axe longitudinal du navire que possible, et si un moyen permettant de les rendre étanches à l'eau est prévu.

17.2 La cloison d'abordage avant dont un navire doit disposer en application de la règle **III/16** doit être :

.1 située à l'arrière de la perpendiculaire avant, à une distance au moins égale à 5% mais ne dépassant pas 15% de la longueur entre perpendiculaires ou, pour les navires ayant une étrave à bulbe qui s'étend à l'avant de la perpendiculaire avant et qui représente plus de 2% du volume du navire sous l'eau, cette cloison doit être située à l'arrière du milieu de la longueur de cette extension, à une distance au moins égale à 5% mais ne dépassant pas 15% de la longueur entre perpendiculaires ; et

.2 installée dans un seul plan, sans décrochement ni baïonnette, jusqu'au pont de cloisonnement.

17.3 La cloison d'abordage arrière d'un transbordeur amphidrôme d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 20 m, qui est prescrite par la règle **III/16.3**, doit être :

.1 située à l'avant de la perpendiculaire arrière, à une distance au moins égale à 5% mais ne dépassant pas 15% de la longueur entre perpendiculaires ; et

.2 installée dans un seul plan, sans décrochement ni baïonnette, jusqu'au pont de cloisonnement. .

18 Cloisons de compartimentage étanches à l'eau

18.1 Lorsqu'un navire est tenu d'être équipé de cloisons d'abordage ou de compartimentage étanches à l'eau, chaque cloison étanche à l'eau doit être suffisamment résistante pour rester étanche sous une colonne d'eau s'élevant jusqu'au haut de la cloison.

18.2 Chaque cloison étanche à l'eau doit se prolonger jusqu'au pont de cloisonnement et être installée dans un seul plan, sans baïonnettes ni décrochements, dans la mesure du possible et du raisonnable. Les baïonnettes et décrochements qui pourraient être autorisés doivent satisfaire aux prescriptions applicables au compartimentage qui sont énoncées dans le présent chapitre.

18.3 Le nombre de percements effectués dans une cloison étanche à l'eau doit être réduit au minimum. Toute traversée d'une telle cloison doit être réalisée aussi haut et aussi près de l'axe longitudinal du navire que possible, et être rendue étanche à l'eau.

18.4 L'installation, sur les cloisons étanches à l'eau, de vannes à glissière ne doit pas être autorisée.

18.5 Les portes ménagées dans une cloison étanche à l'eau doivent, elles aussi, être étanches à l'eau et être maintenues fermées en mer, à moins que le capitaine estime qu'elles peuvent être ouvertes.

18.6 À bord des navires neufs, l'état des portes devrait être indiqué au poste de conduite.

18.7 L'Administration décidera de la mesure dans laquelle la présente règle s'appliquera aux navires construits avant le 1er juillet 2002.

19 Compartimentage des navires de charge

Les navires de charge d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 20 m construits après le 1er juillet 2002 doivent être équipés de cloisons d'abordage étanches à l'eau à chaque extrémité du local de machines dans lequel se trouve l'appareil propulsif principal.

20 Compartimentage des navires à passagers

20.1 Les navires à passagers d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 20 m construits après le 1er juillet 2002 doivent être équipés de cloisons étanches à l'eau installées conformément à la règle **III/21**.

20.2 Les navires à passagers d'une longueur hors tout inférieure à 20 m construits après le 1er juillet 2002 doivent disposer de cloisons étanches à l'eau conformes à la règle **III/21** :

.1 lorsqu'ils transportent 50 passagers ou plus, ou s'il s'agit de navires neufs, 12 passagers ou plus ;

.2 lorsque leur longueur hors tout est supérieure à 12 m et qu'ils sont certifiés aptes à être exploités dans des eaux côtières ; ou

.3 lorsqu'ils sont certifiés aptes à être exploités dans des eaux non abritées.[6]

21 Emplacement des cloisons étanches à l'eau utilisées pour le compartimentage

21.1 La distance maximale entre les cloisons principales transversales étanches à l'eau adjacentes d'un navire qui est tenu, aux termes de la règle **III/20**, de satisfaire aux dispositions de la présente règle, ne doit pas être supérieure à la plus faible des valeurs ci-après :

.1 au tiers de la longueur du pont de cloisonnement ; ou

.2 à la distance obtenue à l'aide de l'équation suivante :

$$d = \frac{(F)(f)(L)}{D}$$

dans laquelle :

F = le facteur « longueur envahissable », indiqué à la table **III/21.1** ;
f = le franc-bord réel, exprimé en mètres, calculé pour chaque couple de cloisons adjacentes de la manière indiquée à la règle **III/21.2** ;
L = la longueur sur pont, exprimée en mètres et mesurée sur le pont de cloisonnement ; et
D = le creux, exprimé en mètres et mesuré au milieu du navire en un point situé à une distance de l'axe égale au quart de la largeur maximale, depuis la face interne du ou des bordés du fond jusqu'au niveau de la face supérieure du pont de cloisonnement. (Voir la **Figure III/21-1**).

[6] Les navires à passagers auxquels le présent Recueil s'applique doivent être exploités à 20 milles marins ou moins du port ou du refuge sûr le plus proche.

TABLE III/21
TABLE DES FACTEURS « LONGUEUR ENVAHISSABLE »

(d/L)x 100	F
de 0 à 15	0,33
20	0,34
25	0,36
30	0,38
35	0,43
40	0,48
45	0,54
50	0,61
55	0,63
60	0,58
65	0,53
70	0,48
75	0,44
80	0,40
85	0,37
de 90 à 100	0,34

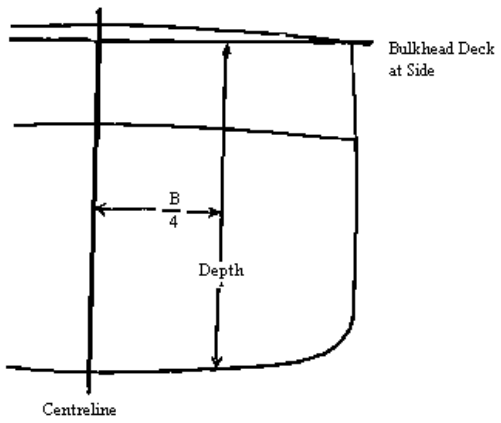
NOTE 1 : Dans cette formule :

d = la distance, exprimée en mètres, entre le point médian du compartiment et le point situé le plus à l'avant sur le pont de cloisonnement, tonture non comprise ; et
L = la longueur sur pont, exprimée en mètres et mesurée sur le pont de cloisonnement

NOTE 2 : Les valeurs intermédiaires du facteur « longueur envahissable » peuvent être obtenues par interpolation.

Figure III/21-1

Emplacement transversal pour la mesure du creux (D)



Bulkhead Deck at side : Livet du pont de cloisonnement
Depth = Creux
Centreline : Axe

21.2 Le franc-bord réel pour chaque compartiment est calculé à l'aide de l'équation suivante :

$$f = (a+b)/2$$

Dans cette équation :

f = le franc-bord réel, exprimé en mètres.
a = le franc-bord, exprimé en mètres et mesuré :

.1 au niveau de la cloison avant principale transversale étanche à l'eau ; et

.2 depuis la flottaison la plus élevée, jusqu'à :

.1 la face supérieure du pont de cloisonnement à bord d'un navire à pont ras ; et

.2 lorsque le pont de cloisonnement d'un navire présente un décrochement, jusqu'à la ligne tracée à la **figure III/21-2** ; ou

.3 lorsque le navire comporte un hublot ouvrable au-dessous du pont de cloisonnement, jusqu'à la ligne tracée à la **figure III/21-3**.

b = le franc-bord, exprimé en mètres et mesuré :

.1 au niveau de la cloison arrière principale transversale étanche à l'eau ; et

.2 depuis la flottaison la plus élevée, jusqu'à :

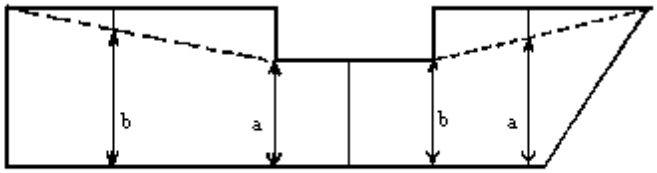
.1 la face supérieure du pont de cloisonnement à bord d'un navire à pont ras ; et

.2 lorsque le pont de cloisonnement d'un navire présente un décrochement, jusqu'à la ligne tracée à la **figure III/21-2** ; ou

.3 lorsque le navire comporte un hublot ouvrable au-dessous du pont de cloisonnement, jusqu'à la ligne tracée à la **figure III/21-3**.

Figure III/21-2

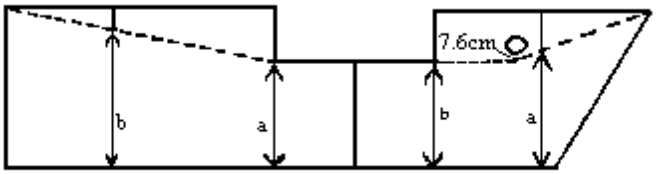
Mesure du franc-bord – Navire dont le pont de cloisonnement présente un décrochement



(a et b sont indiqués pour deux compartiments choisis à titre d'exemple)

Figure III/21-3

Mesure du franc-bord – Navire dont le pont de cloisonnement présente un décrochement et qui comporte un hublot au-dessous du pont de cloisonnement



21.3 Les navires qui sont tenus, aux termes de la règle **III/20**, d'être équipés de cloisons étanches à l'eau doivent être mesurés et compartimentés en appliquant le calcul de compartimentage simplifié présenté à l'**Annexe 3**.

CHAPITRE IV
MACHINES

PARTIE A – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1 Prescriptions générales

1.1 La conception, la construction, l'installation et l'exploitation de l'appareil propulsif et des machines auxiliaires, des systèmes de tuyautages et des circuits sous pression, de l'appareil à gouverner et des dispositifs de sécurité associés doivent être jugées satisfaisantes par l'Administration. Les présentes prescriptions sont considérées comme étant satisfaisantes lorsqu'elles sont conformes à celles d'une société de classification reconnue par l'Administration.

1.2 À bord de tous les navires, l'appareil propulsif principal et tous les dispositifs auxiliaires essentiels à la propulsion et à la sécurité du navire doivent être conçus de façon à fonctionner tels qu'ils ont été installés à bord, lorsque le navire est en position droite ou lorsqu'il a une inclinaison inférieure ou égale à 15° d'un bord ou de l'autre en condition statique (gîte) et, dans le cas des navires neufs, à 22,5° en condition dynamique (roulis) d'un bord ou de l'autre avec, simultanément, un tangage positif ou négatif de 7,5°.

1.3 À bord des navires neufs, aucune connexion directe ne doit être autorisée dans le système de ventilation entre les locaux de machines et les locaux d'habitation et cuisines.

1.4 Les démarreurs, génératrices et tous les dispositifs qui pourraient produire des étincelles doivent être installés le plus haut possible au-dessus des cales. Le matériel électrique installé dans des locaux, compartiments ou enceintes contenant des machines fonctionnant avec de l'essence ou avec d'autres combustibles liquides ayant un point d'éclair égal ou inférieur à 43º C, ou contenant des réservoirs destinés au stockage de tels combustibles, doit être antidéflagrant, intrinsèquement sûr ou protégé contre l'inflammation pour pouvoir être utilisé en présence d'essence.

1.5 Tous les moteurs de propulsion installés à bord du navire doivent être pourvus d'instruments de mesure indiquant le nombre de tours par minute (t/min) des moteurs, la température de l'eau de refroidissement rejetée et la pression de l'huile de graissage. Ces instruments doivent être bien en vue au poste de conduite.

1.6 Un couvercle, une rambarde ou un garde-corps doit assurer une protection adéquate contre le risque que font courir les engrenages ou les machines tournantes, par exemple.

1.7 Des vannes d'arrêt, installées de manière à pouvoir stopper le débit du combustible, doivent être fixées sur les conduites d'alimentation en combustible liquide.

.1 Une vanne au niveau du raccordement à la soute et une à l'extrémité de la conduite côté moteur pour stopper le débit du combustible lors de l'entretien des accessoires. La vanne située au niveau de la soute doit pouvoir être actionnée manuellement, de préférence depuis un endroit accessible sur le pont exposé aux intempéries, mais elle peut l'être au niveau de la soute, lorsque celle-ci se trouve à l'extérieur du local des machines ; et

.2 Lorsque la poignée de la vanne d'arrêt fixée à la soute à combustible se trouve à l'intérieur du local des machines, la vanne doit être agencée de manière à pouvoir

être actionnée aisément depuis l'extérieur du local des machines, lorsque toutes les ouvertures donnant accès à ce local sont fermées.

1.8 Les conduites de remplissage de combustible liquide et les conduits d'aération doivent être en un matériau compatible avec le combustible, qui ne fasse pas de coques ; ils doivent disposer de supports adéquats et être de dimensions suffisantes pour éviter tout déversement au cours du remplissage. Les conduits d'aération doivent déboucher à l'air libre, leur orifice de sortie devant être au même niveau que le bec de remplissage du combustible ou à un niveau plus élevé et protégé contre :

.1 l'introduction d'eau – par un col de cygne ou un autre moyen efficace ; et

.2 l'introduction de flammes – par une membrane en toile métallique, qui puisse être détachée pour la nettoyer.

1.9 Les conduits d'aération d'un diamètre intérieur de plus de 10 mm qui desservent une soute à combustible liquide ou une autre soute doivent être munis d'un dispositif de fermeture d'un type permettant d'éviter qu'une pression excessive s'exerce sur les parois de la soute. Des dispositions doivent être prévues pour casser le vide lorsque du combustible est pompé hors de la soute ou que celle-ci est vidée.

1.10 L'utilisation de tuyaux souples non métalliques ne doit être autorisée que dans des emplacements où il est difficile d'installer des tuyaux fixes ou lorsque ces tuyaux sont nécessaires du fait de l'emploi, pour les machines, de fixations souples, sous réserve de ce qui suit :

.1 Lorsque le constructeur des machines le prescrit, on utilisera des fixations assemblées en usine ;

.2 des colliers de serrage peuvent être utilisés pour d'autres installations de tronçons de tuyaux ne dépassant pas 760 mm, à condition que ces tuyaux ne soient pas soumis à des pressions supérieures à 35 kPa ;

.3 dans un système d'alimentation en combustible de groupe moteur, le tuyau doit être d'un type approuvé et résistant au feu/doté d'une armature métallique ou protégé d'une autre manière contre l'incendie ; et

.4 ces tuyaux doivent être installés et placés de manière à réduire au minimum le risque d'endommagement accidentel.

1.11 Dans les systèmes et applications pour lesquels la règle **IV/1.10** autorise l'utilisation de colliers de serrage pour fixer les tuyaux souples :

.1 deux colliers de serrage sont nécessaires ;

.2 les colliers doivent être en un matériau métallique résistant à la corrosion ; et

.3 La puissance de serrage des colliers ne doit pas dépendre de la tension de leur ressort.

1.12 Les espaces fermés qui contiennent des machines fonctionnant avec de l'essence ou avec d'autres combustibles liquides ayant un point d'éclair égal ou inférieur à 43º C doivent être équipés d'un dispositif de détection de vapeurs inflammables.

1.13.1 Les tuyautages utilisés dans les systèmes et circuits ci-après doivent être en un matériau ferreux ou en un autre[7] matériau offrant une norme de sécurité équivalente, approuvée par l'Administration.

.1 Circuit de combustible ;

.2 collecteur principal d'incendie ;

.3 dispositif fixe d'extinction de l'incendie au CO_2 ;

.4 circuit d'assèchement ;

.5 système de gouverne ;

.6 système de propulsion, ainsi que dispositifs auxiliaires et commandes nécessaires ;

.7 système de production d'énergie électrique principale et de secours du navire et dispositifs auxiliaires nécessaires ; et

.8 système dont l'Administration a établi qu'il était d'une importance cruciale pour la survie du navire ou la protection du personnel de bord.

1.13.2 L'installation à travers les locaux d'habitation et/ou les espaces contenant des citernes d'eau de ballast, de tuyautages de combustible doit être évitée, dans toute la mesure du possible, à bord des navires existants, et n'est pas autorisée à bord des navires neufs.

1.14 Les réservoirs à diesel peuvent être intégrés à la structure de la coque uniquement lorsque le navire est en acier ou en aluminium. Cette intégration n'est pas acceptable si la construction est en matière plastique renforcée de fibres ou « en sandwich ». Toutes les autres citernes à combustible doivent être indépendantes de la coque.

1.15.1 Les citernes à combustible indépendantes doivent satisfaire aux dispositions suivantes :

.1 Elles doivent être en acier ou en aluminium ;

.2 l'indicateur de niveau doit être d'un type approuvé, être fixé uniquement à un réservoir à diesel et être en un matériau résistant à la chaleur, protégé contre tout dommage mécanique et pourvu de soupapes à fermeture automatique entre l'indicateur et la citerne ;

.3 lorsqu'une quelconque de ses dimensions est supérieure à 760 mm, la citerne doit être équipée de chicanes pour conserver sa résistance et contrôler les oscillations excessives du combustible ; et

[7] Résolution MSC.313(88) – Amendements aux directives pour l'utilisation de tuyaux en matière plastique à bord des navires (Résolution A.753(18)).

.4 les indicateurs de niveau cylindriques en verre ne sont pas autorisés à bord des navires neufs.

1.15.2 Les citernes à combustible doivent être mises à l'épreuve sous une pression de 30 kPa.

1.15.3 Les citernes à combustible doivent être connectées à une masse commune.

1.15.4 Les citernes à combustible doivent être supportées et ancrées de manière satisfaisante pour éviter tout mouvement.

1.15.5 À bord des navires neufs, les citernes à combustible doivent être pourvues d'un point d'échantillonnage, placé aussi près que possible du fond de la citerne, pour déceler la présence d'eau et pouvoir l'évacuer.

2. Moteurs à essence utilisés pour la propulsion

2.1 Les moteurs intérieurs utilisant un combustible dont le point d'éclair est inférieur à 43º C ne sont pas autorisés.

2.2 Nonobstant les dispositions de la règle **2.1**, les navires existants qui sont déjà équipés d'un moteur intérieur à essence peuvent être autorisés à continuer à naviguer, à condition :

.1 que ce moteur soit situé dans un espace efficacement clos, équipé d'un dispositif fixe d'extinction de l'incendie ;

.2 que des dispositions soient prises pour bien aérer l'espace dans lequel se trouve le moteur avant de mettre ce dernier en marche ;

.3 que les dispositifs électriques situés à l'intérieur du compartiment moteur et de celui des citernes soient protégés contre l'inflammation des gaz inflammables environnants ;

.4 que le tuyau souple qui pourrait être utilisé entre le moteur et toute conduite métallique solidement fixée pour éviter que les vibrations puissent entraîner une défaillance, soit un tuyau de combustible résistant à l'incendie ou protégé contre l'incendie d'une autre manière ;

.5 qu'ils ne transportent pas plus de 12 passagers;

.6 que ces navires soient certifiés aptes à être exploités uniquement dans des eaux protégées ou côtières ; et

.7 que les quantités de combustible transportées soient limitées à celles qui sont nécessaires pour effectuer le voyage en toute sécurité.

2.3 Un moteur à essence ne doit pas être utilisé pour remplacer le moteur intérieur à essence installé à bord d'un navire existant.

3 Moteurs hors-bord

3.1 Les navires équipés de moteurs hors-bord à essence ou diesel doivent :

.1 être certifiés aptes à être exploités uniquement dans des eaux protégées et côtières ;

.2 leurs moteurs doivent être solidement fixés à la coque ;

.3 leurs moteurs doivent disposer de puits efficacement asséchés et suffisamment longs pour que ces moteurs puissent être basculés vers le haut ;

.4 lorsqu'ils sont équipés d'un seul moteur hors-bord et qu'ils naviguent au-delà d'eaux protégées, disposer d'un moteur hors-bord auxiliaire suffisamment puissant pour leur permettre de retourner en toute sécurité au port ou dans un refuge sûr ; et

.5 transporter une quantité de combustible limitée à celle qui est nécessaire pour effectuer le voyage en toute sécurité.

3.2 L'essence destinée aux moteurs hors-bord doit être stockée :

.1 dans des récipients portatifs qui puissent être aisément jetés à la mer ; ou

.2 dans un réservoir fixé à demeure à bord, qui soit indépendant de la coque, lorsque :

.1 le navire est à coque rigide ou lorsqu'il s'agit d'un bateau pneumatique à coque rigide ;

.2 le réservoir est en acier doux ou en acier inoxydable et est situé dans un endroit sûr ;

.3 le résultat d'un essai auquel le réservoir est soumis sous une pression de 30 kPa, est jugé satisfaisant par un inspecteur ;

.4 l'orifice de sortie du tuyau de dégagement des gaz du réservoir à essence est protégé par un accessoire à l'épreuve des inflammations ; et

.3 les dispositifs électriques situés à l'intérieur du compartiment du moteur et de celui des citernes à combustible doivent être protégés contre l'inflammation de tous gaz inflammables environnants (être antidéflagrants);

3.3 Lorsqu'il existe un risque d'accumulation de vapeurs d'hydrocarbures et qu'une source d'inflammation potentielle est présente, l'installation à bord d'un réservoir à essence fixé à demeure n'est pas autorisée.

4 Ventilation des locaux contenant de l'essence

4.1 Les locaux dans lesquels se trouvent des machines fonctionnant à l'essence ou des réservoirs à essence, doivent être dotés d'un système de ventilation conforme aux dispositions de la présente règle et constitué des éléments suivants :

.1 Pour un espace clos :

.1 d'au moins deux conduits d'alimentation en air assurant une ventilation naturelle, situés à l'une des extrémités de l'espace, qui se prolongent de chaque côté de cet espace jusqu'à sa partie la plus basse ou jusqu'au bouchain ; et

.2 d'un système mécanique d'évacuation de l'air vicié constitué d'au moins deux conduits d'évacuation situés à l'extrémité opposée à celle où sont installés les conduits d'alimentation en air, qui se prolongent de chaque côté de cet espace jusqu'à sa partie la plus basse ou jusqu'au bouchain pour rejoindre un ou plusieurs extracteurs d'air vicié mus par une source d'énergie;

.2 Pour un espace partiellement clos, d'au moins un conduit de ventilation installé dans la partie avant et d'un dans la partie arrière de l'espace, ou disposés d'une autre manière prescrite par l'Administration. Les conduits des espaces partiellement clos doivent être pourvus de manches ou d'écopes, telles qu'exigées à la règle **IV/4.9**.

4.2 Le système mécanique d'évacuation de l'air vicié prescrit par la règle **IV/4.1.1.2** doit être capable d'assurer le renouvellement de l'air de la manière indiquée au **Tableau IV.4.2**, en fonction des dimensions de l'espace.

TABLEAU IV.4.2

Volume de l'espace, en mètres cubes		**Durée de chaque renouvellement d'air (en minutes)**
Plus de	**Pas plus de**	
0	14	2
14	28,5	3
28,50	43	4
43	--------	5

4.3 Le moteur des extracteurs d'air vicié installés dans les espaces dont la ventilation doit être assurée aux termes de la présente règle, doit être placé aussi haut que possible au-dessus du bouchain. Les pales des extracteurs doivent être anti-étincelles afin de préserver leur boîtier.

4.4 Lorsqu'un dispositif fixe d'extinction de l'incendie au gaz est installé dans un espace, les extracteurs d'air vicié mus par une source d'énergie qui se trouvent dans cet espace doivent tous cesser automatiquement et instantanément de fonctionner lorsque l'agent d'extinction est introduit.

4.5 Les interrupteurs des extracteurs d'air vicié doivent être situés à l'extérieur des espaces dont la ventilation doit être assurée aux termes de la présente règle ; ils doivent être reliés par un dispositif d'asservissement à l'interrupteur de démarrage et au commutateur d'allumage afin qu'ils se mettent en marche avant que le circuit du démarreur ou que l'allumage du moteur aient été activés. Un avertissement placé à côté de l'interrupteur doit indiquer en rouge que les extracteurs doivent être actionnés avant de démarrer les moteurs et qu'ils doivent fonctionner pendant une durée suffisante pour assurer au moins un renouvellement complet de l'air de l'espace qu'ils desservent.

4.6 La section des conduits de ventilation doit être suffisante pour limiter la vitesse de l'air à 10 m/s maximum. Les conduits peuvent avoir n'importe quelle forme, mais la section de l'un ne doit en aucun cas être supérieure au double de celle de l'autre.

4.7 Les conduits doivent être installés de manière à ce que l'eau qui est normalement recueillie dans le bouchain ne fasse pas obstacle à l'écoulement de l'air.

4.8 Les conduits doivent toujours être en un matériau rigide, qui ne permette à aucune quantité appréciable de vapeur de circuler ailleurs qu'à travers les ouvertures normales, et qui soit le même que celui de la coque, ou en un matériau non combustible. Ils doivent mener le plus directement possible de leur ouverture d'admission d'air à leur sortie, et être solidement fixés et maintenus en place.

4.9 Les conduits d'alimentation en air doivent être pourvus, au niveau de leur ouverture d'admission d'air, d'un manche ou d'une écope dont la section libre ne doit pas être inférieure au double de la section requise du conduit. Lorsque le manche ou l'écope est muni(e) d'un écran de protection, la section de l'orifice doit être élargie pour compenser la surface occupée par les fils de l'écran. Le manche ou l'écope doit être maintenu(e) ouvert(e) à tout moment, sauf lorsque les conditions météorologiques sont telles que le navire serait mis en péril si les ouvertures n'étaient pas temporairement fermées.

4.10 Les orifices des conduits ne doivent pas être placés dans un endroit où le flux naturel de l'air est indûment obstrué, non plus qu'à côté de sources potentielles d'inflammation des vapeurs, ou là où de l'air vicié risquerait de s'introduire dans un conduit d'alimentation.

4.11 Des dispositions doivent être prises pour que l'on puisse fermer tous les manches ou écopes des conduits d'alimentation et tous les orifices de décharge des conduits d'évacuation de l'air vicié d'un espace protégé par un dispositif fixe d'extinction au gaz. Tous les moyens de fermeture doivent être aisément disponibles, installés à proximité de la prise d'air et pouvoir être actionnés depuis l'extérieur de l'espace protégé.

5 Ventilation des locaux contenant du diesel

5.1 Les locaux dans lesquels se trouvent des moteurs diesel doivent être équipés d'au moins deux conduits qui assurent une ventilation naturelle ou fournissent, grâce à une source d'énergie, une alimentation en air et l'évacuation de l'air vicié. La surface totale de la prise d'air et celle de la sortie d'air de chaque conduit de ventilation ne doit pas être inférieure à 650 mm^2 par tranche de 300 cm de la largeur du navire. Ces surfaces minimales doivent être augmentées en fonction des besoins lorsque les conduits sont considérés comme assurant une partie de l'alimentation en air des moteurs.

5.2 Les conduits doivent toujours être en un matériau rigide, qui ne permette à aucune quantité appréciable de vapeur de circuler ailleurs qu'à travers les ouvertures normales, et qui soit non combustible. Ils doivent mener le plus directement possible de leur ouverture d'admission d'air à leur sortie, et être solidement fixés et maintenus en place.

5.3 Les conduits d'alimentation en air doivent être pourvus d'un manche ou d'une écope dont la section libre ne soit pas inférieure au double de la section requise du conduit, et qui doit être maintenu(e) ouvert(e) à tout moment, sauf lorsque les conditions météorologiques sont telles que le navire serait mis en péril si les ouvertures n'étaient pas temporairement fermées.

5.4 Des volets d'incendie doivent être installés dans tous les conduits qui desservent des zones équipées de dispositifs fixes d'extinction de l'incendie au gaz.

5.5 Les orifices des conduits ne doivent pas être placés dans un endroit où le flux naturel de l'air est indûment obstrué, non plus qu'à côté de sources potentielles d'inflammation des vapeurs ou là où de l'air vicié risquerait de s'introduire dans un conduit d'alimentation.

5.6 Des dispositions doivent être prises pour que l'on puisse fermer tous les manches ou écopes des conduits d'alimentation et tous les orifices de décharge des conduits d'évacuation de l'air vicié d'un espace protégé par un dispositif fixe d'extinction au gaz. Tous les moyens de fermeture doivent être aisément disponibles et installés à proximité de la prise d'air.

5.7 Les locaux qui contiennent un réservoir à huile diesel mais pas de machines doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

.1 Un local ayant un volume égal ou supérieur à 14 m^3 doit disposer d'une prise d'air en col de cygne dont le diamètre ne soit pas inférieur à 65 mm.

.2 Un local ayant un volume inférieur à 14 m^3 doit disposer d'une prise d'air en col de cygne dont le diamètre ne soit pas inférieur à 40 mm.

.3 Les orifices des prises d'air ne doivent pas être situés à côté de sources potentielles d'inflammation des vapeurs.

6 Échappements

6.1 Les sorties d'échappement des moteurs qui traversent la coque au-dessous du pont exposé aux intempéries doivent être munies d'un moyen permettant d'empêcher qu'un envahissement par retour d'eau dans la coque puisse se produire par le biais de l'échappement. Ce moyen peut être intégré au système au stade de la conception ou lui être ajouté, sous la forme d'une soupape intégrée ou d'un accessoire amovible, qui puisse être actionné(e) aisément en cas d'urgence.

6.2 Les sorties d'échappement des moteurs doivent être isolées. Lorsque des conduites d'échappement sont installées à proximité de tuyautages de combustible liquide à haute pression, l'isolation devrait être imperméable aux hydrocarbures.

7 Démarrage des moteurs

7.1 Les moteurs doivent être pourvus soit ;

.1 d'un démarreur manuel ; soit

.2 d'un démarreur mécanique ; soit

.3 d'un démarreur électrique et de batteries indépendantes installées de la manière prévue à la règle **IV/21** ; soit

.4 d'autres moyens de démarrage jugés acceptables par l'Administration.

7.2 Lorsque le seul moyen de démarrer est l'utilisation d'une batterie, celle-ci doit être installée en double, de la manière prévue à la règle **IV/21,** et être connectée au démarreur au moyen d'un commutateur, de manière à ce que le moteur puisse être mis en route en utilisant soit l'une des batteries, soit les deux. En règle générale, il faudrait éviter d'utiliser les deux batteries en parallèle pour empêcher qu'elles se déchargent simultanément. Des dispositifs permettant de charger les batteries doivent être disponibles lorsque le moteur tourne.

8 Équipement portatif

8.1 Tout équipement portatif prévu à bord, qui est propulsé par un moteur à essence, doit être installé sur le pont exposé aux intempéries et être solidement assujetti pour éviter qu'il se déplace.

8.2 Les armoires de pont ou enceintes de protection de l'équipement portatif ne doivent pas comporter d'ouvertures donnant accès à un espace clos faisant partie de la coque du navire, et doivent être convenablement ventilées et asséchées.

8.3 Les réservoirs à essence prévus pour le moteur doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

.1 Le carburant doit être fourni au moteur à partir d'un réservoir portatif d'une capacité égale ou inférieure à 27 litres, qui satisfasse aux prescriptions de la norme ISO 13591, intitulée « Installations à carburant portatives pour moteurs hors-bord » ou d'une norme nationale équivalente ; et

.2 un moteur marin à essence développant une puissance inférieure à 3,75 kW et comportant un réservoir à combustible liquide intégré est acceptable, soit en tant que dispositif de propulsion hors-bord, soit en tant qu'équipement portatif, à condition d'afficher une mise en garde qui décrive dans le détail les précautions à prendre lors du remplissage du réservoir.

9 Systèmes de commande des moteurs de propulsion

9.1 Les navires neufs doivent disposer d'un moyen permettant de commander et d'arrêter un moteur de propulsion à l'emplacement de ce moteur.

9.2 Les navires doivent disposer d'un moyen fiable qui permette d'arrêter un moteur de propulsion au poste de conduite principal, et qui soit indépendant de la commande de vitesse du moteur.

9.3 Le système de commande des moteurs de propulsion, dont la commande effectuée au poste de conduite, doit être conçu de façon qu'une panne de l'alimentation de ce système n'entraîne pas une augmentation de la vitesse de l'arbre ou du pas de la ou des hélices.

PARTIE B – SYSTÈMES DE GOUVERNE ET D'HÉLICES

10 Appareil à gouverner principal

10.1 Les navires doivent être pourvus d'un appareil à gouverner principal qui remplisse les conditions suivantes:

.1 il doit être d'une construction suffisamment solide et pouvoir gouverner le navire à toutes les vitesses de service;

.2 il doit être conçu de manière à fonctionner à la vitesse maximale en marche arrière sans être endommagé ou bloqué ; et

.3 il doit pouvoir orienter le gouvernail de la position 35º d'un bord à la position 30º de l'autre bord en 28 secondes au maximum lorsque le navire fait route en marche avant à la vitesse maximale de service.

10.2 La commande de l'appareil à gouverner principal, y compris la commande de tout dispositif associé nécessaire, moteur, pompe, soupape, etc., doit pouvoir se faire à partir du poste de conduite.

10.3 L'appareil à gouverner principal doit être conçu de façon à ce que le transfert de la commande de l'appareil à gouverner principal à celle du moyen de gouverne auxiliaire prescrit par la règle **IV/11** puisse s'effectuer rapidement. Les outils ou équipements qui pourraient être nécessaires au transfert doivent être rapidement disponibles.

10.4 Le poste de conduite du navire doit être agencé de façon à permettre à la personne à la barre de bénéficier de la meilleure visibilité possible sur tout l'horizon.

10.5 Des butoirs de gouvernail résistants et efficaces doivent être prévus pour éviter que le gouvernail et ses accessoires se bloquent ou soient endommagés. Ces butoirs peuvent être structurels ou être intégrés dans l'appareil à gouverner principal.

10.6 Les navires dont l'appareil à gouverner principal est entraîné mécaniquement doivent non seulement satisfaire aux prescriptions des règles **IV/10.1** à **10.5,** mais ils doivent également être munis de ce qui suit :

.1 d'un interrupteur général situé dans le local de l'appareil à gouverner, et d'une protection instantanée contre les courts-circuits susceptibles de se produire dans les circuits force et les circuits de commande, dont les dimensions et l'emplacement soient jugés satisfaisants par l'Administration ;

.2 d'un indicateur d'angle de barre indépendant au poste de conduite ;

.3 d'un dispositif qui assure automatiquement la reprise du fonctionnement, sans remise en circuit, lorsque l'alimentation en énergie est rétablie après une panne ;

.4 d'un moyen permettant de recentrer et de stabiliser manuellement le ou les gouvernails en cas d'urgence ; et

.5 d'un interrupteur de fin de course pour arrêter l'appareil à gouverner avant qu'il atteigne les butoirs prescrits par la règle **IV/10.5 .**

10.7 Les navires d'une longueur supérieure à 20 m dont l'appareil à gouverner principal est entraîné mécaniquement doivent, en outre, être pourvus de ce qui suit :

.1 d'un moyen visuel, situé au poste de conduite, qui indique le fonctionnement des groupes moteurs ; et

.2 d'instructions sur les procédures à suivre pour passer de l'appareil à gouverner principal ou de sa commande au moyen de gouverne auxiliaire prescrit, qui doivent être affichées au poste où ce transfert est effectué.

11 Moyen de gouverne auxiliaire

11.1 Sauf dans les cas prévus à la règle **IV/11.3,** les navires doivent être pourvus d'un moyen de gouverne auxiliaire qui remplisse les conditions suivantes:

.1 Il doit être d'une construction suffisamment solide;

.2 il doit pouvoir orienter le gouvernail de la position 15º d'un bord à la position 15º de l'autre bord en 60 secondes au maximum lorsque le navire fait route en marche avant à une vitesse égale à la moitié de la vitesse maximale de service, ou à la vitesse de 7 nœuds, si cette dernière est plus élevée ; et

.3 il doit être commandé depuis un poste qui permette d'assurer la sécurité de la manœuvre du navire et n'expose pas la personne qui l'actionne à des risques au cours de son exploitation normale ou par gros temps.

11.2 Une barre franche appropriée, manœuvrable manuellement, peut être utilisée en tant que moyen de gouverne auxiliaire.

11.3 Il n'est pas nécessaire de prévoir un moyen de gouverne auxiliaire :

.1 lorsque l'appareil à gouverner principal et ses commandes sont installés en double ;

.2 lorsque la propulsion est assurée par plusieurs hélices, qui sont commandées individuellement depuis le poste de conduite, et que le navire peut être manœuvré depuis le poste de commande ;

.3 lorsqu'aucun gouvernail ordinaire n'est installé et que la conduite est effectuée en modifiant le réglage de l'appareil propulsif ; ni

.4 lorsqu'un gouvernail et une barre franche, manoeuvrable manuellement, constituent l'appareil à gouverner principal.

12 Systèmes d'hélice

Les normes de construction et d'installation des hélices et de leurs accessoires doivent être jugées satisfaisantes par l'Administration. Les normes de conception utilisées doivent être des normes reconnues.

PARTIE C – INSTALLATIONS D'ASSÈCHEMENT DES CALES

13 Dispositions générales applicables aux installations d'assèchement des cales

Les navires doivent être pourvus d'un moyen satisfaisant, qui permette d'assécher tout compartiment étanche à l'eau autre que les petites chambres à air, dans toutes les conditions de service. Des vannes à glissière ne doivent pas être installées sur les cloisons étanches à l'eau.

14 Circuit de tuyautage d'assèchement

14.1 À bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 8 m, des conduites et aspirations d'assèchement doivent être prévues pour chaque compartiment étanche à l'eau ; il n'est toutefois pas nécessaire d'installer un circuit d'assèchement des cales dans l'espace situé à l'avant de la cloison d'abordage lorsque l'agencement du navire permet de débarrasser ce compartiment des fuites ordinaires au moyen d'une pompe de cale à bras portative ou d'un autre équipement, s'il en est prévu.

14.2 Le diamètre nominal des tuyaux de cale d'un navire d'une longueur inférieure à 20 m ne doit pas être inférieur à 25 mm. Le diamètre nominal des tuyaux de cale d'un navire d'une longueur égale ou supérieure à 20 m ne doit pas être inférieur à 40 mm. Les aspirations d'assèchement doivent être pourvues d'une crépine appropriée dont la surface d'ouverture ne doit pas être inférieure au triple de la surface du tuyau d'assèchement. Les crépines doivent être aisément accessibles pour pouvoir les débarrasser des impuretés/débris. Il peut être acceptable d'installer à la place, au-dessus du tuyau d'aspiration, une boîte à boues, à condition que la crépine qui se trouve à l'intérieur soit accessible pour pouvoir la nettoyer/décrasser.

14.3 À moins que des pompes individuelles aient été prévues pour des locaux distincts, les différents tuyaux d'assèchement doivent aboutir à un poste central de commande ou à un collecteur, et être pourvus à cet endroit d'une soupape d'arrêt ; ils doivent être pourvus également, en un point accessible du tuyau d'assèchement, d'un clapet de non-retour. Les soupapes d'arrêt et de non-retour situées au niveau d'un poste de commande ou d'un collecteur doivent satisfaire aux prescriptions applicables aussi bien à une soupape d'arrêt qu'à un clapet de non-retour.

14.4 Les tuyautages de cale qui traversent la cloison d'abordage doivent être pourvus d'une vanne à fermeture à vis, fixée sur la face avant de cette cloison et pouvant être actionnée à partir du pont exposé aux intempéries ; une vanne à fermeture à vis ne pouvant être commandée à distance peut être installée à sa place et fixée sur la face arrière de la cloison d'abordage, à condition qu'il soit possible d'y accéder facilement dans les conditions de service.

15 Pompes de cale

15.1 Les navires doivent être pourvus de pompes de cale conformément au **Tableau IV.15.1**. Une deuxième pompe actionnée par une source d'énergie peut être acceptée à la place d'une pompe à bras lorsque cette source d'énergie est indépendante de celle qui alimente la pompe de cale fixe entraînée mécaniquement. Les pompes individuelles entraînées mécaniquement qui sont utilisées pour assécher différents espaces doivent être commandées depuis un poste central, lequel doit être doté d'un voyant ou d'un autre moyen visuel pour indiquer que ces pompes fonctionnent.

TABLEAU IV/15.1

Nombre de passagers	**Longueur du navire**	**Pompes de cale requises**	**Débit minimal requis de chaque pompe**
			Litres par minute
N'importe quel nombre	20 m ou plus	2 pompes fixes entraînées mécaniquement	208*
50 passagers ou plus	Moins de 20 m	1 pompe fixe entraînée mécaniquement ; et 1 pompe à bras portative	95 38
Moins de 50 passagers	8 m et plus mais moins de 20 m	1 pompe fixe entraînée mécaniquement ; et 1 pompe à bras portative ;	38 19
	Moins de 8 m	1 pompe à bras fixe et 1 pompe à bras portative	38 19
		1 pompe à bras portative	19

* 190 pour les navires existants

15.2 Les pompes de cale à bras portatives doivent :

.1 pouvoir pomper l'eau de tous les compartiments étanches, mais pas nécessairement en même temps ; et

.2 être pourvues de manches d'assèchement et de tuyaux de décharge appropriés qui puissent atteindre les cales de chaque compartiment étanche à l'eau.

15.3 Chaque pompe de cale fixe entraînée mécaniquement doit être à amorçage automatique. Elle peut être entraînée par la machine principale ou par une autre source d'énergie. Elle doit être connectée en permanence au collecteur de cale et peut également être connectée au collecteur principal d'incendie. Les pompes de cale entraînées mécaniquement peuvent également servir de pompes d'incendie, à condition qu'elles satisfassent aux prescriptions de la règle **V/7**.

15.4 Lorsque deux pompes de cale fixes entraînées mécaniquement sont installées, elles doivent être mues par différentes sources d'énergie. Lorsqu'une pompe est entraînée par la machine principale, dans le cas où un seul moteur de propulsion est installé, l'autre pompe doit être actionnée par une source indépendante. Lorsque deux moteurs de propulsion sont installés, chaque pompe peut être entraînée par un moteur différent.

15.5 La pompe de cale entraînée mécaniquement prescrite par le **Tableau IV.15.1** peut être une pompe de cale électrique submersible, mais cette dernière ne peut être utilisée qu'à bord d'un navire d'une longueur inférieure à 20 m transportant moins de 50 passagers autre qu'un transbordeur, et à condition :

.1 que cette pompe figure sur la liste des Underwriters' Laboratories Inc. ou d'un autre laboratoire indépendant ;

.2 qu'elle soit utilisée pour pomper un seul compartiment étanche à l'eau ;

.3 qu'elle soit installée de façon permanente ;

.4 qu'elle soit équipée d'une crépine qui puisse être facilement inspectée et nettoyée sans enlever la pompe ;

.5 que la conduite de décharge de la pompe soit convenablement maintenue en place ;

.6 que l'ouverture pratiquée dans la coque pour la décharge de la pompe soit placée de manière à se trouver au-dessus de la flottaison lorsque le navire a un angle d'inclinaison de 15º et une assiette de 7½º ;

.7 qu'une soupape d'arrêt à fermeture directe soit installée au niveau de la traversée de la coque ; et

.8 que la capacité du système électrique, câblage et taille et nombre des batteries compris, soit conçue pour permettre à toutes les pompes de cale de fonctionner en même temps.

15.6 Pour la conduite de décharge d'une pompe de cale électrique submersible, il est permis d'utiliser, à la place d'un tuyau fixe, un tube ou un tuyau souple, à condition que ce tube ou ce tuyau, qui doit être de bonne qualité, de construction solide, adapté à l'usage qu'il est prévu d'en faire, hautement résistant à l'eau salée, à l'huile de pétrole, à la chaleur et aux vibrations, et situé de manière à limiter au minimum le risque d'endommagement accidentel, ne traverse aucune des cloisons étanches à l'eau prescrites.

15.7 Lorsqu'une pompe à bras fixe est utilisée pour satisfaire aux dispositions du **Tableau IV.15.1**, elle doit être connectée de manière permanente à l'installation d'assèchement des cales.

15.8 À bord des navires d'une longueur inférieure à 20 m, la pompe d'incendie à commande mécanique prescrite par la règle **V/7** peut être utilisée à la place de la pompe de cale fixe entraînée mécaniquement prescrite par la règle **IV/15.1**, à condition que son débit minimal corresponde à celui qui est prescrit au **Tableau IV.15.1**.

15.9 À bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 20 m, la pompe d'incendie à commande mécanique prescrite par la règle **V/7** peut être utilisée à la place d'une des deux pompes de cale fixes entraînées mécaniquement prescrites par la règle **IV/15.1**, à condition que son débit minimal corresponde à celui qui est prescrit au **Tableau IV.15.1**.

15.10 Lorsque l'installation d'assèchement et le dispositif de pompe d'incendie sont interconnectés, la pompe réservée à l'assèchement doit pouvoir pomper les eaux de cale et les rejeter par-dessus bord en même temps que la pompe d'incendie/de cale alimente le collecteur principal d'incendie. Des soupapes d'arrêt et des clapets de non-retour doivent être installés dans les tuyautages pour isoler l'installation et le dispositif au cours du fonctionnement simultané et empêcher qu'un envahissement puisse se produire à travers l'installation d'assèchement.

15.11 Les catamarans doivent être équipés des pompes de cale prescrites au **Tableau IV.15.1** pour chaque coque, comme si chaque coque appartenait à un navire distinct, sauf :

.1 lorsqu'une pompe spécialisée est en place dans chaque coque ;

.2 lorsque chaque pompe spécialisée est mue par une source d'énergie indépendante ;

.3 lorsque le réseau de tuyautage d'assèchement des coques est interconnecté de manière permanente pour faciliter le pompage de l'une ou de l'autre par n'importe laquelle des pompes de cale ; et

.4 des soupapes de sectionnement doivent être installées au niveau de l'interconnexion pour empêcher l'envahissement d'une coque à une autre.

16 Alarmes de haut niveau des eaux de cale

16.1 À bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 8 m, une alarme visuelle et sonore doit être prévue au poste de conduite pour indiquer un niveau élevé de l'eau dans chacun des espaces ci-après, qui sont normalement exploités sans présence de personnel :

.1 un espace dans lequel un élément traversant la coque a été installé au-dessous de la ligne de charge maximale, tel qu'un coffre de poupe ;

.2 les cales, le puisard, le tunnel d'arbre d'un local de machines ou d'autres espaces susceptibles d'être envahis par l'eau de mer des tuyautages qui se trouvent à l'intérieur ; et

.3 un espace qui dispose d'une fermeture non étanche à l'eau, telle qu'une écoutille non étanche à l'eau sur le pont principal.

16.2 Les navires en bois doivent satisfaire non seulement à la règle **IV/16.1**, mais ils doivent également être pourvus d'alarmes de haut niveau des eaux de cale dans tous les compartiments étanches à l'eau, à l'exception des chambres à air dont le volume est inférieur à 0,25 m^3.

16.3 Des pompes automatiques d'assèchement des cales ne doivent pas être installées dans les locaux qui sont susceptibles de contenir des polluants. Il doit être prévu, au poste de conduite, un voyant qui signale qu'une quelconque pompe automatique d'assèchement des cales est en marche.

PARTIE D – INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

17 Dispositions générales

17.1 Les prescriptions relatives à la conception, à la construction, à l'installation et à l'exploitation du matériel et des systèmes électriques, dont les sources d'énergie, l'éclairage, les moteurs, les équipements divers et les systèmes de sécurité, doivent être conformes à des normes agréées ou être jugées satisfaisantes par l'Administration.

17.2 Le matériel électrique d'un navire doit être installé et entretenu de manière à :

.1 assurer les services nécessaires à la sécurité dans des conditions normales ou en situation d'urgence ;

.2 protéger les passagers, gens de mer et autres personnes, ainsi que le navire, contre les risques électriques, y compris contre les incendies que le matériel électrique pourrait provoquer ou dont il pourrait être à l'origine, et contre l'électrocution ;

.3 réduire au minimum le risque que le personnel touche accidentellement des pièces sous tension ; et

.4 éviter l'inflammation électrique des vapeurs inflammables.

17.3 Le matériel électrique utilisé dans les endroits ci-après doit être protégé contre les gouttes d'eau :

.1 un local de machines ;

.2 un endroit normalement exposé aux éclaboussures, au nettoyage à l'eau ou à d'autres conditions d'humidité à l'intérieur d'une cuisine, d'une buanderie, de salles d'eau ou de cabinets de toilette publics dans lesquels se trouve une baignoire ou une douche ; ou

.3 un autre espace ayant un niveau d'humidité comparable.

17.4 Le matériel électrique exposé aux intempéries doit être étanche à l'eau.

17.5 Il doit être démontré que le matériel électrique exposé à des milieux corrosifs est d'une construction adaptée et qu'il est résistant à la corrosion.

17.6 Le matériel électrique doit être conçu et installé de manière à ne pas être affecté par les mouvements ou les vibrations du navire lorsque ce dernier fait route.

17.7 Tous les éléments du matériel, y compris les interrupteurs, les fusibles, les douilles de lampe, etc., doivent être adaptés à la tension et au courant utilisés.

17.8 Les prises de courant comportant un pôle mis à la masse ou assurant un courant continu d'une polarité particulière doivent être configurées de manière à ce qu'elles ne puissent être connectées incorrectement.

17.9 Tous les équipements et circuits électriques doivent être clairement marqués et identifiés.

17.10 Toute armoire, tout tableau, tout coffret ou toute autre enceinte contenant plus d'une source d'énergie doit être muni(e) d'une notice avertissant les personnes de ce fait et identifiant les différents circuits.

18 Sources d'énergie

18.1 Tout navire ayant recours à l'électricité pour faire fonctionner les charges ci-après doit être agencé de manière à ce que ces charges puissent être alimentées par deux sources d'énergie électrique :

.1 Circuit de combustible ;

.2 collecteur principal d'incendie ;

.3 dispositifs fixes d'extinction de l'incendie ;

.4 circuit d'assèchement ;

.5 système de gouverne ;

.6 système de propulsion, ainsi que dispositifs auxiliaires et commandes nécessaires ;

.7 système de production d'énergie électrique principale et de secours, et dispositifs auxiliaires nécessaires ;

.8 système dont l'Administration a établi qu'il était d'une importance cruciale pour la survie du navire ou la protection du personnel de bord ;

.9 éclairage interne, à l'exception des lumières décoratives ;

.10 systèmes de communication, y compris le dispositif de communication avec le public prescrit à la règle **VII/6** ;

.11 matériel et feux de navigation ; et

.12 éclairage des zones où ont lieu l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et la mise à l'eau de ces engins, et des zones où se trouve le matériel destiné à secourir les personnes tombées par-dessus bord et où ce sauvetage est effectué.

18.2 Les navires munis de batteries ayant une capacité suffisante pour alimenter trois heures durant, les charges spécifiées à la règle **IV/18.1**, ou munis d'une génératrice ou d'un alternateur entraîné(e)s par un moteur de propulsion, satisfont aux prescriptions de la règle **IV/17.1.**

18.3 Lorsqu'une génératrice de service entraînée par un moteur de propulsion est utilisée à bord comme source d'énergie électrique, un changement de vitesse, le mouvement de

l'accélérateur ou le changement du sens de rotation de l'arbre porte-hélice du navire ne doivent interrompre l'alimentation d'aucune des charges spécifiées à la règle **IV/18.1.**

18.4 Chaque génératrice et chaque moteur doit être :

.1 placé(e) dans un endroit accessible, correctement ventilé et maintenu aussi sec que possible en pratique ; et

.2 installé(e) au-dessus des cales afin d'éviter qu'il ou elle puisse être endommagé(e) par des éclaboussures ou en contact avec les vapeurs accumulées dans les points bas.

18.5 Les génératrices conçues pour fonctionner sous une tension égale ou supérieure à 50 volts doivent être pourvues d'un voltmètre et d'un ampèremètre. Un moyen de mesurer la fréquence doit également être prévu pour chaque générateur de courant alternatif.

18.6 Chaque génératrice doit être protégée par un dispositif de protection contre les surintensités, qui soit réglé sur une valeur ne dépassant pas 115% de la valeur nominale du courant en pleine charge de la génératrice.

18.7 Les génératrices bitension installées à bord des navires doivent être du type à conducteur de mise à la masse, dans lequel :

.1 le neutre d'un système bitension doit être fermement connecté à la barre omnibus neutre du tableau de distribution ; et

.2 la barre neutre doit être connectée à la masse.

19 Systèmes électriques

19.1 Les systèmes électriques doivent être bifilaires.

19.2 Les systèmes dont le circuit n'est pas délibérément connecté à la masse (systèmes isolés) doivent être pourvus d'interrupteurs bipolaires, des interrupteurs unipolaires pouvant toutefois être utilisés dans le circuit secondaire terminal.

19.3 Les interrupteurs unipolaires sont acceptés dans les systèmes dont un pôle est mis à la masse. Des fusibles ne doivent pas être installés dans un conducteur connecté à la masse.

19.4 La résistance d'isolement, mesurée au moyen d'un instrument à basse tension afin de ne pas causer de dégradations, ne doit pas être inférieure à 0,3 MΩ à bord des navires neufs, mais une résistance minimale de 0,1 MΩ est acceptable à bord des navires existants.

19.5 Tous les circuits, à l'exception de l'alimentation principale du démarreur et des servo-moteurs électriques de barre fournie par la batterie, doivent être protégés contre les surcharges et les courts-circuits en installant des fusibles ou des disjoncteurs. La protection contre les courts-circuits doit se déclencher lorsque l'intensité est plus de deux fois supérieure à la valeur totale du courant nominal des charges du circuit protégé.

19.6 Les servo-moteurs de barre doivent disposer d'une alarme de surcharge, à la place d'une protection contre les surcharges.

20 Câbles et câblage

20.1 Les câbles électriques doivent être construits et installés conformément à une norme reconnue en vue de leur utilisation à des fins maritimes.

20.2 Les câbles dépourvus de protection électrique doivent être aussi courts que possible et "*à l'épreuve des courts-circuits*" (par exemple, conducteur simple, avec enveloppe isolante supplémentaire recouvrant l'isolation de chaque âme). Les câbles unipolaires à usage maritime qui sont recouverts d'une enveloppe isolante et d'une gaine satisfont à cette prescription sans qu'il soit nécessaire de prévoir une enveloppe supplémentaire.

20.3 L'ensemble du câblage doit être réalisé avec des câbles ignifuges. Lors du choix des câbles à utiliser pour certaines applications, une attention particulière doit être prêtée aux éléments ambiants, tels que la température et le contact avec des matières qui pourraient les endommager, comme les hydrocarbures et les produits chimiques.

20.4 Des dispositions adéquates doivent être prises pour fixer solidement les raccordements électriques, par exemple en utilisant des rondelles de sécurité.

20.5 Les câbles électriques doivent être installés en veillant soigneusement à réduire au minimum les dégâts matériels et l'effet de l'humidité.

21 Batteries

21.1 Lorsque des dispositions sont prévues pour charger les batteries, la ventilation naturelle ou forcée doit être suffisante pour dissiper les gaz émis.

21.2 Chaque batterie doit être placée le plus haut possible au-dessus des cales ; elle doit être assujettie de manière à ce qu'elle ne puisse se déplacer lors du roulis et du tangage du navire, et ne doit pas être exposée aux éclaboussures ou aux projections d'eau.

21.3 Les raccordements aux bornes des batteries doivent être effectués au moyen de connecteurs de type permanent. Il est interdit d'utiliser des pinces à ressort ou autres brides de serrage provisoires.

21.4 Tous les systèmes doivent être pourvus d'un interrupteur qui fasse office de sectionneur. Lorsqu'un commutateur permettant de passer d'une batterie à une autre est installé et doté d'une position « ARRÊT », il peut servir également d'interrupteur.

21.5 Les batteries doivent être installées sur des plateaux construits en un matériau résistant aux dommages que pourrait causer l'électrolyte, ou revêtus d'un tel matériau.

21.6 Les chargeurs des batteries doivent disposer d'un ampèremètre connecté au circuit de charge.

21.7 Les batteries utilisées pour le démarrage de moteurs doivent être situées le plus près possible du ou des moteurs qu'elles alimentent.

22 Installation des batteries

22.1 Chaque installation de batterie raccordée à un chargeur dont la puissance de sortie est supérieure à 2 kW doit être logée dans une pièce, une armoire ou un coffre fermé, qui soient réservés exclusivement au stockage des batteries et soient suffisamment ventilés.

22.2 Chaque installation de batterie raccordée à un chargeur dont la puissance de sortie est inférieure ou égale à 2 kW doit être logée dans un espace convenablement ventilé et être protégée contre la chute d'objets ; elle ne doit pas être placée dans un placard, un magasin ou un espace analogue.

23 Prescriptions générales applicables à la mise à la masse

23.1 La coque d'un navire ne doit pas servir de conducteur, sauf dans le cas des systèmes suivants :

.1 systèmes de protection cathodique à courant imposé ; ou

.2 systèmes de batteries servant au démarrage des moteurs.

23.2 Le cordon flexible des prises de courant et des fiches de raccordement des lampes, outils et appareils analogues portatifs fonctionnant sous une tension égale ou supérieure à 100 volts doit comprendre, à l'intérieur, un pôle de mise à la masse et un conducteur de mise à la masse.

23.3 Chaque mât et chaque mât de hune non métallique doit être muni d'un conducteur de paratonnerre.

24 Éclairage

24.1 Un événement dangereux ne doit pas pouvoir, à lui seul, désactiver tous les systèmes d'éclairage.

24.2 Les circuits d'éclairage doivent être répartis à travers les espaces de manière à ce que la défaillance d'un seul dispositif de protection ne puisse entraîner une disjonction générale.

24.3 Lorsque l'éclairage général est assuré par une source unique centralisée, il doit également être prévu une source d'éclairage de rechange suffisante pour permettre à des personnes de se rendre sur le pont découvert ou de travailler sur des machines essentielles.

25 Locaux dangereux

25.1 On ne doit pas, si possible, installer du matériel électrique dans un local où des vapeurs d'essence ou d'autres gaz d'hydrocarbures sont susceptibles de s'accumuler. Lorsque du matériel est installé dans un tel local, il doit satisfaire à une norme reconnue en matière de prévention de l'inflammation d'une atmosphère inflammable.

25.2 Tout compartiment contenant un appareil qui consomme du gaz ou tout compartiment dans lequel du gaz inflammable est susceptible de fuir ou de s'accumuler, doit être pourvu d'un détecteur de gaz d'hydrocarbures et d'une alarme. Ce détecteur et cette alarme doivent être conçus de manière à satisfaire à une norme reconnue en matière de prévention de l'inflammation d'une atmosphère inflammable.

CHAPITRE V
PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

PARTIE A – DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1 Dispositions relatives à la protection contre l'incendie

1.1 Les locaux de machines et les espaces dans lesquels se trouvent des citernes à combustible doivent être séparés des locaux d'habitation par des cloisons qui empêchent le passage des vapeurs.

1.2 Les magasins à peintures et les armoires pour liquides inflammables doivent être construits en acier ou en un matériau équivalent.

1.3 Des écrans anticondensation doivent être prévus dans les locaux où se trouvent des liquides ou des vapeurs inflammables et combustibles.

1.4 Les embarcations et radeaux de sauvetage doivent être protégés contre les risques d'incendie. Lorsqu'une embarcation ou un radeau de sauvetage et/ou son poste d'embarquement occupent, par rapport à un local de machines ou une cloison de cuisine, un emplacement tel que, si un incendie se déclarait dans l'un de ces locaux, il affecterait soit l'embarcation ou le radeau, soit la possibilité de monter à son bord, la cloison doit être isolée de manière à satisfaire au moins à une norme de protection contre l'incendie à la construction de type A-15.

2 Local des machines – construction

2.1 Construction en acier : Les navires dont les cloisons du local des machines sont en acier n'ont pas besoin d'une protection contre l'incendie autre que celle qui est décrite à la règle **1.4**. Cela dit, les surfaces des cloisons du local de machines qui se trouvent à l'extérieur de ce local doivent être recouvertes uniquement de revêtements qui s'avèrent avoir le faible pouvoir propagateur de flamme prescrit lorsqu'ils sont mis à l'essai de la manière prévue dans la résolution A.653(16) de l'Organisation maritime internationale.

2.2 Construction en matière plastique renforcée de fibres : Les cloisons des locaux de machines devraient empêcher le passage de la fumée et des flammes 15 minutes durant, lorsqu'elles sont mises à l'essai de la manière indiquée à l'**Annexe 4.** La résistance au feu des matières plastiques renforcées de fibres peut être obtenue en utilisant des couches de verre tissées ROVING, en ajoutant des additifs à la résine, ou par isolation. Des revêtements de surface intumescents à base de résine polyester peuvent également être utilisés ; par contre, les peintures intumescentes au solvant sont à exclure. L'Administration peut accepter que ces cloisons ne soient pas soumises à l'essai décrit à l'**Annexe 4** lorsque leur construction est conforme à une norme ISO ou une norme équivalente qui confère au moins le même niveau de protection.

2.3 Construction en aluminium et en bois : Les cloisons des locaux de machines doivent avoir un niveau de protection contre l'incendie équivalent à celui qui est exigé à la règle **V/2.2** à l'égard des constructions en matière plastique renforcée de fibres.

2.4 Les cloisons des locaux de machines doivent être aussi étanches au gaz que possible en pratique afin que, au cas où un incendie se déclarerait, l'agent extincteur libéré ou injecté puisse être conservé suffisamment longtemps pour l'éteindre.

2.5 Lorsqu'il est impossible en pratique de disposer d'un local de machines, le moteur doit être enfermé dans un caisson, lequel doit assurer la même fonction que les cloisons du local de machines visées à la règle **V/2.4**.

2.6 Des hublots ou des fenêtres ne doivent pas être pratiqués dans la cloison du local des machines ; un hublot d'observation d'un diamètre de 150 mm maximum peut toutefois être installé, à condition que son cadre soit en acier ou en laiton et que le hublot soit muni d'une grille de protection en acier ou en laiton fixée à demeure, et de dispositifs d'assujettissement.

3 Isolement

3.1 Les matériaux isolants installés dans le local des machines des navires neufs doivent se révéler incombustibles lorsqu'ils sont mis à l'essai de la manière prévue dans la résolution A.799(19)[8] de l'Organisation maritime internationale. Les matériaux isolants installés dans le compartiment moteur des navires existants ne doivent pas être aisément inflammables. L'isolation doit être recouverte d'un matériau imperméable aux hydrocarbures et aux vapeurs d'hydrocarbures.

3.2 Un matériau isolant composite peut être jugé non aisément inflammable lorsqu'un échantillon représentatif de ce matériau subit avec succès l'essai décrit à l'**Annexe 5**. Il n'est pas nécessaire de mettre l'arête de l'échantillon à l'épreuve, au cours de cet essai, lorsque l'isolation est installée sans que les arêtes soient exposées, et le conditionnement de l'échantillon peut être limité à celui qui est adapté au matériau soumis à l'essai.

4 Appareils de cuisson

4.1 Les dispositions à prendre pour assurer la protection contre l'incendie des aires de préparation des repas doivent être les suivantes :

.1 **D**ans le cas d'une aire de préparation des repas qui est commune à une partie quelconque des locaux d'habitation, la zone qui entoure les appareils de cuisson doit être protégée sur 2 m de distance en appliquant sur toutes les cloisons et tous les plafonds proches de ces appareils, un revêtement ignifuge ou un matériau équivalent ;

.2 les appareils de cuisson, tels que friteuses ou autres appareils présentant un risque d'incendie élevé, ne sont pas autorisés, à moins qu'ils soient situés dans un compartiment fermé, distinct, qui puisse être isolé du reste des locaux d'habitation et qui soit équipé d'un dispositif fixe d'extinction de l'incendie ;

.3 des barrières ignifuges satisfaisantes doivent être construites autour des appareils de cuisson et de ceux qui sont destinés au réchauffage des aliments lorsque ces appareils se trouvent à côté de matériaux et de structures combustibles ;

.4 les hottes et les conduits d'évacuation des fourneaux doivent être équipés d'un filtre à graisse ; et

.5 les matériaux combustibles qui ne sont pas nécessaires dans l'aire de préparation des repas doivent être entreposés loin de cette aire.

---

[8] Résolution A.799(19) de l'OMI, telle que modifiée par la résolution MSC.101(73) - Amendements au Code international pour l'application des méthodes d'essai au feu (Code FTP).

Les matériaux qui se trouvent à proximité d'un appareil de cuisson à flamme nue doivent être incombustibles, à moins qu'ils soient revêtus d'une finition de surface qui se révèle avoir le faible pouvoir propagateur de flamme prescrit lorsqu'ils sont mis à l'essai de la manière prévue dans la résolution A.653(16)[9] de l'Organisation maritime internationale.

4.2 Les matériaux combustibles et autres surfaces qui n'ont pas le faible pouvoir propagateur de flamme prescrit ne doivent pas être laissés sans protection lorsqu'ils sont placés à une distance inférieure ou égale à :

.1 600 mm au-dessus de la cuisinière, pour les surfaces horizontales ;

.2 600 mm de la cuisinière sur le plan horizontal, pour les surfaces verticales.

4.3 Des rideaux ne doivent pas être installés à moins de 900 mm d'un appareil de cuisson à flamme nue.

4.4 Les appareils de cuisson fonctionnant au gaz comprimé doivent disposer d'un robinet d'arrêt du gaz placé à proximité et d'un deuxième robinet d'arrêt sur la bouteille à gaz.

5 Sécurité-incendie

5.1 Lorsque de l'essence de réserve est transportée à bord dans des récipients portatifs pour une raison quelconque, ces récipients doivent être clairement marqués et être arrimés sur le pont exposé aux intempéries, d'où ils pourront être aisément jetés à la mer et où toute fuite s'écoulera directement par-dessus bord. Les récipients portatifs ne doivent pas contenir plus de 27 litres et la quantité d'essence et le nombre de récipients doivent être maintenus au minimum, à moins que l'Administration consente à ce qu'il en soit autrement.

5.2 Les matériaux combustibles qui ne sont pas nécessaires à l'exploitation et à l'entretien des machines ne doivent pas être arrimés dans le local des machines. Les matériaux qui pourraient y être arrimés doivent être correctement assujettis et ne doivent pas en entraver l'entrée ou la sortie.

5.3 Le matériel de soudage et de découpage à la flamme doit, lorsqu'il en est transporté à bord, être solidement arrimé sur le pont découvert, à bonne distance de toute source potentielle d'incendie, et doit pouvoir être rapidement jeté par-dessus bord en cas de besoin.

5.4 Les machines qui contiennent des hydrocarbures doivent être pourvues d'un bac en acier galvanisé d'accès aisé ou d'un autre moyen approprié qui permette de recueillir et de conserver les fuites contenant des hydrocarbures. La chambre des machines doit être constamment propre et nette. L'eau polluée par les hydrocarbures doit être recueillie et correctement évacuée à terre.

5.5 Les risques d'incendie doivent, dans toute la mesure du possible et du raisonnable, être réduits au minimum et les matériaux combustibles doivent être isolés des surfaces chaudes, telles que les tuyaux d'échappement et les collecteurs.

5.6 Des gattes ou un moyen équivalent qui permette de recueillir les fuites, doivent être prévus au-dessous des pompes et des filtres à combustible liquide.

[9] Résolution A.653(16), telle que modifiée par la résolution MSC.101(73) - Amendements au Code international pour l'application des méthodes d'essai au feu (Code FTP).

PARTIE B – MATÉRIEL DE DÉTECTION ET D'EXTINCTION DE L'INCENDIE

6 Matériel installé mais non prescrit

Le matériel de détection et d'extinction de l'incendie installé à bord d'un navire en plus de celui qui est prescrit doit être conçu, construit, mis en place et entretenu conformément à une norme du secteur reconnue jugée acceptable par l'Administration.

7 Pompes d'incendie

7.1 Tous les navires d'une longueur égale ou supérieure à 15 m doivent être équipés d'une pompe d'incendie à commande mécanique et amorçage automatique, ou d'une pompe à bras. La pompe à commande mécanique doit pouvoir projeter un jet d'eau à 7,5 m au moins de l'ajutage d'une manche raccordée à une bouche d'incendie quelconque du système, une seule bouche étant ouverte. La pompe à bras doit pouvoir diriger un jet d'eau vers une partie quelconque du navire par l'intermédiaire d'une manche et d'un ajutage.

7.2 À bord des navires neufs, la pompe d'incendie à commande mécanique et amorçage automatique prescrite à la règle **7.1** doit avoir un débit minimal de 15 m^3/h.

7.3 Les pompes d'incendie peuvent être entraînées par un moteur à propulsion lorsqu'il est possible de débrayer aisément l'arbre d'hélice ou lorsqu'une hélice à pas réglable est installée. Les pompes d'incendie doivent être raccordées en permanence au collecteur principal d'incendie, s'il en existe, et peuvent être raccordées à l'installation d'assèchement.

7.4 Lorsque la pompe d'incendie est située dans la chambre des machines, elle doit pouvoir être commandée aussi bien à distance, depuis le poste de conduite, que localement, en l'actionnant manuellement.

7.5 Les pompes d'incendie installées à bord de navires neufs certifiés aptes à être exploités dans des eaux non abritées doivent disposer de deux sources d'énergie indépendantes ou de dispositifs équivalents.

8 Collecteur principal et bouches d'incendie

Les navires équipés d'une pompe d'incendie à commande mécanique doivent disposer d'un nombre suffisant de bouches d'incendie pour pouvoir atteindre un incendie qui se déclarerait dans une partie quelconque du navire au moyen d'une manche d'incendie d'une seule pièce.

9 Manches et ajutages d'incendie

9.1 Une manche d'incendie munie d'un ajutage doit être raccordée à tout moment à chaque bouche d'incendie ou être arrimée juste à côté de la bouche avec les accessoires et outils appropriés, et être prête à être raccordée et utilisée sans attendre.

9.2 À bord des navires d'une longueur inférieure à 20 m qui transportent 50 passagers ou plus et à bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 20 m, chaque manche doit être conforme à des normes reconnues ; elle ne doit pas faire moins de 7,5 m, ni plus de 15 m de long et doit avoir un diamètre de 40 mm. Elle doit être pourvue de raccords en laiton ou en un autre matériau approuvé, qui puissent être fixés sur chaque bouche ou à une autre longueur de manche d'incendie.

9.3 Chaque manche d'incendie installée à bord d'un navire d'une longueur inférieure à 20 m qui transporte moins de 50 passagers doit être approuvée par l'Administration et être d'une seule pièce dont la longueur ne soit pas inférieure à 7,5 m, ni supérieure à 15 m. Elle doit être pourvue de raccords en laiton ou en un autre matériau approuvé, qui puissent être fixés sur n'importe quelle bouche ou à une quelconque autre longueur de manche d'incendie.

9.4 Chaque ajutage doit être en un matériau résistant à la corrosion et pouvoir passer d'un jet plein à un jet diffusé et vice-versa. Les ajutages qui se trouvent à bord d'un navire d'une longueur inférieure à 20 m transportant 50 passagers ou plus, ou à bord d'un navire d'une longueur égale ou supérieure à 20 m, doivent être d'un type approuvé par l'Administration.

10 Prescriptions relatives aux dispositifs de détection et d'extinction de l'incendie

10.1 Sous réserve des prescriptions de la règle **V/10.2**, les locaux ci-après doivent être équipés d'un dispositif fixe d'extinction de l'incendie au gaz ou d'un autre dispositif fixe d'extinction de l'incendie, conformément aux dispositions du Recueil FSS, si l'Administration le juge approprié et l'approuve :

.1 Un local contenant un moteur à combustion interne développant une puissance supérieure à 37 kW ;

.2 un local contenant une chaudière à combustible liquide ;

.3 un local contenant des machines fonctionnant avec de l'essence ou avec d'autres combustibles liquides ayant un point d'éclair égal ou inférieur à 43º C ;

.4 un local contenant un réservoir destiné au stockage d'essence ou d'un autre combustible liquide ayant un point d'éclair égal ou inférieur à 43º C ;

.5 un magasin à peintures ; et

.6 un magasin ou un espace à cargaison contenant des liquides inflammables, y compris des boissons alcoolisées dont le degré d'alcool soit égal ou supérieur à 80º, lorsque ces boissons sont emballées dans des récipients individuels d'une capacité égale ou supérieure à 9,5 litres.

10.2 Il n'est pas exigé de prévoir un dispositif fixe d'extinction de l'incendie conforme aux prescriptions de la règle **V/10.1** dans un local, lorsque :

.1 ce local est ouvert à l'air libre et que l'Administration estime qu'un dispositif fixe d'extinction de l'incendie au gaz serait inefficace ; ou

.2 lorsque la quantité de gaz carbonique que doit contenir un dispositif fixe d'extinction de l'incendie peut être fournie par un seul extincteur portatif ou semi-portatif satisfaisant aux prescriptions suivantes :

.1 les bouteilles doivent être installées dans un emplacement fixe à l'extérieur du local protégé ;

.2 la canne doit être installée dans un emplacement fixe de manière à projeter le gaz dans l'espace protégé ; et

.3 les commandes doivent être installées dans un endroit accessible, à l'extérieur de l'espace protégé.

10.3 Les locaux ci-après doivent, à moins qu'ils soient gardés en permanence, être équipés d'un dispositif de détection de l'incendie d'un type approuvé, installé d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration et conformément aux dispositions du Recueil FSS, si cette conformité est jugée appropriée :

.1 Un local contenant l'appareil propulsif ;

.2 un local contenant un moteur à combustion interne développant une puissance supérieure à 37 kW ;

.3 un local contenant une chaudière à combustible liquide ;

.4 un local contenant des machines fonctionnant avec de l'essence ou avec d'autres combustibles liquides ayant un point d'éclair égal ou inférieur à 43º C ;

.5 un local contenant un réservoir destiné au stockage d'essence ou d'un autre combustible liquide ayant un point d'éclair égal ou inférieur à 43º C ; et

.6 chaque local d'hébergement de nuit à bord d'un navire offrant un tel hébergement aux passagers.

10.4 Lorsqu'un dispositif fixe d'extinction de l'incendie, qui n'est pas un extincteur portatif, est installé dans un local de machines, ce dispositif doit être d'un type approuvé par l'Administration ou d'un type équivalent, et être conforme aux dispositions du Recueil FSS, si cette conformité est jugée appropriée. Le dispositif doit être d'un type qui convienne au local dont il assure la protection.

Les dispositifs fixes ainsi installés dans les locaux de machines comprennent :

.1 les dispositifs à mousse à bas foisonnement ;

.2 les dispositifs à mousse à moyen foisonnement ;

.3 les dispositifs à mousse à haut foisonnement ;

.4 les dispositifs au gaz carbonique ;

.5 les dispositifs d'extinction par eau diffusée sous pression ; et

.6 les dispositifs d'extinction par vaporisation de fluides.

10.5 Tous les grils, rôtissoires et friteuses doivent être équipés d'une hotte d'extraction des graisses jugée satisfaisante par l'Administration.

10.6 Un dispositif fixe d'extinction de l'incendie au gaz peut protéger plus d'un local. La quantité d'agent extincteur doit être suffisante pour couvrir au moins le local qui en exigerait le plus.

11 Nombre, type et emplacement des extincteurs portatifs

11.1 Chaque extincteur portatif embarqué à bord d'un navire doit être d'un type approuvé. Le nombre minimal d'extincteurs dont un navire doit être pourvu et le type d'extincteur doivent être jugés acceptables par l'Administration. Les extincteurs ne doivent pas être en nombre inférieur au nombre minimal prescrit par le **Tableau V.11** et doivent satisfaire aux autres dispositions de la présente règle.

TABLEAU V.11

Local protégé	Nombre minimal requis	Type d'extincteur autorisé		
		Classe	Agent	Capacité minimale
Poste de conduite	1	B-I, C-I	CO_2	1,8 kg
			Poudre chimique	0,9 kg
Local de machines	1	B-II, C-II placé juste à l'extérieur de la sortie	CO_2	6,8 kg
Locaux d'habitation	1 pour 230 m^2 de surface ou moins	A-II	Mousse	9,5 l
			Poudre chimique	4,5 kg
Cuisine, office, snack bar	1	A-II, B-II	Mousse	9,5 l
			Poudre chimique	4,5 kg
			CO_2	6,8 kg

11.2 L'installation et l'emplacement des extincteurs portatifs doivent être jugés satisfaisants par l'Administration et être conformes à la résolution A.951(23) et au Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie, si l'Administration le juge approprié.

12 Hache de pompier

Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 20 m doivent disposer au moins d'une hache de pompier, placée dans le poste de conduite principal ou à proximité immédiate de ce poste.

13 Seau d'incendie

Les navires qui ne sont pas tenus de disposer d'une pompe d'incendie à commande manuelle ou mécanique doivent tous avoir à leur bord au moins deux seaux d'incendie d'une capacité minimale de 9 litres chacun ; ces seaux doivent être attachés à un tromblon qui permette de les abaisser et de les remplir d'eau de mer puis de les récupérer, et ils doivent être placés de manière à pouvoir être aisément disponibles en cas d'urgence. Les seaux d'incendie doivent avoir des anses solidement fixées qui permettent de les hisser hors de la mer lorsqu'ils sont remplis d'eau et doivent porter chacun l'inscription « SEAU D'INCENDIE » dans une couleur contrastante. Les seaux d'incendie ne doivent pas être utilisés à d'autres fins que l'extinction des incendies.

14 Entretien des extincteurs fixes et portatifs

Les extincteurs fixes et portatifs doivent faire l'objet d'un entretien annuel et la date de l'entretien doit être inscrite sur une plaque ou une étiquette fixée à l'extincteur.

15 Couverture ignifuge

Tous les navires qui disposent d'une cuisine ou d'une aire de préparation des repas doivent être pourvus d'une couverture ignifuge, laquelle doit être placée de manière à pouvoir être utilisée immédiatement au cas où un incendie se déclarerait dans la cuisine ou l'aire en question.

CHAPITRE VI
MATÉRIEL DE SAUVETAGE

1 Dispositions générales

1.1 Chaque élément du matériel de sauvetage qui est transporté à bord d'un navire, que ce navire soit tenu d'en être équipé ou non, doit être conforme aux spécifications techniques du Recueil LSA, ou être approuvé par l'Administration en fonction d'une norme appropriée.

1.2 Chaque élément du matériel de sauvetage qui est transporté à bord d'un navire doit être entretenu conformément aux instructions du fabricant et être prêt à être utilisé sans délai.

2 Nombre et type d'embarcations et de radeaux de sauvetage

2.1 Les navires certifiés aptes à être exploités dans des eaux non abritées doivent transporter des embarcations ou des radeaux de sauvetage en nombre suffisant pour recevoir le nombre total des personnes à bord.

2.2 Les navires neufs certifiés aptes à être exploités dans des eaux non abritées doivent transporter une embarcation destinée à repêcher les personnes tombées par-dessus bord ou un canot de secours, qui peut être l'une des embarcations de sauvetage prévues à la règle **VI/2.1**, ou un autre moyen de repêcher une personne tombée à l'eau et de la hisser à l'horizontale à bord, en 15 minutes maximum.

2.3 Les navires qui sont exploités uniquement dans des eaux côtières et dans des eaux protégées doivent transporter des embarcations et/ou des radeaux de sauvetage, et/ou des engins flottants, en nombre suffisant pour recevoir, à eux tous, le nombre total de personnes à bord. S'il en est installé, les radeaux de sauvetage peuvent être du type réversible ouvert.

2.4 Lorsqu'il est impossible d'accéder depuis les deux bords du navire aux engins de sauvetage et à leurs dispositifs de mise à l'eau, le cas échéant, des engins de sauvetage supplémentaires doivent être installés conformément aux exigences de l'Administration.

2.5 Les moyens et dispositifs d'embarquement dans les embarcations ou radeaux de sauvetage doivent être adéquats, clairement indiqués et éclairés, et approuvés par l'Administration.

2.6 L'identification du modèle du fabricant, le numéro attribué par l'Administration qui a donné son approbation et le nombre de survivants pour lequel l'engin a été approuvé doivent être inscrits sur une plaque ou une étiquette fixée sur l'engin.

3 RLS, SART et réflecteur radar

3.1 Chaque navire certifié apte à être exploité dans des eaux non abritées doit avoir à bord :

.1 une radiobalise de localisation des sinistres (RLS) fonctionnant à 406 MHz, installée de manière à pouvoir se dégager librement et à se mettre en marche automatiquement ; et

.2 un répondeur radar de recherche et de sauvetage (SART) fonctionnant à 9 GHz arrimé de manière à pouvoir être utilisé facilement.

3.2 La RLS prescrite par la règle **VI/3.1** doit :

.1 être installée dans un endroit d'accès aisé ;

.2 pouvoir être facilement dégagée à la main et être portée par une seule personne à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage ;

.3 pouvoir se dégager librement si le navire coule et se déclencher automatiquement lorsqu'elle flotte ;

.4 pouvoir être déclenchée manuellement ; et

.5 être immatriculée auprès de l'autorité compétente.

3.3 Lorsque l'Administration le juge possible en pratique, tous les navires doivent être pourvus d'un réflecteur radar efficace.

4 Signaux de détresse

4.1 Tous les navires auxquels le présent Recueil s'applique doivent avoir à bord :

.1 six fusées éclairantes rouges manuelles ;

.2 deux signaux fumigènes flottants de couleur orange ; et

.3 six fusées à parachute.

Toutefois, les navires qui sont exploités uniquement dans des zones protégées peuvent n'avoir à bord que six fusées éclairantes rouges manuelles, deux signaux fumigènes flottants de couleur orange et deux fusées à parachute.

4.2 Les signaux pyrotechniques de détresse doivent être arrimés dans une mallette portative étanche à l'eau transportée au poste de conduite.

4.3 La date de fabrication et la date limite d'utilisation doivent être indiquées clairement sur chaque signal de détresse.

5 Bouées de sauvetage

5.1 Les navires dont la longueur hors tout est inférieure à 10 m doivent avoir à bord au moins une bouée de sauvetage couronne.

5.2 Les navires dont la longueur hors tout est égale ou supérieure à 10 m mais inférieure à 20 m, doivent avoir à bord au moins deux bouées de sauvetage couronne.

5.3 Les navires dont la longueur hors tout est supérieure à 20 m doivent avoir à bord au moins trois bouées de sauvetage couronne.

5.4 Chaque bouée de sauvetage couronne transportée à bord d'un navire :

.1 doit être aisément accessible ;

.2 doit être arrimée de manière à pouvoir être larguée instantanément ;

.3 ne doit en aucune façon être assujettie de manière permanente ;

.4 doit être de couleur orange ;

.5 doit porter le nom du navire, son numéro d'identification et le port d'immatriculation, lorsqu'il y a lieu ; et

.6 doit satisfaire aux prescriptions du Recueil LSA relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

5.5 Au moins une des bouées de sauvetage couronne prescrites par les règles **VI/5.1**, **VI/5.2** et **VI/5.3** doit être munie d'une ligne de sauvetage. Lorsque plus d'une bouée de sauvetage couronne est à bord, une ligne de sauvetage doit être attachée à l'une d'elles.

5.6 À bord des navires qui sont exploités entre le coucher et le lever du soleil, un appareil lumineux à allumage automatique doit être fixé à l'une des bouées prescrites par les règles **VI/5.1**, **VI/5.2** et **VI/5.3.**

5.7 Chaque ligne de sauvetage fixée à une bouée de sauvetage couronne doit :

.1 être flottante ;

.2 faire au moins 18,5 m de long ;

.3 ne pas faire de coques

.4 avoir un diamètre au moins égal à 8 mm ;

.5 avoir une résistance à la rupture au moins égale à 5kN ; et

.6 être d'une couleur foncée lorsqu'elle est synthétique ou d'un type certifié résistant aux dégradations causées par la lumière ultraviolette.

6 Brassières de sauvetage

6.1 Il doit être prévu un nombre de brassières de sauvetage pour adultes équivalent au nombre maximal de personnes qu'un navire est autorisé à transporter. Si les brassières de sauvetage pour adultes qui se trouvent à bord ne sont pas conçues pour la corpulence de personnes d'un poids allant jusqu'à 140 kg et d'un tour de poitrine pouvant atteindre 1 750 mm, des accessoires appropriés doivent être disponibles à bord en nombre suffisant pour permettre de fixer les brassières sur de telles personnes.

6.2 Il doit y avoir à bord un nombre de brassières de sauvetage pour enfants correspondant au moins à 10% du nombre total de personnes transportées ou, si besoin est, un nombre plus

important, de sorte que chaque enfant dispose d'une brassière de sauvetage. Il doit en plus y avoir à bord un nombre de brassières de sauvetage pour nourrissons correspondant à 2,5% au moins du nombre total de personnes transportées ou, si besoin est, un nombre plus important, de sorte que chaque nourrisson dispose d'une brassière de sauvetage. Il n'est pas nécessaire de transporter des brassières de sauvetage pour enfants et nourrissons si le visa apposé sur le Certificat de sécurité SCV du navire indique «*pour le transport de personnes adultes uniquement* ».

6.3 Chaque brassière de sauvetage transportée doit être munie d'un appareil lumineux et d'un sifflet solidement fixé par un cordon. L'appareil lumineux de chaque brassière de sauvetage doit être solidement fixé à la partie avant de l'épaule de la brassière.

6.4 Sauf indication contraire mentionnée dans le présent Chapitre, les brassières de sauvetage doivent être entreposées dans des endroits commodes, signalés d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration, et répartis dans l'ensemble des locaux d'habitation.

6.5 À bord des navires exploités dans des eaux côtières et des eaux non abritées, les brassières de sauvetage doivent satisfaire aux prescriptions du Recueil LSA relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer. À bord des navires exploités dans des eaux protégées, elles doivent avoir une flottabilité minimale de 100 N, mais d'autres normes appropriées peuvent être acceptées si l'Administration en décide ainsi.

7 Arrimage des embarcations et radeaux de sauvetage

7.1 Chaque embarcation et chaque radeau de sauvetage doit être :

.1 arrimé(e) en un emplacement auquel les gens de mer puissent accéder rapidement pour la/le mettre à l'eau, ou bien muni(e) d'un dispositif actionné à distance qui permette de mettre l'embarcation ou le radeau de sauvetage en position de largage, ou de l'abaisser dans l'eau.

.2 arrimé(e) de manière à pouvoir être libéré(e) manuellement de ses dispositifs d'assujettissement ;

.3 prêt(e) à être utilisé(e) immédiatement afin que les gens de mer puissent mener à bien les préparatifs d'embarquement et de mise à l'eau en moins de 5 minutes ;

.4 pourvu(e) de moyens permettant d'empêcher tout mouvement accidentel de l'embarcation ou du radeau de sauvetage par rapport à son dispositif d'arrimage ;

.5 arrimé(e) de manière à ce que ni l'embarcation ou le radeau de sauvetage, ni leurs dispositifs d'arrimage ne gênent l'embarquement à bord ou l'utilisation d'une quelconque autre embarcation de sauvetage ou d'un quelconque autre radeau de sauvetage d'un autre poste de mise à l'eau, quel qu'il soit;

.6 arrimé(e) de manière à ce que les bâches de protection dont il ou elle pourrait être muni(e) ne gênent pas la mise à l'eau et l'embarquement ;

.7 doté(e) de tout le matériel prescrit par le présent chapitre ; et

.8 arrimé(e), dans toute la mesure du possible, dans un emplacement à l'abri des déferlements et protégé contre les avaries dues à l'incendie.

7.2 Les radeaux de sauvetage doivent satisfaire aux prescriptions de la règle **VI/7.1** et être, en outre, attachés au navire par une bosse et ses accessoires, et dotés d'un dispositif de largage satisfaisant aux prescriptions du Recueil LSA, qui permette aux radeaux de surnager librement.

7.3 Les engins flottants doivent satisfaire aux prescriptions de la règle **VI/7.1** et, en plus, aux suivantes :

.1 chaque engin flottant doit être attaché de manière permanente au navire au moyen d'une bosse et d'un dispositif de largage insubmersible. La résistance à la rupture du maillon de rupture utilisé dans le dispositif de largage ne doit pas être inférieure à celle de la bosse ;

.2 le moyen utilisé pour attacher la ligne insubmersible au navire doit :

.1 avoir une résistance à la rupture au moins égale à celle de la bosse ; et,

.2 s'il est synthétique, être d'une couleur foncée ou d'un type certifié résistant aux dégradations causées par la lumière ultraviolette ; et,

.3 s'il est en métal, être résistant à la corrosion.

7.4 Un dispositif mécanique, actionné manuellement, doit être prévu pour faciliter la mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage, si cette embarcation ou ce radeau pèse plus de 90 kg.

8 Dispositions spéciales applicables aux engins flottants

8.1 Les engins flottants doivent avoir une capacité suffisante, qui corresponde au nombre de survivants indiqué sur leur plaque d'identification.

8.2 Si l'engin flottant n'est pas muni d'un dispositif de fixation de la bosse, il faut prévoir, pour attacher cette bosse, un câble ou un filin :

.1 qui puisse être enroulé autour du corps du dispositif ;

.2 qui ne se détachera pas ;

.3 qui ait une résistance à la rupture au moins égale à celle de la bosse ; et

.4 s'il est synthétique, qui soit d'une couleur foncée ou d'un type certifié résistant aux dégradations causées par la lumière ultraviolette.

8.3 Lorsque le navire transporte plus d'un engin flottant en tant qu'élément d'un groupe, chaque groupe doit être assujetti par une seule bosse.

8.4 Le poids total de chaque groupe d'engins flottants ne doit pas être supérieur à 180 kg.

8.5 Chaque engin flottant doit être fixé individuellement à la bosse par un filin suffisamment long pour que chaque engin puisse flotter sans entrer en contact avec un autre engin du groupe. La résistance de la ligne insubmersible et celle de la bosse doivent être déterminées en fonction des capacités cumulées du groupe d'engins flottants.

8.6 Les engins flottants ne doivent pas être empilés sur plus de 1,25 m de haut. Lorsqu'ils sont empilés, ils doivent être séparés les uns des autres par des séparateurs.

8.7.1 Chaque engin flottant doit être muni d'une ligne de sauvetage, de pantoires, d'une bosse et d'un appareil lumineux.

8.7.2 L'équipement requis pour les engins flottants doit être conforme aux spécifications suivantes :

.1 La ligne de sauvetage et les pantoires doivent être celles qui ont été fournies par le fabricant avec l'engin flottant approuvé ; et

.2 la bosse doit satisfaire aux prescriptions du Recueil LSA.

8.8 Les normes relatives à l'approbation des engins flottants doivent être fixées par l'Administration.

9 Entretien et réparation des engins de sauvetage

9.1 Dispositif de largage mécanique

Tous les dispositifs de largage mécaniques doivent faire l'objet d'un entretien à des intervalles ne dépassant pas 12 mois. Lorsque le dispositif de largage mécanique est un dispositif de verrouillage hydrostatique, il doit être entretenu :

.1 à des intervalles ne dépassant pas douze mois par une station autorisée à effectuer cet entretien ; toutefois, lorsqu'elle le juge raisonnable, l'Administration peut autoriser un intervalle plus long, de dix-sept mois maximum ; et

.2 dans une station d'entretien agréée qui soit compétente pour l'entretenir, qui dispose d'installations d'entretien appropriées et qui emploie uniquement du personnel ayant reçu une formation adaptée.

Lorsque le dispositif de verrouillage hydrostatique est un dispositif scellé dont la durée de vie en service est indiquée par le fabricant, il n'est pas nécessaire de le soumettre à un entretien annuel, mais ce dispositif devra être remplacé à sa date d'expiration.

9.2 Embarcations et radeaux de sauvetage gonflables et brassières de sauvetage gonflables

Tous les radeaux et toutes les embarcations et brassières de sauvetage gonflables doivent faire l'objet d'un entretien :

.1 à des intervalles ne dépassant pas 12 mois ; toutefois, lorsque cette mesure semble opportune et raisonnable, l'Administration peut autoriser un intervalle plus long, de 17 mois maximum ; et

.2 dans une station d'entretien agréée qui soit compétente pour les entretenir, qui dispose d'installations d'entretien appropriées et qui emploie uniquement du personnel ayant reçu une formation adaptée.

9.3 Réparation d'embarcations ou de radeaux de sauvetage gonflables

Les réparations et l'entretien des embarcations et radeaux de sauvetage gonflables doivent être effectués conformément aux instructions du fabricant. Les réparations urgentes peuvent être faites à bord du navire, mais les réparations permanentes devraient être effectuées dans une station d'entretien agréée.

9.4 Registre des réparations et de l'entretien

Le propriétaire doit tenir un registre de l'entretien et de toutes les réparations dont les engins de sauvetage ont fait l'objet, suivant la décision de l'Administration. Dans le cas des radeaux de sauvetage gonflables, la date de l'entretien doit être indiquée sur une plaque ou une étiquette fixée au radeau.

10 Armement des embarcations et radeaux de sauvetage

10.1 Chaque élément de l'armement des embarcations et radeaux de sauvetage doit être de bonne qualité et servir efficacement à l'usage auquel il est destiné. Sauf indication expresse contraire mentionnée dans le présent chapitre, chaque élément de l'armement transporté, qu'il soit ou non prescrit en vertu du présent Chapitre, doit être assujetti au moyen de saisines, entreposé dans des armoires, dans des compartiments, ou sur des consoles, ou disposer de moyens de fixation ou de stockage équivalents qui ne doivent pas:

.1 réduire la capacité des embarcations et radeaux de sauvetage ;

.2 réduire l'espace dont disposent les occupants ;

.3 gêner les opérations de mise à l'eau, de repêchage ou de sauvetage ; ou

.4 perturber la tenue à la mer de l'embarcation ou du radeau de sauvetage.

10.2 Chaque embarcation et chaque radeau de sauvetage doit être pourvu(e) de l'armement que l'Administration peut exiger, compte tenu de la zone dans laquelle le navire est certifié apte à être exploité.

11 Matériaux rétroréfléchissants

Toutes les embarcations et tous les radeaux de sauvetage, tous les engins flottants et toutes les bouées de sauvetage doivent être marqué(e)s au moyen de matériaux rétroréfléchissants de la manière indiquée à l'Annexe 1 de la résolution A.658(16)[10]. Le niveau de qualité du matériau utilisé doit être celui qui est prescrit par l'Administration.

[10] Résolution A.658(16) de l'OMI - Uitlisation et pose de matériaux rétroréfléchissants sur les engins de sauvetage.

12 Sauvetage et repêchage de personnes se trouvant dans l'eau

12.1 Il doit être prévu, pour repêcher les personnes se trouvant dans l'eau, un dispositif de sauvetage/repêchage approuvé par l'Administration, qui permette de hisser une personne à l'horizontale à bord en 15 minutes maximum.

12.2 Un navire reconnu comme étant capable d'être son propre canot de secours doit démontrer l'efficacité, sur le plan pratique, des dispositions prévues à bord pour le repêchage au moyen d'essais de fonctionnement réalisés dans des conditions de sécurité contrôlées et jugés satisfaisants par l'Administration.

12.3 Lorsqu'un navire est gardé par l'homme de barre et un navigateur, la démonstration prescrite par la règle **VI/12.2** doit comprendre le repêchage du navigateur (qui peut être pris comme étant conscient).

CHAPITRE VII
SYSTÈMES ET MATÉRIELS DIVERS

1 Dispositions générales

L'Administration peut exiger qu'en plus du matériel prescrit expressément par le présent Recueil, un équipement de navigation, de commande ou de communication se trouve à bord d'un navire de conception novatrice naviguant à des vitesses élevées, dans des eaux resserrées ou à forte densité de trafic, ou exploité sur de grandes distances ou dans des zones éloignées.

2 Feux de navigation, marques et signaux sonores

Les navires doivent satisfaire aux prescriptions du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Règlement COLREG).

3 Cartes marines et publications nautiques

3.1 Les navires doivent avoir à leur bord des cartes marines correspondant au voyage prévu, qui soient à jour et à une échelle suffisamment grande pour leur permettre de naviguer en toute sécurité.

3.2 Les navires doivent avoir à leur bord, en fonction de leur zone d'exploitation, d'autres publications nautiques prescrites et approuvées par l'Administration, qui soient adéquates et à jour, telles qu'instructions nautiques, livres des phares, avis aux navigateurs, annuaires des marées et autres.

3.3 Des extraits des publications énumérées à la règle **VII/3.2** correspondant aux zones traversées peuvent être fournis à la place des publications elles-mêmes.

3.4 Les publications dont l'emport est prescrit à la règle **VII/3.2** peuvent être sous format électronique lorsque des dispositions appropriées ont été prises pour qu'elles puissent être consultées à tout moment.

3.5 Un système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) peut être transporté à la place des cartes marines prescrites à la règle **VII/3.1**, à condition que ce système satisfasse à tous égards aux prescriptions de l'Administration et que toutes les personnes qui sont amenées à l'utiliser aient reçu une formation appropriée.

4 Matériel de navigation

4.1 Compas

4.1.1 Sauf disposition contraire de la règle **VII/4.1.2**, tous les navires doivent être équipés d'un compas magnétique approprié, à usage maritime, installé au poste de conduite principal. Ce compas doit être éclairé.

4.1.2 Il n'est pas nécessaire d'installer un compas à bord des navires sans propulsion autonome.

4.1.3 À bord des navires certifiés aptes à être exploités dans des eaux non abritées, le compas doit être compensé au moins une fois par an et une table de déviation prévue à proximité du compas.

4.1.4 Les navires exploités uniquement dans des eaux protégées peuvent avoir à bord un compas de relèvement à la place du compas prescrit à la règle **VII/4.1.1**.

4.2 Radar

4.2.1 Les navires certifiés aptes à être exploités dans des eaux côtières ou non abritées, qui transportent 50 passagers ou plus doivent être équipés, pour la navigation de surface, d'un système radar de marine approuvé par l'Administration, dont un écran soit installé au poste de conduite. Le radar et son installation doivent être adaptés à la vitesse et à la zone d'exploitation prévues du navire.

4.2.2 Un navire certifié apte à être exploité dans des eaux protégées n'a pas besoin de s'équiper d'un radar si l'Administration décide que ce radar n'est pas nécessaire compte tenu de la zone dans laquelle le navire est exploité et des conditions météorologiques qui y règnent.

4.3 Dispositif de détermination de la position

4.3.1 Les navires certifiés aptes à être exploités dans des eaux non abritées doivent être équipés d'un dispositif électronique de détermination de la position jugé satisfaisant par l'Administration, qui soit en mesure de fournir des points exacts pour la zone dans laquelle ils sont exploités.

4.4 Autre matériel de navigation

Les navires neufs exploités dans des eaux non abritées doivent être pourvus des instruments suivants :

.1 un sondeur à écho ;

.2 un instrument de mesure de la vitesse et de la distance surface ; et

.3 un système de recherche de données météorologiques.

5 Matériel de radiocommunication et de signalisation

5.1.1 Tous les navires doivent être dotés d'une installation radio VHF maritime équipée d'un système ASN. Toutefois, lorsqu'un navire est exploité uniquement dans des eaux protégées et qu'il n'existe pas localement d'installation de réception des alertes de détresse ASN et des appels sélectifs numériques, l'Administration peut accepter que la radio VHF du navire ne soit pas équipée d'un système ASN.

5.1.2 Les navires certifiés aptes à être exploités dans des eaux non abritées doivent être équipés d'un système de communication longue distance qui soit en mesure de satisfaire aux prescriptions fonctionnelles de la partie C du Chapitre IV de la Convention SOLAS applicables aux systèmes radioélectriques destinés à être utilisés dans la zone A3.

5.2 Une pancarte durable fournissant des instructions et des renseignements sur les émissions à effectuer en cas d'urgence à bord du navire concerné, doit être placée à côté de toutes les installations radiotéléphoniques. Une série appropriée d'instructions et d'informations est fournie, à titre d'exemple, à l'**Annexe 6**.

5.3.1 Lorsque l'alimentation électrique du matériel radio est fournie par une batterie, il doit être prévu des dispositifs permettant de recharger cette batterie jusqu'à la capacité minimale requise à la règle **VII/5.3.3** en 10 heures ou moins, ou une deuxième batterie ayant une capacité suffisante pour le voyage. La batterie du matériel radio ne doit pas être utilisée pour y connecter un quelconque autre service assuré à bord.

5.3.2 L'alimentation électrique fournie par la batterie au matériel de radiocommunication doit être protégée, dans toute la mesure du possible, contre les envahissements ou l'accumulation d'eau, et être disposée de manière à ce que les radiocommunications ne soient pas interrompues. Lorsqu'il est impossible, dans le cas des batteries placées au-dessous du pont de franc-bord, de garantir l'efficacité de la protection requise contre les envahissements/l'accumulation d'eau, il doit être prévu, au-dessus de ce pont, une alimentation sur batterie du matériel de radiocommunication, qui bénéficie d'une protection efficace.

5.3.3 Lorsqu'elles sont complètement chargées, les batteries doivent assurer au moins six heures de fonctionnement pour garantir une utilisation efficace de l'installation radio.

5.3.4 Chaque batterie doit être installée de la manière prévue à la règle **IV/22**.

5.4 Tous les navires qui sont exploités pendant les périodes d'obscurité doivent être pourvus d'une torche électrique étanche à l'eau qui puisse être utilisée pour la signalisation.

6 Dispositifs de communication avec le public

6.1 La présente règle s'applique aux navires à passagers.

6.2 Sauf dans les cas prévus aux règles **VII/6.5** et **VII/6.6**, chaque navire à passagers doit être équipé d'un dispositif de communication avec le public.

6.3 À bord d'un navire d'une longueur égale ou supérieure à 20 m, le dispositif de communication avec le public doit être une installation fixe dont les annonces puissent être entendues, dans des conditions normales d'exploitation, dans l'ensemble des locaux d'habitation et dans tous les autres locaux qui sont normalement gardés par des gens de mer.

6.4 À bord des navires qui disposent de plus d'un pont à passagers et de ceux qui offrent un hébergement de nuit, le dispositif de communication avec le public doit pouvoir être utilisé à partir du poste de conduite.

6.5 À bord d'un navire d'une longueur inférieure à 20 m, un porte-voix électrique fonctionnant sur batterie peut être utilisé à la place du dispositif de communication avec le public lorsqu'il est possible de démontrer que ce porte-voix peut être entendu dans l'ensemble des locaux d'habitation du navire dans des conditions d'exploitation normales. Les batteries du porte-voix électrique doivent être maintenues constamment en pleine charge au moyen d'un chargeur ou d'un autre moyen jugé acceptable par l'Administration.

6.6 Il n'est pas nécessaire de prévoir un dispositif de communication avec le public à bord des navires d'une longueur inférieure à 20 m qui transportent moins de 50 passagers si l'Administration est convaincue qu'une communication faite aux passagers sans amplification, à partir du poste de conduite, peut être entendue dans tous les locaux d'habitation de ces navires dans des conditions d'exploitation normales.

7 Apparaux d'amarrage et de mouillage

7.1 Les navires doivent être équipés d'apparaux de mouillage conformes à **l'Annexe 7**, qui soient arrimés et prêts à être déployés, ainsi que des aussières nécessaires à la sécurité du mouillage ou de l'amarrage. Les apparaux de mouillage et les amarres prévues doivent être adaptés à la taille du navire et aux eaux dans lesquelles il est exploité, et être jugés acceptables par l'Administration. À bord des navires d'une longueur inférieure à 20 m certifiés aptes à être exploités uniquement dans des eaux protégées, l'Administration peut autoriser l'emport d'une seule ancre.

7.2 La longueur de la ligne attachée à une ancre doit être adaptée à la zone d'exploitation mais, d'une manière générale, elle ne doit pas être inférieure à 4 fois la longueur hors tout du navire, pour l'ancre principale comme pour l'ancre à jet.

7.3 Lorsque la ligne d'ancre est un câble ou un filin, pour chaque mètre de la longueur du navire, il doit y avoir au moins un mètre de chaîne entre le câble et l'ancre et ce, jusqu'à 10 m.

7.4 Lorsqu'une ancre pèse plus de 30 kg, un moyen mécanique efficace doit être prévu pour la manœuvrer.

7.5 Il doit y avoir un point d'ancrage solide sur le pont avant et, à la proue, un chaumard ou un rouleau qui puissent être fermés sur le câble.

7.6 Des bollards d'amarrage, des taquets et des chaumards doivent être solidement installés en tenant compte des charges qu'ils devront probablement supporter.

7.7 Tous les équipements mentionnés dans la présente section devraient être régulièrement inspectés et convenablement entretenus pour s'assurer qu'ils pourront être utilisés en toute sécurité.

CHAPITRE VIII
NORMES D'EXPLOITATION

PARTIE A – NORMES D'EXPLOITATION

1 Dispositions générales

1.1 Les navires doivent être exploités conformément à la législation applicable et de manière à assurer une protection adéquate contre les risques qui pourraient mettre en danger le navire, ses passagers et sa cargaison.

2 Accidents de mer

2.1 Le propriétaire, l'agent, le capitaine ou le responsable d'un navire mis en cause dans un accident de mer doit en informer l'Administration dès que possible, chaque fois que l'accident se traduit par l'une quelconque des situations suivantes :

.1 Tout échouement ou abordage qui constitue un danger pour la navigation, l'environnement ou la sécurité du navire ;

.2 panne de l'appareil propulsif principal, de l'appareil à gouverner principal ou de tout élément ou système de commande associé, qui entraîne une réduction des capacités de manœuvre du navire ;

.3 évènement qui affecte sensiblement et défavorablement la tenue à la mer du navire ou son aptitude à naviguer ou à faire route, comprenant notamment, mais sans s'y limiter, un incendie, un envahissement, une défaillance ou une dégradation des dispositifs fixes d'extinction de l'incendie, du matériel de sauvetage, de l'équipement de production d'énergie auxiliaire ou des réseaux de tuyautages d'assèchement ;

.4 perte de vie(s) humaine(s) ;

.5 toute maladie professionnelle associée aux tâches à exécuter à bord du navire, contractée par un marin dans l'exercice de ses fonctions ;

.6 blessure(s) exigeant des soins médicaux professionnels au-delà des soins de première urgence, dont est victime une personne engagée ou employée à bord d'un navire assurant un service commercial et qui rend(ent) cette personne inapte à effectuer les tâches courantes à bord ; ou

.7 évènement qui entraîne des dommages aux biens estimés à plus de 10 000 dollars des États-Unis, ce montant comprenant le coût de la main d'œuvre et des matériaux nécessaires pour remettre ces biens en état de servir.

2.2 La notification prescrite par la règle **VIII/2.1** doit inclure le nom et le numéro d'identification du navire mis en cause, le nom de son propriétaire ou de son agent, la nature et les circonstances de l'accident, le lieu où il s'est produit, la nature et l'importance des blessures dont des personnes ont été victimes, et celles des dégradations subies par les biens.

2.3 Outre la notification prescrite par la règle **VIII/2.1**, le propriétaire, le capitaine, l'agent ou le responsable du navire doit fournir, dans les trois jours qui suivent, un rapport écrit à

l'Administration. Ce rapport doit donner les renseignements prescrits par la règle **VIII/2.2** et, s'il est soumis immédiatement après que l'accident s'est produit, il peut se substituer à la notification prescrite par la règle **VIII/2.1**.

3 Journal de bord

3.1 Tout navire certifié apte à être exploité dans des eaux non abritées doit avoir un journal à bord. Le capitaine doit consigner ou faire consigner dans ce journal les indications suivantes :

.1 Lorsqu'un accident de mer se produit, une déclaration concernant l'accident et les circonstances dans lesquelles il s'est produit, faite immédiatement après l'accident, lorsque cela est possible en pratique ;

.2 détails du voyage, dont le cap suivi et les conditions météorologiques au moins toutes les 4 heures, et des exercices/essais prescrits par le présent Chapitre ;

.3 chaque décès survenu à bord et la cause du décès ;

.4 nom de chaque matelot qui cesse d'être un marin autrement qu'à la suite de son décès, en indiquant à quelle heure, où, comment et pourquoi il a cessé de l'être ;

.5 détails des exercices et de la formation prescrits par les règles **VIII/12** et **VIII/13** ; et

.6 noms de tous les gens de mer employés à bord à l'occasion de chaque voyage.

3.2 Les renseignements à consigner dans le journal de bord en application de la règle **VIII/3.1.5**, qui concernent l'abandon du navire, une personne tombée par-dessus bord, les exercices d'incendie et la formation correspondante, doivent comprendre les suivants :

.1 date de l'exercice et de la formation ; et

.2 description générale du déroulement de l'exercice et des sujets sur lesquels la formation a porté.

4 Prescriptions diverses en matière d'exploitation

4.1 Le capitaine doit veiller à ce que le navire soit conduit à tout moment d'une façon sûre et contrôlée. Il doit veiller également à ce que toutes les dispositions du Certificat de sécurité SCV soient respectées ; il peut toutefois s'écarter de la route prescrite dans ce certificat, ou prendre toutes autres mesures qu'il jugerait nécessaires et prudentes pour porter assistance à des navires en détresse, ou à l'occasion d'autres situations critiques de ce type.

4.2 Le capitaine doit veiller à ce que les prescriptions applicables en matière de stabilité soient respectées à tout moment.

4.3 Le capitaine doit veiller à ce que l'appareil à gouverner, les commandes et les systèmes de communication soient mis à l'essai avant le début de chaque voyage et avant d'entrer au port.

4.4 Les écoutilles et les ouvertures pratiquées dans la coque d'un navire doivent toutes être maintenues hermétiquement fermées, sauf lorsqu'elles sont utilisées. Les portes étanches à l'eau ménagées dans les cloisons de compartimentage doivent toutes être maintenues

hermétiquement fermées au cours de la navigation du navire, sauf lorsqu'elles sont utilisées pour passer d'un compartiment à un autre.

4.5 Les navires ne doivent pas embarquer du combustible ayant un point d'éclair égal ou inférieur à 43º lorsqu'ils ont des passagers à bord.

4.6.1 Les navires à passagers ne doivent pas transporter de marchandises dangereuses, à moins qu'ils y soient autorisés en vertu du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG).

4.6.2 Les prescriptions du Chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974 s'appliquent au transport de marchandises dangereuses visé à la règle 2 de ce chapitre, qui est effectué à bord de navires, en colis ou sous forme solide en vrac, selon le cas.

4.6.3 L'Administration peut appliquer les prescriptions de la règle **VIII/4.6.2** en fonction des caractéristiques du service assuré par le navire et des risques que représente son exploitation, en tenant compte de la sécurité des personnes à bord, de la sécurité des biens en mer et de la protection du milieu marin contre la pollution.

4.7 Chaque fois qu'un pilote automatique est utilisé, le capitaine doit s'assurer :

.1 qu'il est possible, à tout moment, de reprendre immédiatement les commandes manuelles de l'appareil à gouverner du navire ;

.2 qu'une personne compétente est prête, à tout moment, à reprendre la barre ; et

.3 que le passage du pilote automatique aux commandes manuelles et inversement est confié au capitaine ou à l'officier de quart, ou est effectué sous leur surveillance.

5 Matériel et méthodes de prévention de la pollution

5.1 Les hydrocarbures et tous les mélanges d'hydrocarbures doivent être soit conservés à bord pour être rejetés ultérieurement dans des installations de réception, soit rejetés à la mer, dans les conditions suivantes :

.1 Le navire fait route ;

.2 le navire utilise un matériel d'un type approuvé par l'Administration qui garantit que la teneur en hydrocarbures de l'effluent non dilué ne dépasse pas 15 parts par million ;

.3 le mélange d'hydrocarbures ne provient pas des bouchains des chambres des pompes à cargaison, à bord des pétroliers ; et

.4 le mélange d'hydrocarbures, dans le cas des pétroliers, n'est pas mélangé avec des résidus de la cargaison d'hydrocarbures.

5.2 Les ordures doivent être évacuées conformément aux dispositions suivantes :

.1 il est interdit d'évacuer dans la mer les objets suivants :

.1 Tous les objets en matière plastique, y compris notamment les cordages et les filets de pêche en fibre synthétique, ainsi que les sacs à ordures en matière plastique ; et

.2 toutes les autres ordures, y compris les papiers, les chiffons, les objets en verre, les objets métalliques, les bouteilles, les ustensiles de cuisine, le fardage et les matériaux de revêtement et d'emballage ;

.2 l'évacuation des déchets alimentaires n'est autorisée que :

.1 lorsque le navire fait route ;

.2 le plus loin possible de la côte et, en aucun cas, à moins de 12 milles de la terre la plus proche ; et

.3 lorsque les déchets sont broyés ou concassés et qu'ils peuvent passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm.

.3 Toutes les ordures mêlées à d'autres rebuts dont l'évacuation ou le rejet sont soumis à des dispositions différentes doivent satisfaire aux dispositions les plus rigoureuses.

5.3 Les ordures doivent être évacuées de la manière indiquée à l'Annexe V révisée de MARPOL, qui a été adoptée par la résolution MEPC.201(62). Un aperçu général simplifié des dispositions de l'Annexe V révisée de MARPOL relatives à l'évacuation, entré en vigueur le 1er janvier 2013, a été mis au point par l'OMI et est reproduit à l'**Annexe 12** du présent Recueil.

5.4 Tout navire d'une jauge brute supérieure à 100 et tout navire certifié apte à transporter 15 personnes ou plus devra avoir à bord un plan de gestion des ordures, dans lequel seront inscrites les méthodes de ramassage, de stockage, de traitement et d'évacuation des ordures, y compris l'utilisation du matériel de bord.

5.5 Des registres des ordures doivent être tenus par les navires qui transportent plus de 15 personnes, lorsqu'ils effectuent des voyages durant plus d'une heure ; voir l'**Annexe 12**.

5.6 À bord de tout navire d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 12 mètres, il doit y avoir des affiches informant les gens de mer et les passagers des prescriptions applicables à l'élimination des ordures ; voir l'**Annexe 12**.

5.7 Les règles **VIII/5.1** et **VIII/5.2** ne s'appliquent pas :

.1 aux rejets ou à l'évacuation dans la mer qui sont nécessaires pour assurer la sécurité du navire et des personnes à bord ou pour sauvegarder la vie humaine en mer ; ni

.2 au rejet ou au déversement dans la mer d'hydrocarbures, de déchets ou d'ordures par suite d'une avarie du navire ou de son équipement, à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises avant ou après l'avarie pour empêcher ou réduire au minimum ce rejet ou ce déversement.

5.8 Les navires certifiés aptes à transporter plus de 15 personnes, qui ont à bord des toilettes pouvant évacuer les eaux vannes dans la mer doivent être équipés d'une citerne de stockage de dimensions suffisantes pour recevoir les excréments du nombre total de personnes à bord

pendant la durée du voyage. Des conseils sur les dimensions de la citerne de stockage requise sont fournis à l'**Annexe 9**. Un certificat international de prévention de la pollution par les eaux usées sera délivré aux navires de ce type qui entreprennent des voyages internationaux.

5.9 Lorsque des eaux usées sont rejetées conformément à la règle **VIII/5.8**, les navires doivent se trouver à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche et le rejet doit s'effectuer à un débit modéré, alors que le navire fait route à une vitesse au moins égale à 4 nœuds[11].

5.10 Une installation de traitement des eaux usées qui satisfait aux prescriptions opérationnelles énoncées dans la Recommandation sur les normes internationales relatives aux effluents et dans les Directives sur les essais de fonctionnement des installations de traitement des eaux usées, que le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale a adoptées par la Résolution MEPC.2(VI), peut être installée à la place de la citerne de stockage prescrite par la règle **VIII/5.8**.

6 Marchandises dangereuses en colis

6.1 Les provisions de bord, qui sont des marchandises dangereuses mais sont transportées pour être utilisées au cours du voyage, ne sont pas soumises aux prescriptions de la présente section, mais elles devraient être utilisées et arrimées de manière appropriée.

6.2 Prescriptions générales

.1 Les marchandises dangereuses doivent être transportées uniquement en pontée ;

.2 les navires qui souhaiteraient transporter à la fois des marchandises dangereuses et des passagers devraient faire état de ce fait à l'Administration ;

.3 les prescriptions du Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG) relatives à l'emballage, à l'arrimage et à la séparation devraient s'appliquer.

6.3 Dalots et drains

Les dalots et les dispositifs d'assèchement doivent décharger par-dessus bord et ne doivent pas être reliés à des espaces intérieurs.

6.4 Matériel électrique

Le matériel électrique installé dans les espaces à cargaison devrait être d'un type certifié sans danger pour la cargaison transportée, ou devrait pouvoir être parfaitement isolé ; il devrait être isolé au cours du transport de marchandises dangereuses en colis.

6.5 Protection contre l'incendie à la construction

Les cloisons qui séparent les locaux de machines des espaces dans lesquels se trouvent des citernes à combustible doivent être isolées conformément à la norme A-60, à moins que les marchandises dangereuses soient arrimées à 3 m de distance de ces cloisons et séparations.

[11] Des précisions supplémentaires sont fournies à la règle 11.1.1 de l'Annexe IV révisée de MARPOL 73/78 et dans la résolution MEPC.157(55).

6.6 Matériel de lutte contre l'incendie

.1 L'alimentation en eau du collecteur principal d'incendie devrait être assurée immédiatement par une pompe d'incendie entraînée par un moteur et, en plus, par une pompe d'incendie à main. Ces deux pompes seront nécessaires uniquement lors du transport de marchandises dangereuses de la classe 1. Chaque pompe doit pouvoir alimenter les manches et lances de la manière prescrite par le présent Recueil ;

.2 au moins deux extincteurs portatifs à poudre sèche pouvant combattre au moins des feux de classe 34B doivent être prévus, qui puissent être utilisés rapidement dans la tranche de la cargaison.

6.7 Formation des gens de mer

L'équipage devrait recevoir une formation au transport des marchandises dangereuses et au Code IMDG et la formation dispensée devrait être consignée dans un registre.

6.8 Délivrance de certificats au navire

.1 Avant de transporter des marchandises dangereuses en colis, le navire devrait faire l'objet d'une inspection et devrait prouver qu'il est apte à effectuer ce transport ;

.2 lorsque la visite est achevée et jugée satisfaisante, il est remis au navire un Document de conformité qui indique la classe de marchandises pouvant être transportée, ainsi qu'une liste du matériel installé.

6.9 Documents concernant la cargaison

.1 Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées en colis, des renseignements détaillés sur la manière d'utiliser le matériel de lutte contre l'incendie et de prodiguer des soins de première urgence en cas de situation critique devraient être fournis à bord, et des équipements supplémentaires devraient être prévus, s'ils sont prescrits par le Code IMDG, afin de s'assurer que, si une situation d'urgence se produisait, elle pourrait être combattue avec efficacité.

.2 Lorsque des marchandises dangereuses sont transportées en colis, un manifeste complet de la cargaison doit être conservé à terre par le propriétaire du navire, ou une autre personne désignée, en cas d'accident. La personne à terre devrait disposer d'une liste de numéros à composer pour contacter les services d'urgence et les fabricants/fournisseurs des marchandises dangereuses concernées. La personne désignée devrait avoir connaissance des détails du voyage.

6.10 Marchandises dangereuses en colis autorisées

.1 Seules certaines des marchandises dangereuses énumérées dans le Code IMDG seront autorisées, à savoir :

Classe 1 Matières et objets explosibles – lorsque des objets explosibles à usage militaire sont transportés, un militaire qualifié ou un expert en

explosifs devrait être présent lors de leur chargement, de leur transport et de leur déchargement ;

Classe 2.1 Gaz inflammables

Classe 2.2 Gaz non inflammables non toxiques ;

Classe 2.3 Gaz toxiques – **INTERDITS** ;

Classe 3 Liquides inflammables ; la taille du récipient sera limitée à 30 litres ;

Classe 4 Matières solides inflammables sujettes à inflammation spontanée ; matières qui, au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables – **INTERDITES** ;

Classe 5 Matières comburantes et peroxydes organiques – **INTERDITS** ;

Classe 6.1 Matières toxiques – seules sont autorisées les matières du groupe d'emballage III, limitées à 30 litres et à 30 kg ;

Classe 6.2 Matières infectieuses – **INTERDITES** ;

Classe 7 Matières radioactives – **INTERDITES** ;

Classe 8 Matières corrosives des groupes d'emballage I et II **INTERDITES**, matières du groupe d'emballage III limitées à 30 litres maximum ; et

Classe 9 Matières et objets dangereux divers, la capacité du récipient étant limitée à 30 litres et son poids à 30 kg.

.2 Bien que le tableau ci-dessus impose des restrictions au transport de certaines classes de marchandises dangereuses, lorsque ces marchandises sont transportées en quantités limitées ou en quantités exceptées, telles qu'indiquées dans le Code IMDG, les restrictions ne s'appliquent pas et leur transport est possible.

.3 Si un exploitant désire transporter régulièrement des marchandises dangereuses interdites en colis, il devrait soumettre à l'Administration un document comprenant une évaluation de la sécurité.

PARTIE B – PRÉPARATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

7 Registre des passagers

7.1 Le propriétaire, l'affréteur, l'armateur-gérant ou le capitaine d'un navire qui effectue un voyage dans des eaux non abritées ou côtières, doit tenir un registre fiable de toutes les personnes qui embarquent à bord du navire et qui en débarquent, en indiquant leurs nom et sexe et en précisant s'il s'agit d'adultes, d'enfants ou de nourrissons.

7.2 Le propriétaire, l'affréteur, l'armateur-gérant ou le capitaine d'un navire qui effectue tout autre type de voyage doit inscrire correctement dans un registre tous les passagers qui embarquent à bord du navire ou qui en débarquent. Avant le début du voyage, la liste des

passagers doit être déposée à terre dans un endroit clairement indiqué ou auprès d'un représentant du propriétaire ou de l'armateur-gérant du navire.

7.3 Les Administrations peuvent exempter les navires à passagers de l'application de toutes les prescriptions du paragraphe **7.1** si les voyages à heures fixes de ces navires sont tels qu'il leur est impossible en pratique d'établir de tels documents.

8 Sécurité des passagers

8.1 Avant d'entreprendre un voyage avec des passagers à bord, le capitaine d'un navire doit s'assurer que des annonces publiques appropriées sont faites, qui fournissent à tous les passagers les informations ci-après, dans la mesure où elles sont pertinentes compte tenu de l'exploitation et de l'agencement du navire :

.1 Une explication générale des procédures à suivre en cas d'urgence ;

.2 l'emplacement des issues de secours et des zones d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage ;

.3 l'endroit où sont arrimées les brassières de sauvetage ;

.4 comment endosser et ajuster correctement le type de brassière de sauvetage transporté à bord du navire, y compris une démonstration de la manière dont une brassière de sauvetage doit être endossée ;

.5 l'emplacement des pancartes fournissant des consignes sur l'utilisation des brassières et autres dispositifs de sauvetage ; et

.6 informer les passagers qu'ils seront tous tenus de porter des brassières de sauvetage sur l'ordre du capitaine si des conditions potentiellement dangereuses sont susceptibles d'exister.

8.2 À la place de l'annonce faite conformément à la règle **VIII/8.1**, le capitaine ou une autre personne désignée peut :

.1 avant d'appareiller, distribuer à chaque passager ou, à bord d'un navire qui ne transporte pas de véhicules et qui dispose de sièges pour tous les passagers, placer à proximité de chaque siège, une carte ou une brochure qui fournisse les renseignements répertoriés aux règles **VIII/8.1.1** à **VIII/8.1.6** ; et

.2 faire une annonce abrégée, qui consiste :

.1 à faire savoir aux passagers qu'ils devront suivre les instructions des gens de mer en cas de situation critique ;

.2 à indiquer l'emplacement des brassières de sauvetage ; et

.3 à déclarer que des renseignements supplémentaires sur les procédures à suivre en cas d'urgence, y compris sur la manière d'endosser les brassières de sauvetage, sur l'emplacement des autres équipements de secours et sur les procédures d'évacuation d'urgence, sont fournis sur la carte ou la

brochure qui a été remise à chaque passager, ou qui est placée à côté de chaque siège.

8.3 Les transbordeurs qui effectuent des traversées ne durant pas plus de 15 minutes, peuvent remplacer l'annonce prescrite aux règles **VIII/8.1** et **VIII/8.2** par des pancartes ou affiches placées sur des cloisons, si l'Administration décide que ces annonces ne sont pas réalistes en raison de l'exploitation particulière du navire.

8.4 À bord des navires qui effectuent un voyage de plus de 12 heures, les passagers doivent être invités à endosser des brassières de sauvetage et à se rendre au poste d'embarquement approprié au cours de l'initiation à la sécurité. Lorsque seul un petit nombre de passagers monte à bord dans un port après le rassemblement d'origine, ces personnes doivent, si un autre rassemblement n'est pas effectué, recevoir les consignes sur la sécurité des passagers prescrites par les règles **VIII/8.1** ou **VIII/8.2**.

8.5 Le capitaine d'un navire doit exiger des passagers qu'ils portent une brassière de sauvetage si des conditions potentiellement dangereuses sont susceptibles d'exister, y compris notamment :

.1 lors de la traversée de barres et de criques dangereuses ;

.2 par gros temps ;

.3 en cas d'envahissement, d'incendie ou d'autres événements susceptibles de nécessiter une évacuation ; et

.4 lorsque le navire est en cours de remorquage.

8.6 Des consignes d'urgence suffisantes doivent être affichées pour que les passagers sachent quelles mesures prendre en cas de situation critique.

8.7 Des consignes suffisantes sur la manière d'endosser une brassière de sauvetage doivent être affichées pour que les passagers sachent comment procéder en cas de situation critique.

9 Consignes d'urgence

9.1 Le capitaine et les membres de l'équipage d'un navire doivent connaître parfaitement les consignes d'urgence concernant les mesures à prendre en cas d'incendie, par gros temps ou lorsqu'une personne est tombée par-dessus bord. Ces consignes doivent être affichées au poste de conduite.

9.2 À moins que l'Administration estime que l'exploitation d'un navire n'est exposée à aucun des risques répertoriés, la pancarte sur laquelle figurent les consignes d'urgence doit comprendre au moins les parties applicables de celles dont la liste est dressée à la règle **VIII/10**. Ces consignes doivent être conçues en tenant compte de l'équipement, de l'agencement et de l'exploitation de chaque navire.

9.3 Si l'Administration décide qu'il n'existe, à bord du navire, aucune surface satisfaisante à laquelle fixer les consignes d'urgence, il n'est pas nécessaire d'afficher ces consignes mais elles doivent se trouver à bord du navire et être mises à la disposition des gens de mer, afin qu'ils puissent en prendre connaissance.

10 Présentation recommandée des consignes d'urgence

Une pancarte sur laquelle figurent des consignes d'urgence comprenant les renseignements ci-après satisfera aux prescriptions de la règle **VIII/9**.

CONSIGNES D'URGENCE

Mer forte, traversée de barres potentiellement dangereuses ou envahissement

1. Fermer toutes les portes, écoutilles et hublots étanches à l'eau et étanches aux intempéries pour éviter d'embarquer de l'eau.

2. Maintenir les bouchains à l'état sec pour éviter que la présence d'eau à cet endroit entraîne une perte de stabilité. Utiliser une pompe de cale à commande mécanique, une pompe à bras et des seaux pour évacuer l'eau.

3. Faire en sorte que les pompes d'incendie puissent être utilisées comme pompes de cale, lorsque cette utilisation est autorisée.

4. Inspecter toutes les conduites d'admission et tous les tuyaux de déchargement qui traversent la coque à la recherche de fuites éventuelles.

5. Les passagers doivent rester assis et uniformément répartis conformément aux instructions du capitaine.

6. Les passagers doivent porter des brassières de sauvetage sur l'ordre du capitaine.

7. Lorsqu'une assistance est nécessaire, suivre les procédures concernant les émissions à effectuer en cas d'urgence, qui sont indiquées sur la pancarte affichée près du radiotéléphone.

8. Préparer les embarcations et radeaux de sauvetage (flotteurs de sauvetage, radeaux (gonflables), engins flottants (gonflables), canots) en vue de leur mise à l'eau.

9. L'ordre d'abandonner le navire ne sera donné que si le capitaine estime que le risque que les personnes courent en restant à bord est plus grand que celui que représente l'évacuation du navire.

Personne tombée par-dessus bord

1. Lancer une bouée de sauvetage par-dessus bord, le plus près possible de la personne à la mer.

2. Demander à quelqu'un de suivre cette personne des yeux.

3. Mettre le canot de secours à l'eau et manœuvrer pour repêcher la personne tombée à l'eau, ou manœuvrer le navire pour ce faire.

4. Demander à un marin d'endosser une brassière de sauvetage, de s'attacher à une ligne de sauvetage et de se tenir prêt à sauter à l'eau pour aider la personne tombée par-dessus bord, si besoin est.

5. Si la personne n'est pas repérée tout de suite, avertir au moyen du radiotéléphone le service des garde-côtes et les navires qui se trouvent dans le voisinage.

6. Poursuivre les recherches jusqu'à ce que le service des garde-côtes prenne la relève ou que le capitaine estime qu'il est impossible en pratique de les poursuivre.

Incendie

1. Priver le feu d'air en fermant des éléments tels que volets d'obturation, écoutilles, hublots, portes, ventilateurs et volets d'aération, et arrêter l'installation de ventilation.

2. Si possible, couper l'alimentation électrique du compartiment affecté.

3. Lorsque cette mesure est sans danger, utiliser immédiatement des extincteurs portatifs dirigés vers la base des flammes s'il s'agit de liquides inflammables ou de feux de graisse, ou de l'eau en cas d'incendie de matériaux combustibles ordinaires. Ne pas utiliser d'eau pour combattre les feux d'origine électrique.

4. Lorsque l'incendie s'est déclaré dans les locaux de machines, arrêter l'alimentation en combustible et la ventilation et mettre en marche le dispositif fixe d'extinction, si un tel dispositif est installé.

5. Manoeuvrer le navire de manière à réduire au minimum l'effet du vent sur le feu.

6. Lorsque l'incendie ne peut être maîtrisé, avertir immédiatement, au moyen du radiotéléphone, le service des garde-côtes et les autres navires se trouvant au voisinage.

7. Éloigner les passagers de l'incendie, leur faire endosser une brassière de sauvetage et, lorsque cela est nécessaire, se préparer à abandonner le navire.

11 Rôles d'appel pour les cas de situation critique

11.1 À bord des navires d'une longueur supérieure à 20 m qui sont tenus d'avoir à bord, à tout moment, plus de quatre marins, dont le capitaine, ce dernier doit afficher un rôle d'appel.

11.2 Le rôle d'appel prescrit par la règle **VIII/ 11.1** doit indiquer les tâches spéciales que chaque marin doit effectuer et le poste de travail qu'il doit occuper face à diverses situations critiques. Ces tâches doivent, dans la mesure du possible, être compatibles avec celles que cette personne effectue régulièrement. Elles doivent comprendre au moins celles qui sont énumérées ci-après, ainsi que toutes les autres tâches nécessaires pour faire face correctement à une situation critique particulière :

.1 Fermeture des écoutilles, volets d'incendie, portes étanches à l'eau, évents d'aération, dalots et sectionnements des conduites d'admission et des tuyaux de

déchargement qui traversent la coque, arrêt des ventilateurs et dispositifs de ventilation, et mise en marche de tous les équipements de sécurité ;

.2 préparation et mise à l'eau des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours ;

.3 extinction de l'incendie ; et

.4 rassemblement des passagers, y compris les tâches suivantes :

.1 avertir les passagers ;

.2 rassembler les passagers et les diriger vers les postes désignés ; et

.3 maintenir l'ordre dans les coursives et les escaliers et contrôler, d'une manière générale, le mouvement des passagers.

11.3 Le rôle d'appel doit être affiché au poste de conduite et dans un endroit bien en évidence dans chacun des locaux d'habitation des gens de mer.

12 Exercices d'abandon du navire et de récupération d'une personne à la mer et formation correspondante

12.1 Le capitaine doit faire effectuer des exercices suffisants et donner des instructions suffisantes pour s'assurer que tous les gens de mer connaissent bien les tâches qu'ils doivent exécuter au cours de situations critiques exigeant l'abandon du navire ou la récupération de personnes tombées par-dessus bord.

12.2 Lors de chaque exercice d'abandon du navire, il faut :

.1 appeler les gens de mer à rejoindre les postes qui leur ont été assignés et à se préparer à s'acquitter des tâches qui leur ont été confiées ;

.2 appeler les passagers d'un navire qui effectue un voyage de nuit à rejoindre les postes de rassemblement ou les postes d'embarquement et s'assurer qu'ils sont conscients de la manière dont l'ordre d'abandonner le navire sera donné ;

.3 vérifier que les brassières de sauvetage sont portées correctement ; et

.4 donner des consignes sur le déploiement automatique et manuel des embarcations et radeaux de sauvetage.

12.3 Chaque exercice d'abandon du navire doit, dans toute la mesure du possible, se dérouler comme s'il s'agissait réellement d'une situation d'urgence.

12.4 Si des canots de secours sont prévus, chacun doit être mis à l'eau avec, à son bord, les gens de mer qui lui ont été affectés, et doit être manœuvré sur l'eau comme il le serait si une personne était réellement tombée par-dessus bord :

.1 une fois par mois, lorsque cela est raisonnable et réaliste ; mais

.2 au moins une fois au cours d'une période de 3 mois, avant que le navire appareille avec des passagers à bord.

13 Exercices de lutte contre l'incendie et formation correspondante

13.1 Le capitaine doit faire effectuer des exercices de lutte contre l'incendie suffisants pour s'assurer que chaque marin connaît bien ses tâches en cas d'incendie.

13.2 Lors de chaque exercice de lutte contre l'incendie, il faut :

.1 appeler les gens de mer à rejoindre les postes qui leur ont été assignés et à se préparer à exécuter et à démontrer qu'ils peuvent exécuter les tâches qui leur ont été confiées ;

.2 appeler les passagers d'un navire qui effectue un voyage de nuit à rejoindre les postes de rassemblement ou les postes d'embarquement ; et

.3 donner des consignes sur l'utilisation et l'emplacement des alarmes d'incendie, des extincteurs et de tout autre matériel de lutte contre l'incendie qui se trouve à bord.

13.3 Chaque exercice de lutte contre l'incendie doit, dans toute la mesure du possible, être effectué comme s'il s'agissait réellement d'une situation d'urgence.

14 Situations critiques

Aucune des consignes d'urgence, ni aucun des éléments du rôle d'appel prescrits par le présent Chapitre ne s'oppose à ce qu'une personne qualifiée pour ce faire exerce un jugement avisé lors d'une situation critique.

15 Marques requises

15.1 Les marques ci-après sont requises :

.1 Le numéro d'identification du navire doit figurer sur tous les équipements de sauvetage et de lutte contre l'incendie ;

.2 toutes les écoutilles constituant des échappées et toutes les autres issues de secours utilisées comme moyens d'évacuation doivent porter des deux côtés, en lettres bien lisibles de 50 mm au moins, l'inscription «ISSUE DE SECOURS, NE PAS ENCOMBRER », à moins que l'Administration juge cette inscription inutile ;

.3 les postes de commande à distance des robinets d'arrêt du combustible doivent porter, en lettres bien lisibles de 25 mm au moins, une inscription indiquant la fonction du robinet et le sens de fonctionnement ; et

.4 les portes étanches à l'eau et les écoutilles étanches à l'eau doivent porter des deux côtés, en lettres bien lisibles de 25 mm de haut au-moins, l'inscription « PORTE ÉTANCHE À L'EAU – MAINTENIR FERMÉE » ou « ÉCOUTILLE ÉTANCHE À L'EAU – MAINTENIR FERMÉE », à moins que l'Administration juge cette inscription inutile.

15.2 Des instructions complètes mais simples sur le fonctionnement d'un dispositif fixe d'extinction de l'incendie au gaz doivent être placées dans un endroit bien en évidence au droit ou à proximité de chaque avertisseur d'incendie et commande de robinet d'arrêt et dans le local où sont entreposés les bouteilles d'agent extincteur. Les affiches et avertissements concernant les situations d'urgence doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

16 Disponibilité opérationnelle, entretien et inspection du matériel de sauvetage

Chaque engin de mise à l'eau, chaque embarcation ou radeau de sauvetage et chaque canot de secours transporté(e) à bord d'un navire doit être en bon état de marche et être prêt(e) à être utilisé(e) instantanément avant que le navire quitte le port et à tout moment lorsque le navire fait route. Les ponts sur lesquels les embarcations et radeaux de sauvetage sont amarrés, ou à partir desquels se fait l'embarquement, doivent être dépourvus d'obstacles susceptibles de gêner cet embarquement et la mise à l'eau desdits embarcations et radeaux. Tous les éléments du matériel de sauvetage doivent être entretenus conformément aux instructions du fabricant et d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.

17 Manuels d'utilisation, documents, affiches/avis et langue utilisée

17.1 Le propriétaire doit veiller à ce que des manuels d'utilisation soient disponibles pour tous les équipements et machines qui se trouvent à bord du navire, conformément aux prescriptions de l'Administration.

17.2 Tous les manuels d'utilisation, affiches, avis, plans et documents concernant la sécurité et l'exploitation du navire, de ses machines et de son équipement, doivent être rédigés dans la langue officielle de l'État du pavillon et, lorsqu'il y a lieu, dans la langue de travail des gens de mer.

CHAPITRE IX
LOCAUX D'HABITATION, BIEN-ÊTRE, CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE LOGEMENT

PARTIE A – LOCAUX D'HABITATION

1 Généralités

1.1 Il doit y avoir suffisamment de poignées et de mains courantes dans les locaux d'habitation pour permettre de circuler dans ces locaux en toute sécurité lorsque le navire navigue sur houle.

1.2 Les équipements lourds, tels que batteries, appareils de cuisson, etc. doivent être solidement assujettis pour éviter qu'ils se déplacent sous l'effet des mouvements brusques du navire. Les armoires qui contiennent des appareils lourds doivent être munies de couvercles ou de portes dotés de dispositifs d'attache sûrs.

1.3 À bord des navires neufs, chaque local de la zone d'habitation auquel les passagers ou les gens de mer peuvent accéder doit être équipé d'un système de ventilation qui peut être un système de ventilation naturelle, à condition qu'il soit conçu pour renouveler l'air au moins six fois par heure.

1.4 Des conditions de logement adéquates doivent être prévues pour toutes les personnes à bord, notamment à bord des navires qui doivent passer plus de 24 heures en mer. La priorité doit être accordée aux aspects sanitaires et sécuritaires de ces locaux, c'est-à-dire à la ventilation, à l'éclairage, à l'alimentation en eau, aux services de restauration, à l'accès et aux échappées.

1.5 À bord des navires qui transportent des personnes en couchettes sous pont, une ventilation mécanique doit être assurée dans les locaux d'habitation qui sont entièrement situés au-dessous du niveau du pont exposé aux intempéries, rouf de pilotage exclu, le cas échéant. Dans toute la mesure du possible, ce système de ventilation doit être conçu de manière à renouveler l'air au moins 6 fois par heure lorsque les ouvertures d'accès à ces locaux sont fermées, et il doit être équipé d'un moyen clairement signalé qui puisse être utilisé, en cas d'incendie, pour l'arrêter d'urgence depuis un poste situé à l'extérieur du local.

2 Locaux des gens de mer

2.1 Les locaux d'habitation et de travail des gens de mer doivent être de dimensions suffisantes, être construits de manière satisfaisante et être pourvus d'un équipement approprié pour permettre au navire d'être exploité en toute sécurité et aux gens de mer d'être protégés et logés d'une manière adaptée à la taille, aux installations, à la vitesse et aux modes d'exploitation du navire, ainsi qu'au service assuré et à la route suivie. Le pont qui se trouve au-dessus d'un local destiné aux gens de mer doit être au-dessus de la flottaison la plus élevée.

2.2 Des postes de couchage doivent être prévus pour tous les gens de mer qui se trouvent à bord du navire, lorsque celui-ci est exploité plus de 12 heures d'affilée au cours d'une période de 24 heures, à moins que ces gens de mer soient débarqués et que d'autres soient embarqués à leur place.

2.3 Les postes de couchage doivent comprendre une couchette ou une banette pour chaque marin, 50% au moins de ces couchettes ou banettes devant être pourvues d'une planche ou d'une toile de roulis.

2.4 Lorsque la Convention du travail maritime (CTM de 2006) s'applique de la manière décrite à la règle **IX/15**, les emménagements des gens de mer à bord des navires construits après le 20 août 2013 doivent être conformes au titre 3 de cette convention.

3 Locaux d'habitation des passagers

3.1 Les locaux d'habitation des passagers doivent tous être agencés et équipés de manière à assurer la sécurité des passagers compte tenu de la route suivie, ainsi que des modes d'exploitation et de la vitesse du navire.

3.2 La hauteur des plafonds d'un local d'habitation de passager doit être au moins égale à 1,9 m mais elle peut être inférieure sur les côtés pour tenir compte de la courbure, du câblage, des conduits de ventilation et des tuyautages. Ce local doit être entretenu pour réduire au minimum les risques d'incendie et d'accident et pour préserver la situation sanitaire. Les allées doivent être maintenues libres d'obstacles.

3.3 Une couchette jugée satisfaisante par l'Administration doit être prévue pour chaque passager destiné à être transporté dans des locaux d'hébergement de nuit ; toutefois, un fauteuil inclinable peut être prévu à la place d'une couchette pour des voyages ne dépassant pas 24 heures.

3.4 Un siège doit être prévu pour chaque passager autorisé à occuper un local auquel le critère concernant les sièges fixes, qui est mentionné à la règle **IX/4.1.3**, a été appliqué pour déterminer le nombre de passagers autorisé. Les sièges doivent être construits de manière à réduire au minimum les risques de blessures et à éviter que leurs occupants ne parviennent plus à s'en libérer. Ils doivent être installés de manière à ce qu'il soit possible de s'en échapper rapidement. Les sièges, y compris les sièges fixes, amovibles ou portatifs, doivent être disposés comme suit :

.1 Il doit y avoir une allée de 3,8 m maximum de long et de 610 mm minimum de large;

.2 une allée de plus de 3,8 m de long ne doit pas faire moins de 760 mm de large;

.3 lorsque les sièges sont disposés en rangées, la distance séparant la partie avant d'un siège de celle d'un autre siège ne doit pas être inférieure à 760 mm et les sièges doivent être solidement fixés à un pont ou une cloison.

3.5 Les sièges utilisés pour déterminer le nombre maximal de passagers autorisé doivent être solidement fixés au pont, à une cloison, ou au pavois par des moyens efficaces permanents ou temporaires.

3.6 La zone de pont libre doit être pourvue de mains courantes adéquates et correctement fixées pour les passagers debout dont le nombre a été déterminé conformément à la règle **IX/4.1.2**.

4 Nombre de passagers

4.1 Le nombre maximal de passagers qu'un navire à passagers est autorisé à transporter doit être le nombre maximal obtenu en appliquant les critères ci-après, ou une combinaison de ces critères :

.1 Longueur du garde-fou – le navire est autorisé à transporter un passager pour 760 mm de garde-fou disponible à la périphérie du pont, compte non tenu de la longueur des mains courantes situées dans les zones encombrées, dans les escaliers et là où des personnes se tenant debout bloqueraient la vue des opérateurs du navire.

.2 Zone de pont – le navire est autorisé à transporter un passager par mètre carré de zone de pont libre pouvant être utilisée par les passagers. La zone de pont libre ne comprend pas :

.1 les snack bars, tables fixes, machines à sous fixes et aménagements analogues ;

.2 les toilettes et salles d'eau ;

.3 les échelles de descente et escaliers ;

.4 les espaces occupés par du matériel de sauvetage ou un équipement de manutention des filins, qui sont nécessaires à leur déploiement, ou par des bômes de voile ou des gréements courants ;

.5 les espaces sous pont qui sont inadéquats pour les passagers et que les passagers n'utiliseraient pas en temps normal ;

.6 les coursives intérieures d'une largeur inférieure à 760 mm et les coursives situées sur le pont découvert d'une largeur inférieure à 460 mm ;

.7 les lisses de proue, plates-formes de bain et zones qui ne disposent pas d'un pont solide, tels que les filets pour les navires multicoques ;

.8 les zones de pont qui sont occupées par des roues à aubes ; et

.9 la zone occupée par les allées.

.3 Sièges fixes – le navire est autorisé à transporter un passager par siège fixe de 460 mm de large installé (voir la règle **IX/3.4**).

4.2 Différents critères peuvent être utilisés pour calculer le nombre de passagers pouvant être transportés sur chacun des ponts d'un navire, ces chiffres étant ensuite additionnés pour déterminer le nombre maximal de passagers que ce navire est autorisé à transporter. Lorsque des sièges sont installés uniquement sur une partie d'un pont, le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter peut être calculé en additionnant les nombres obtenus en appliquant, pour l'espace pourvu de sièges, le critère qui repose sur les places assises et, pour l'espace dépourvu de sièges, le critère qui tient compte de la zone de pont. Le critère qui tient compte de la longueur du garde-fou ne doit être combiné ni avec le critère applicable à la zone de pont, ni avec celui qui s'applique aux sièges fixes lors du calcul du nombre maximal de passagers autorisé sur tel ou tel pont.

4.3 L'Administration peut envisager, à titre spécial, d'autoriser les navires qui effectuent des traversées courtes dans des eaux protégées, tels que les transbordeurs, à transporter un plus grand nombre de passagers.

5 Alimentation en eau

5.1 Une quantité suffisante d'eau potable doit être fournie et acheminée dans des tuyauteries vers des endroits commodes répartis dans l'ensemble des locaux d'habitation, s'il y a lieu.

5.2 La quantité totale d'eau potable transportée doit être calculée sur la base de 4 litres minimum par personne et par période de 24 heures passée à bord.

5.3 Il doit y avoir en plus, à bord, en cas de situation critique, une quantité (réserve spéciale) d'eau potable équivalente à 10% de la quantité totale prescrite à la règle **IX/5.2**.

6 Cuisine

6.1 Les cuisines doivent être équipées d'un moyen de cuisson et de moyens permettant de laver les aliments et les ustensiles ; elles doivent être pourvues de surfaces de travail adéquates pour la préparation des aliments. Le plancher doit avoir une surface antidérapante.

6.2 Lorsqu'un appareil de cuisson est monté sur cardan, il doit être protégé par une barre antiroulis ou par un autre moyen qui l'empêche de basculer par accident lorsqu'il se balance librement, et une sangle, une barre amovible ou un autre moyen doivent être prévus pour que le cuisinier soit maintenu fermement en position tout en lui laissant les deux mains libres pour travailler lorsque le navire est soumis à un mouvement de roulis. Un moyen d'isoler le mécanisme de pivotement doit être prévu.

6.3 Lorsqu'une cuisine est installée à bord d'un navire qui effectue un voyage de 24 heures ou plus, elle doit être équipée d'un réfrigérateur pour pouvoir stocker en toute sécurité des aliments périssables, et de placards en quantité suffisante pour stocker de manière sûre les aliments non périssables.

7 Toilettes

7.1 Il doit être prévu, pour les personnes à bord, des toilettes adéquates, séparées du reste des locaux d'habitation, dont le plancher ait une surface antidérapante.

7.2 Il faudrait tenir compte, lors de l'évaluation des besoins en WC et en lavabos, du nombre de personnes transportées, de la longueur prévue des voyages, et de la zone d'exploitation.

7.3 À bord des navires offrant un hébergement de nuit, il faut prévoir, dans toute la mesure du possible, des installations distinctes pour les gens de mer et pour les passagers.

8 Espaces de rangement des effets personnels

Il doit être prévu, pour chaque personne à bord, des espaces adéquats où elle puisse ranger ses vêtements et effets personnels.

9 Cuisson et chauffage

9.1 Les appareils de cuisson et de chauffage doivent être adaptés à un usage maritime et être conçus et installés d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.

9.2 L'essence ne doit pas être utilisée pour la cuisson, le chauffage ou l'éclairage à bord des navires.

9.3 Sous réserve des dispositions de la règle **IX/9.4**, il ne faut pas utiliser de cheminées ou d'autres appareils de chauffage ou de cuisson à flamme nue à bord des navires.

9.4 Des gaz liquéfiés et non liquéfiés peuvent être utilisés en tant que combustible de cuisson lorsque l'installation de systèmes de ce type est jugée satisfaisante par l'Administration. Les appareils à gaz à flamme nue autres que les fourneaux de cuisine, les réfrigérateurs domestiques ou les chauffe-eau, ne sont pas autorisés. Les locaux dans lesquels sont placés des fourneaux de cuisine ou des chauffe-eau de ce type doivent avoir une ventilation suffisante pour évacuer vers un endroit sûr les fumées et les gaz provenant de fuites éventuelles. Tous les tuyaux qui servent à acheminer le gaz d'un réservoir vers un appareil doivent être en acier ou en un autre matériau approuvé. Des dispositifs automatiques de sécurité doivent être prévus pour couper le gaz en cas de chute de pression dans le collecteur de gaz, ou en cas d'extinction de la flamme d'un appareil.

9.5 L'endroit où sont entreposés les conteneurs à gaz/bouteilles de gaz devraient être correctement ventilés, isolés des autres espaces à bord du navire et être accessibles uniquement à partir du pont découvert.

10 Surface des ponts de travail

10.1 La surface d'un pont de travail doit être antidérapante. Les surfaces ci-après sont acceptables : tôle striée, bois non peint, relief antidérapant moulé dans de la matière plastique renforcée de fibres, peinture anti-glissante pour ponts, ou un revêtement antidérapant efficace.

10.2 Les panneaux d'écoutille installés sur un pont de travail doivent être recouverts d'un apprêt antidérapant.

10.3 La face supérieure du flotteur gonflé d'un bateau pneumatique ou d'une embarcation gonflable rigide doit être recouverte d'un apprêt non glissant.

11 Nécessaire de premiers soins

11.1 Les navires doivent avoir à bord un nécessaire pharmaceutique de premiers soins approuvé par l'Administration. Ce nécessaire doit comprendre un conteneur étanche à l'eau approprié, dans lequel puissent être placés tous les éléments spécifiés à l'**Annexe 8**, assortis de leur mode d'emploi, et sur lequel figure l'inscription « Nécessaire de premiers soins ». Les nécessaires de premiers soins doivent être facilement visibles et rapidement accessibles aux gens de mer.

11.2 Un nécessaire de premiers soins qui satisfait aux dispositions de l'**Annexe 8** doit être accepté comme étant conforme aux prescriptions de la règle **IX/11.1**.

12 Bruit et vibrations

Les niveaux de bruit et de vibrations à bord doivent être jugés satisfaisants par l'Administration et des mesures appropriées doivent être prises pour réduire les uns et les autres au minimum.

PARTIE B – DURÉE DU TRAVAIL

13 Heures de travail

13.1 Les références à une personne en service s'appliquent dans le cas :

.1 d'un capitaine qui a le commandement d'un navire au cours de son emploi, qu'il ait été employé pour commander un navire auquel le présent Chapitre s'applique ou à d'autres fins, lorsqu'il exerce cette fonction dans le cadre de l'emploi qui lui a été confié par son employeur ou dans le cadre d'un quelconque autre emploi confié par cette même personne ; et

.2 d'un capitaine qui a le commandement d'un navire auquel le présent Chapitre s'applique pour exercer des activités commerciales à titre personnel, ou qui a été engagé pour exercer des activités de ce type à bord d'un tel navire ou en rapport avec les passagers qu'il transporte ;

.3 tout marin, capitaine compris, est considéré comme « travaillant » lorsqu'il ou elle effectue activement une tâche quelconque liée à l'exploitation du navire. Les heures de travail ne comprennent pas les périodes au cours desquelles il ou elle est « en astreinte » et libre de se reposer ; par contre, si la période « en astreinte » est perturbée par la nécessité de s'occuper du navire, elle est considérée comme étant une période de travail.

13.2 Les capitaines et autres gens de mer doivent, dans la mesure du possible et du raisonnable, s'assurer qu'ils sont suffisamment reposés avant de commencer toute journée de travail.

13.3 La journée de travail d'un capitaine ou d'un autre marin ne doit pas dépasser 14 heures ; les 10 heures restantes doivent être consacrées au repos et être divisées en deux périodes maximum, dont une devrait durer au moins 6 heures.

13.4 Le capitaine ne doit pas, au cours d'une quelconque journée de travail, commander un ou plusieurs navires auxquels le présent Recueil s'applique pendant des périodes totalisant plus de 10 heures.

13.5 Lorsque l'Administration estime qu'il serait justifié d'accorder une dérogation à l'ensemble ou à l'une quelconque des prescriptions des règles **IX/13.3** et **IX/13.4**, elle peut, après avoir fixé, le cas échéant, certaines conditions, accorder une telle dérogation et, dans la mesure où elle prévient dans un délai raisonnable, modifier ou annuler une dérogation accordée de la sorte, étant entendu que cette dérogation doit, dans tous les cas, être conforme à la norme A2.3 de la Convention du travail maritime de 2006.

PARTIE C – EFFECTIFS

14 Prescriptions relatives aux gens de mer

14.1 Le propriétaire d'un navire auquel la présente règle s'applique a le devoir de notifier par écrit à l'Administration :

.1 les limites géographiques de la zone dans laquelle il propose que le navire navigue ;

.2 le nombre de gens de mer qu'il juge approprié que le navire ait à son bord, en plus du capitaine, au cours de la navigation à l'intérieur des limites géographiques ainsi notifiées ; et

.3 s'il juge opportun qu'au cours de la navigation ainsi décrite, il y ait à bord un marin titulaire d'une licence d'une quelconque classe prévue par le Recueil.

14.2 L'Administration peut approuver :

.1 le nombre de gens de mer notifié conformément à la règle **IX/14.1.2** ; et

.2 le fait qu'un marin doit être titulaire d'une licence, conformément à la notification faite en vertu de la règle **IX/14.1.3**, ou qu'aucun marin n'a besoin de posséder une telle licence.

14.3 Les navires auxquels la présente règle s'applique ne doivent pas poursuivre un voyage ou une excursion, à moins :

.1 que l'Administration ait été notifiée conformément à la règle **IX/14.1.1** ;

.2 que l'Administration ait donné son approbation conformément à la règle **IX/14.2** ; et

.3 que les effectifs du navire soient conformes à l'approbation donnée en vertu de la règle **IX/14.2**.

14.4 Toute approbation donnée en vertu de la présente règle doit être consignée par écrit et doit préciser la date à laquelle elle prend effet, ainsi que les conditions à respecter, le cas échéant.

14.5 Les prescriptions relatives à l'aptitude médicale sont énoncées à la règle **X/15**.

PARTIE D – CONVENTION DU TRAVAIL MARITIME, 2006

15 Application

15.1 Le respect des prescriptions du présent chapitre permettra de démontrer plus facilement qu'il est satisfait aux prescriptions de la Convention du travail maritime de 2006 (CTM 2006).

15.2 La CTM 2006 ne s'applique pas aux navires de pêche, aux navires de construction traditionnelle, aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires, ni aux navires naviguant exclusivement dans les eaux intérieures ou dans des eaux situées à l'intérieur ou au proche voisinage d'eaux abritées ou de zones où s'applique une réglementation portuaire (telle qu'établie par l'Administration).

15.3 Certaines des prescriptions de la CTM 2006 peuvent être assouplies à l'égard d'un navire qui n'effectue pas de voyages internationaux et dont la jauge brute est inférieure à 200 ; à condition qu'une législation nationale pertinente soit en place et que les autorités, les propriétaires de navire et les gens de mer y consentent, de nombreux navires visés par le Recueil SCV devraient faire partie de cette catégorie.

16 Titres

16.1 La CTM 2006 couvre les cinq principaux domaines suivants :

.1 Conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord d'un navire ;

.2 Conditions d'emploi ;

.3 Logement, loisirs, alimentation et service de table ;

.4 Protection de la santé, soins médicaux, bien-être et protection en matière de sécurité sociale ; et

.5 Respect et mise en application des dispositions.

CHAPITRE X
DÉLIVRANCE DE LICENCES AUX CAPITAINES ET MÉCANICIENS DE NAVIRES

Sans objet.

Annexe 1

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ SCV
1.1.1.1.1.1

[SIGLE DU PAYS]	**[NOM DU PAYS]** **CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRES DE COMMERCE DE FAIBLES DIMENSIONS EXPLOITÉS DANS LES CARAÏBES**	Le présent certificat est valable à partir du: Date d'expiration:

NOM DU NAVIRE	TYPE	INDICATIF D'APPEL	MMSI
PORT D'ATTACHE	SIGNE DISTINCTIF	PUISSANCE	PROPULSION
LIEU DE CONSTRUCTION	MATÉRIAU DE LA COQUE	DATE DE CONSTRUCTION	LONGUEUR HORS TOUT
PROPRIÉTAIRE		EXPLOITANT	

CE NAVIRE SERA DOTÉ DES EFFECTIFS SUIVANTS:

CAPITAINE, _____CLASSE

SECOND, _____CLASSE

MÉCANICIEN, _____CLASSE

CATÉGORIE DES MATELOTS DE PONT_____

CATÉGORIE DES MÉCANICIENS _____

NOMBRE MINIMAL DE GENS DE MER, AU TOTAL:

CE NAVIRE EST AUTORISÉ À TRANSPORTER_____PASSAGERS PLUS_____GENS DE MER SOIT, AU TOTAL _____ PERSONNES _____

ZONE D'EXPLOITATION ET CONDITIONS D'EXPLOITATION

SUR LA BASE DE LA PRÉSENTE VISITE, QUI A PRIS FIN À_____LE_____

CE NAVIRE EST CONSIDÉRÉ COMME ÉTANT CONFORME AU RECUEIL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES DE COMMERCE DE FAIBLES DIMENSIONS EXPLOITÉS DANS LES CARAÏBES, EN CE QUI CONCERNE LES RÈGLES_____(insérer)_____

LE PRÉSENT CERTIFICAT EST VALABLE JUSQU'À SA DATE D'EXPIRATION, SOUS RÉSERVE QUE LES VISITES ANNUELLES CI-DESSOUS SOIENT EFFECTUÉES CHAQUE ANNÉE DANS UN DÉLAI DE 3 MOIS AVANT OU APRÈS LA DATE ANNIVERSAIRE (BASÉE SUR LA DATE D'EXPIRATION).

VISITE ANNUELLE

DATE	*LIEU*	*SIGNATURE*

LE PRÉSENT CERTIFICAT A ÉTÉ DÉLIVRÉ PAR:

_____

(SIGNATURE DE L'AGENT AUTORISÉ)

_____

(DÉSIGNATION)

_____

(DATE)

[SIGLE DU PAYS]	**[NOM DU PAYS]** **CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRES DE COMMERCE DE FAIBLES DIMENSIONS EXPLOITÉS DANS LES CARAÏBES**

NOM DU NAVIRE	SIGNE DISTINCTIF	DATE DE LA DÉLIVRANCE DU CERTIFICAT	PAGE

REGISTRE DES ENGINS DE SAUVETAGE ET DU MATÉRIEL DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE					
NOMBRE TOTAL D'ENGINS ET D'APPAREILS DON'T LE NAVIRE EST POURVU: Le capitaine doit tenir un registre détaillé de l'équipement de sécurité et de son entretien, selon qu'il convient					
EMBARCATIONS DE SAUVETAGE (TOTAL)		BRASSIÈRES (POUR ADULTES)		POMPES D'INCENDIE (FIXES)	
Pour un nombre total de personnes =		BRASSIÈRES (POUR ENFANTS)		POMPES D'INCENDIE (À COMMANDE MÉCANIQUE)	
CANOTS DE SECOURS (non compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage)		BRASSIÈRES (POUR PERSONNES DE FORTE CORPULENCE/NOURRISSONS)		POMPES D'INCENDIE (PORTATIVES)	
MOYEN PERMETTANT DE REPÊCHER LES PERSONNES TOMBÉES À L'EAU		BOUÉES DE SAUVETAGE (NOMBRE TOTAL)		SEAU (avec tromblon)	
RADEAUX GONFLABLES DESTINÉS À ÊTRE JETÉS À L'EAU PAR-DESSUS BORD		AVEC APPAREILS LUMINEUX*		EXTINCTEURS	
Pour un nombre total de personnes =		AVEC LIGNE ATTACHÉE*		BOUCHE D'INCENDIE	
RADEAUX GONFLABLES MIS À L'EAU SOUS BOSSOIRS		AUTRES TYPES DE BOUÉES*		MANCHE D'INCENDIE	
Pour un nombre total de personnes =		FEU DE DÉTRESSE MANUEL		LONGUEUR DES MANCHES D'INCENDIE	
FLOTTEURS DE SAUVETAGE/ENGINS FLOTTANTS		FUSÉE ÉCLAIRANTE DE DÉTRESSE		COUVERTURE IGNIFUGE	
Pour un nombre total de personnes =		FUMIGÈNE ORANGE		HACHE DE POMPIER	
* COMPRIS DANS LE NOMBRE TOTAL					

DISPOSITIFS FIXES D'EXTINCTION		
ESPACE PROTÉGÉ	AGENT	CAPACITÉ

GPS		RLS		SONDEUR À ÉCHO	
RADAR		SART		NÉCESSAIRE DE PREMIERS SOINS	
VHF		PUBLICATIONS NAUTIQUES (Préciserl)			
TERMINAL SATELLITE DE TYPE 'C' DU SMDSM		CARTES MARINES (Préciserl)			

ÉQUIVALENCES

EXEMPTIONS

OBSERVATIONS

VISITES EN CALE SÈCHE ET AUTRES VISITES

DERNIÈRE VISITE INTERMÉDIAIRE :	PROCHAINE VISITE DUE LE :
DERNIÈRE VISITE DE RENOUVELLEMENT :	PROCHAINE VISITE DUE LE :
DERNIÈRE INSPECTION DU GOUVERNAIL :	PROCHAINE VISITE DUE LE :
ARBRE & HÉLICE:	PROCHAINE VISITE DUE LE :

Annexe 2

MÉTHODE D'ESSAI DE STABILITÉ SIMPLIFIÉE

Nom du navire : ---------- No du document : …….. Date : ----------

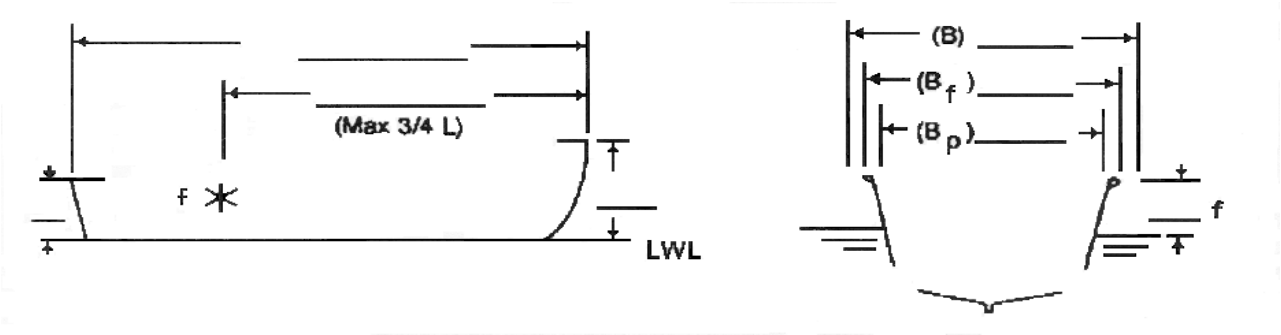
Propriétaire/Représentant : ---------- Inspecteur : ----------

Lieu : ---------- Vent : Direction relative : ----------Vitesse : ----------nds

Dispositif d'amarrage : ----------

Route : ---------- Cocher l'une des cases suivantes :

Eaux non abritées Eaux côtières Eaux



protégées

	Indiquer sur le croquis ci-dessus		Indiquer sur le croquis ci-dessus
1)	Le profil de la ligne de tonture.	1)	Le fond arrondi ou en forme de V
2)	La longueur hors tout (LOA)	2)	La largeur maximale (B) hors bordé ; égale ou supérieure à (B_f)
3)	Le point à partir duquel est mesuré le franc-bord de référence [12] (f) au-dessus de la flottaison en charge (LWL), situé au niveau du franc-bord le plus faible ou à une distance de l'étrave correspondant aux ¾ de la longueur hors tout, si le franc-bord le plus faible est à l'arrière de ce point.	3)	La largeur maximale (B_p) à laquelle les passagers ont accès.
			La largeur maximale (B_f) sur pont mesurée au niveau du point de référence.
			Le franc-bord de référence (f), hauteur de la ligne de tonture au-dessus de la flottaison en charge, mesurée à partir du point de référence.
4)	Le franc-bord à l'avant	4)	La hauteur du pont exposé aux intempéries (pont du cockpit compris, le cas échéant) au-dessus de la flottaison en charge, mesurée à partir du point de référence.
	Le franc-bord à l'arrière		

Toutes les mesures visées ci-dessus doivent être effectuées lorsque le navire est en pleine charge et sans gîte (Règle III/8.6). Il n'est pas tenu compte des listons dans la mesure de la LOA, de (B) et de (B_f). Si le navire transporte des passagers[13] vers des lieux de plongée, le poids total de l'équipement de plongée doit être pris en compte dans le poids en charge. Si le navire comprend un cockpit ou un décrochement, représenter ces éléments, sur les croquis ci-dessus, par une ligne pointillée, et en indiquer la longueur (*l*).

12Le franc-bord est la distance entre la ligne de tonture et la flottaison en charge. La ligne de tonture est l'intersection entre le bordé extérieur et le pont exposé aux intempéries. Lorsqu'il doit être tenu compte, dans les calculs, de la face supérieure du plat-bord, on procèdera comme suit: Pour les navires à cockpit, la face supérieure du plat-bord est mesurée le long du prolongement imaginaire de la ligne de tonture au droit du cockpit. Pour les bateaux de type ouvert, la face supérieure du plat-bord est considérée comme étant la ligne de tonture.

[13] Le terme "passagers" englobe les gens de mer

(1) POIDS TOTAL À UTILISER POUR L'ESSAI :

---------- x ---------- = ----------

Nombre de passagers | Poids par passager | Poids total à utiliser pour l'essai (W)

Notes :

a) L'expression « Poids à utiliser pour l'essai » définit uniquement le poids à déplacer au cours de l'essai. Les poids utilisés pour représenter le matériel ou les produits consommables manquants doivent être considérés comme faisant partie du poids « en charge ».

b) Le nombre maximal de passagers ne doit pas être supérieur au nombre calculé de la manière indiquée à la **règle IX/4 du Recueil SCV**.

c) Le poids par passager est égal à 82,5 kg.

(2) RÉPARTITION DU POIDS À UTILISER POUR L'ESSAI :

a) Répartir le poids à utiliser pour l'essai à l'avant et à l'arrière de manière à obtenir l'assiette normale en service.

b) Disposer le poids à utiliser pour l'essai de manière à ce que l'emplacement vertical du centre de gravité se trouve à 760 mm environ au-dessus du pont.

c) La répartition verticale du poids à utiliser pour l'essai doit être telle qu'elle permette de simuler la hauteur du centre de gravité à laquelle correspond l'état le moins stable qui est susceptible de se produire en exploitation. À bord des navires qui disposent, au-dessus du pont principal, d'un pont supérieur auquel les passagers ont accès, la distribution verticale du poids ne doit pas être inférieure à ce qui suit :

Poids total à utiliser pour l'essai (w) ---------- = ----------

Nombre de passagers qui peuvent occuper le pont supérieur :

---------- X ---------- X 1,33 = ---------- Poids sur le pont supérieur

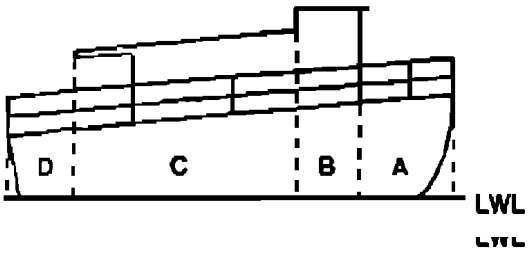
Nombre de passagers | Poids par passager

---------- ---------- Poids sur le pont principal

(3) CALCUL DE L'INCLINAISON DUE AU VENT :

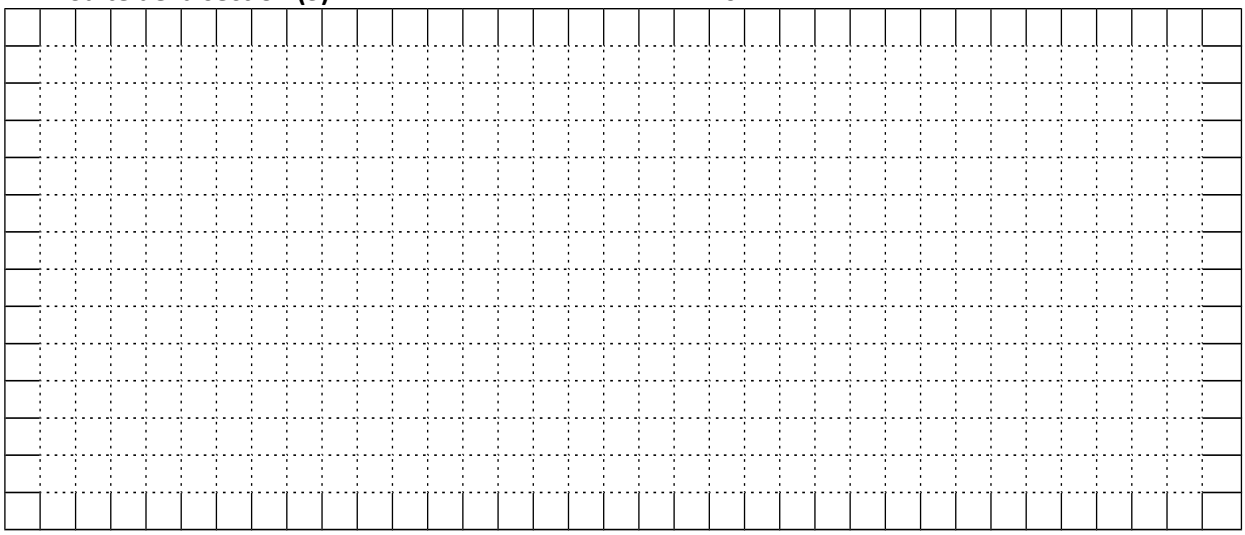
a) Représenter le profil du navire en charge sous forme de rectangles, au moyen de lignes verticales tracées à partir de la flottaison en charge, comme illustré ci-dessous. Inclure les lisses pour passagers, la toiture et les nids de pie/postes d'observation.

b) Mesurer, sur le navire, la longueur et la hauteur (V) de chaque rectangle et inscrire le résultat sur le tableau de la page No 3.
Effectuer les calculs dans le tableau, ajouter les produits de ces calculs dans la dernière colonne et écrire la somme dans la section (4) b). Multiplier cette somme par la valeur appropriée de (P) pour obtenir le moment d'inclinaison dû au vent (M_w) dans la section (4) b) à la page 3.



Valeur de (P)	kg/m ^{2}
Eaux non abritées	73,2
Eaux partiellement protégées	48,8
Eaux protégées	36,6

Suite de la section (3) - Profil -



Flottaison en charge Échelle : 1 case =

- Calculs -

SECTION	LONGUEUR	V	A (LONGUEUR x V)	H (0,5V)	A x H
A					
B					
C					
D					
E					
F					
G					

Produit de (A x H) _____

(4) MOMENT D'INCLINAISON REQUIS :

Appliquer a), ou b) si cette dernière valeur est supérieure :

a) **Moment d'inclinaison dû au mouvement des passagers (**M_p) = (W x B_p)/6 =

(---------- X ----------)/6 = ----------
Poids total à utiliser pour l'essai (W) Largeur max. à laquelle les passagers ont accès (B_p)

b) **Moment d'inclinaison dû au vent** (M_w) **=**

---------- X ---------- = ----------
Pression du vent (P) Produit de (A x H)

(5) EMPLACEMENT DE LA MARQUE D'IMMERSION (i) AU-DESSUS DE LA FLOTTAISON EN CHARGE (LWL) AVANT L'APPLICATION DU MOMENT D'INCLINAISON:

La mesure du franc-bord (f) doit être effectuée avec, à bord, le poids requis à l'étape (1). La hauteur de la marque d'immersion (i) doit être la plus faible des valeurs obtenues en suivant les indications données aux rubriques (a), (b), (c) ou (d), suivant le type de navire, ou (e) pour tous les navires. La marque (i) doit être placée sur la coque au-dessus de la flottaison en charge, au point de référence.

i = _____

(a)	**Voiliers du type à pont ras** (ou navires à décrochement exploités dans des eaux protégées, qui disposent de dalots munis de clapets de non-retour et dont la hauteur du franc-bord de référence n'est pas supérieure au quart de la distance de la flottaison à la face supérieure du plat-bord). Le franc-bord de référence (f) est mesuré en abord du pont exposé aux intempéries, sur la muraille du navire. _____ = _____ Franc-bord de référence (f) Hauteur de (i) au-dessus de LWL	
(b)	**Navire du type à pont ras** (y compris tous les navires à décrochement, sauf ceux qui sont mentionnés à la rubrique (a) ci-dessus) Pour les navires à décrochement, le franc-bord (f) mesuré jusqu'au pont le plus bas qui soit exposé aux intempéries doit être égal ou supérieur à 25 cm. S'il est inférieur à 25 cm, utiliser la formule donnée à la rubrique 5(d), qui s'applique aux bateaux de type ouvert _____/2 = _____ Franc-bord de référence (f) Hauteur de (i) au-dessus de LWL	
	Navires du type à cockpit Le franc-bord mesuré jusqu'au pont du cockpit doit être égal ou supérieur à 25 cm S'il est inférieur à 25 cm, utiliser la formule donnée à la rubrique 5(d), qui s'applique aux bateaux de type ouvert Longueur hors tout……..(LOA) Longueur du cockpit…….(*l*) Franc-bord de référence ……..(f) (mesuré jusqu'à la face supérieure du plat-bord) Hauteur de la marque d'immersion au-dessus de LWL …….. (i) Toutes les mesures doivent être en mètres	Eaux non abritées (i) = f (2L – 1,5*l*) _____ 4(LOA) Eaux côtières ou protégées (i) = f (2L - *l*) _____ 4(LOA)
(d)	**Bateaux de type ouvert** Le franc-bord de référence (f) est mesuré jusqu'à la face supérieure du plat-bord _____ /4 = _____ Franc-bord de référence (f) Hauteur de (i) au-dessus de LWL	
(e)	**Navires de tous types** Pour limiter à 14° l'angle d'inclinaison final de n'importe quel type de navire, la hauteur de la marque d'immersion (i) ne doit en aucun cas être supérieure à la valeur indiquée ci-dessous. Si cette valeur est inférieure à celle qui est obtenue en suivant les indications données aux rubriques (a), (b), (c) ou (d) ci-dessus, selon le cas, elle doit être utilisée pour (i). _____/8 = _____ Largeur au point de référence hauteur max de (i) au-dessus de LWL pour n'importe quel type de navire	

(6) DÉPLACEMENT DES POIDS :

a) Le moment d'inclinaison requis par la section (4) doit être obtenu grâce au déplacement transversal des poids utilisés pour l'essai.

b) Au cours de l'essai, toutes les citernes doivent être pleines aux trois quarts, le ballast doit être en place à bord, tous les hublots doivent être correctement protégés et les clapets de non-retour ou volets battants dont les dalots ou les drains des ponts pourraient être munis doivent être immobilisés en position ouverte.

c) Le navire doit être parfaitement à flot et toutes les amarres doivent être choquées au cours de l'essai.

d) Il faudrait agir avec précaution, lors du chargement et du déplacement des poids utilisés pour l'essai, si des indices donnent à penser que la stabilité du navire est faible. On peut supposer que tel est le cas lorsqu'on constate que l'adjonction ou le déplacement d'un poids a un effet plus important que celui qu'avait produit précédemment l'adjonction d'un poids équivalent, ou lorsque l'inclinaison fait apparaître hors de l'eau le rebord ou le bouchain au milieu du navire.

e) On veillera à ce que le déplacement des poids ou le roulis surimposé n'entraîne pas une gîte excessive, qui pourrait amener les poids utilisés pour l'essai à basculer ou les apparaux du navire à partir à la dérive.

f) Pendant que le navire est incliné, vérifier qu'il n'y a pas de hublots ouverts, ni d'accessoires de coque desserrés, etc. qui ne sont pas normalement immergés et qui pourraient provoquer l'envahissement du navire.

Qualité	Poids par unité	Distance sur laquelle les poids sont déplacés	Moment
		Moment d'inclinaison total	

(7) HAUTEUR DE LA MARQUE D'IMMERSION (i) AU-DESSUS DE LA FLOTTAISON APRÈS LE DÉPLACEMENT DES POIDS :

i = ----------

a) Si l'inclinaison du navire atteint la marque d'immersion (i) avant l'application du moment d'inclinaison total, l'essai doit être stoppé et le navire considéré comme ayant échoué.

b) Lorsque le moment prescrit à la Section (4) a été obtenu, mesurer la hauteur de la marque d'immersion (i) au-dessus de la flottaison à laquelle ce moment a donné lieu.

c) Si l'on constate que des hublots sont proches de la flottaison à l'angle de gîte final, ces hublots doivent être fermés de manière permanente sur chaque bord.

d) Si l'on constate que des dalots ou drains sont au-dessous de la flottaison à l'angle de gîte final et que de l'eau peut ainsi s'introduire à l'intérieur du navire ou sur le pont, ces ouvertures doivent être, sur chaque bord, équipées de clapets automatiques de non-retour.

(8) RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX CONCERNANT LA STABILITÉ (aux fins de la documentation uniquement)

Citernes

Citerne	Capacité	Emplacement approximatif du CG @ 100% Cap.	
		À l'arrière de l'étrave	Au-dessus de la face supérieure de la quille

Ballast:

Matériau	Poids	Emplacement approximatif du CG	
		À l'arrière de l'étrave	Au-dessus de la face supérieure de la quille

ESSAI À VINGT-CINQ POUR CENT

(Cet essai ne constitue pas une étape indispensable de la Méthode d'essai de stabilité simplifiée mais il peut être utilisé à titre de vérification préliminaire lorsque la stabilité est considérée comme étant très limitée)

1. Après avoir placé à bord le poids total utilisé pour l'essai (W) et avoir mesuré le franc-bord de référence (f), gréer en un quelconque emplacement commode à bord du navire, un pendule qui puisse osciller librement dans le sens transversal. Le placer de manière à ce que sa masse soit à environ 3 mm au-dessus du pont. Marquer à la craie l'endroit du pont qui se trouve directement au-dessous de cette masse. Mesurer la longueur du pendule (pend. 1), celle-ci étant la distance qui sépare le pivot du pont.

2. Déplacer le poids utilisé pour l'essai de manière à obtenir un moment d'inclinaison qui soit égal au quart du moment d'inclinaison requis à la Section (4) de la page 3. Il est suggéré de déplacer les poids qui possèdent les leviers les plus longs pour réduire au minimum la quantité de poids manutentionnée.

Moment d'inclinaison (H .M.) : ---------- /4 = ----------
1/4 du moment d'inclinaison requis (4)

3. Une fois que le poids a été déplacé, marquer à la craie l'endroit du pont qui se trouve directement au-dessous de la masse du pendule. Mesurer la déviation du pendule (pend. D), celle-ci correspondant à la distance entre les marques faites à la craie.

4. Avant d'appliquer la Méthode d'essai de stabilité simplifiée, les calculs ci-après peuvent être effectués pour anticiper les résultats :

Valeur approximative du moment d'inclinaison maximal admissible : 2 X ---------- X ---------- X ---------- ¼ H.M pend. 1. Hauteur de (i) = ---------- ---------- X ---------- pend.D. Largeur au point de réf. (B_f) Si le moment d'inclinaison maximal admissible est INFÉRIEUR au moment d'inclinaison requis à la Section (4) de la page 3, l'essai se traduira probablement par un échec dû à l'écart indiqué ci-dessous. Moment d'inclinaison requis = ---------- Moment d'inclinaison admissible = ---------- Différence = ----------	
Si l'inclinaison due au mouvement des passagers (4a) s'applique: Nombre approximatif des passagers en excédent 6 x _____ Différence = _____ Nb de passagers X _____ _____ poids/Passager (Bp)	Si l'inclinaison due au vent (4b) s'applique: Valeur approximative du moment d'inclinaison dû au vent en excédent (produit de A x H) ---------- / ---------- = --------- Différence (P) Moment

MÉTHODE D'ESSAI DE SATIBILITÉ APPLICABLE AUX NAVIRES QUI TRANSPORTENT DES PASSAGERS ET DES CARGAISONS

(1) Pour les navires qui transportent à la fois des cargaisons et des passagers, appliquer la même méthode d'essai que pour les navires qui ne transportent que des passagers, à cette exception près qu'en plus du poids utilisé au cours de l'essai pour tenir compte des passagers, le poids mort maximal autorisé de la cargaison doit se trouver à bord, être en place et être disposé de manière à simuler la hauteur du centre de gravité la plus défavorable qui est susceptible de se produire en exploitation.

(2) Indiquer le poids mort maximal de la cargaison que le navire est autorisé à transporter :

Poids de la cargaison	Emplacement approximatif du CG	
	À l'arrière de l'étrave	Au-dessus de la face supérieure de la quille

(3) Exécuter jusqu'au bout l'essai à vingt-cinq pour cent en s'appuyant sur le moment d'inclinaison dû au mouvement des passagers ou sur le moment d'inclinaison dû au vent, selon le cas, et consigner les résultats attendus.

(4) Si les résultats attendus de l'essai indiquent que le navire échouera, l'essai tout entier doit être répété avec un nombre de passagers moindre et/ou une plus petite quantité de cargaison, ou en utilisant toute autre mesure corrective disponible.

(5) Si les résultats attendus indiquent que l'essai sera couronné de succès, enlever environ un quart de la cargaison du navire incliné, en veillant à ne perturber aucun des poids qui ont été déplacés pour obtenir cette gîte et en prenant d'infinies précautions pour enlever ces poids de manière symétrique par rapport à l'axe longitudinal.

a) Si la déviation du pendule DIMINUE ou reste la même
-- replacer la cargaison qui avait été enlevée et appliquer jusqu'au bout la méthode d'essai de stabilité.

b) Si la déviation du pendule AUGMENTE
-- il est possible que la cargaison renforce la stabilité du navire. Enlever donc toute la cargaison, remettre les poids utilisés pour l'essai dans leur emplacement d'origine de manière à supprimer toute gîte, mesurer de nouveau le franc-bord de référence (f) et répéter l'essai à vingt-cinq pour cent du début jusqu'à la fin pour le nouvel état de chargement. Si le deuxième essai à vingt-cinq pour cent indique que le navire le subira avec succès, appliquer la méthode d'essai jusqu'au bout.

(6) Si le navire subit avec succès l'essai de stabilité dans ces conditions, il est considéré comme ayant une stabilité suffisante pour transporter en toute sécurité le nombre de passagers autorisé, qu'il ait ou non à son bord une cargaison, dont le poids ne doit toutefois pas dépasser pas celui qui est spécifié à la section (2) ci-dessus.

Annexe 2(A)

RENSEIGNEMENTS SUR LA STABILITÉ

Le format du manuel de stabilité et les renseignements qu'il contient varieront en fonction du type de navire et de son exploitation. Les unités de mesure utilisées dans ce manuel doivent correspondre à celles des marques de tirant d'eau.

1 Lors de l'élaboration du manuel de stabilité, il faut envisager de fournir les renseignements suivants :

.1 Une description générale du navire, y compris des données relatives au déplacement lège.
.2 Des consignes sur la manière d'utiliser le manuel.
.3 Des plans d'ensemble montrant les compartiments étanches à l'eau, les fermetures, les évents, les angles d'envahissement par les hauts et les chargements qui sont autorisés en pontée.
.4 Des courbes ou tables hydrostatiques.
.5 Un plan de capacité indiquant les capacités des citernes et des espaces d'arrimage, ainsi que l'emplacement de leur centre de gravité dans les sens vertical et longitudinal.
.6 Des tableaux de sondage des citernes indiquant la capacité des citernes, la position de leur centre de gravité dans le sens vertical, à intervalles gradués, et fournissant des renseignements sur les carènes liquides de chaque citerne.
.7 Des renseignements sur les limites de chargement, telles que le KG maximal ou la courbe des GM minimaux qui peuvent être utilisés pour déterminer la conformité aux critères de stabilité à l'état intact et après avarie.
.8 Des exemples de conditions de chargement.
.9 Un moyen simple et rapide qui permette d'évaluer d'autres conditions de chargement.
.10 Une brève description des calculs de stabilité effectués, hypothèses comprises.
.11 Les précautions générales à prendre pour éviter un envahissement accidentel.
.12 Une table des matières et un index pour le manuel
.13 Chaque état du navire qui, en cas d'avarie, pourrait nécessiter l'équilibrage par inondation pour en assurer la survie, et des renseignements concernant l'utilisation de tout dispositif d'équilibrage spécial.
.14 L'installation et l'emplacement du ballast fixe.
.15 Tout autre conseil nécessaire pour exploiter le navire en toute sécurité dans des conditions normales et lors de situations critiques.
.16 Pour chaque drague porteuse à propulsion autonome ayant un franc-bord d'exploitation, le poids spécifique maximal autorisé pour les déblais de dragage.

Annexe 3

CALCUL SIMPLIFIÉ DU COMPARTIMENTAGE DES NAVIRES DE COMMERCE DE FAIBLES DIMENSIONS

Nom du navire_____No. officiel_____Route_____

Propriétaire ou représentant
présent lors de la mesure_____Inspecteur_____Date_____

Lieu où se trouve le navire
lors de la mesure_____Nb de cloisons étanches à l'eau._____Nb de passagers_____

INSTRUCTIONS

1 Le navire est à l'état de chargement maximal, exception faite des soutes à combustible et des citernes à water-ballast, qui doivent être remplies aux trois quarts. Si nécessaire, du ballast doit être en place à bord. Les passagers, gens de mer, cargaisons, véhicules, provisions, etc. que le navire est autorisé à transporter (ou un poids équivalent à ce chargement) doivent être placés à bord dans des endroits appropriés.

2 Le navire doit être à flot dans une eau dont la densité ne soit pas supérieure à celle de la route sur laquelle il a été certifié apte à être exploité, c'est-à-dire eau salée ou eau douce.

3 Le navire doit avoir son assiette normale, c'est-à-dire celle qui correspond à la flottaison obtenue en répartissant normalement les poids à bord. S'il est légèrement incliné, cette gîte doit être corrigée en déplaçant dans le sens transversal certains des poids à bord, afin que le navire soit en position droite dans l'eau.

4 Les mesures indiquées sur la feuille No 4 doivent être effectuées avec soin et consignées de la manière indiquée à l'étape (5) ou à l'étape (6), en fonction du type de navire. La longueur (LOA) est celle de la coque proprement dite, mesurée sur le pont de cloisonnement, et ne doit pas s'étendre aux plateformes de pêche, aux beauprés, aux rambardes, etc. Le creux (D) est particulièrement important et devrait faire l'objet d'une double vérification. Si, à cause d'obstacles, etc., cette mesure particulière ne peut effectuée au milieu du navire, comme il est exigé qu'elle le soit, elle doit être faite en des points équidistants, situés à l'avant et à l'arrière du milieu, la moyenne de ces valeurs devant être consignée comme étant (D). La largeur (B) doit être mesurée au milieu du navire hors bordé et ne doit pas comprendre les rambardes. Les francs-bords (f) doivent être mesurés au niveau des cloisons, de la flottaison en charge jusqu'en abord du pont de cloisonnement, sur la muraille du navire. La distance qui sépare l'étrave de chaque cloison doit être indiquée sur le plan, de la même manière que pour la cloison « A ».

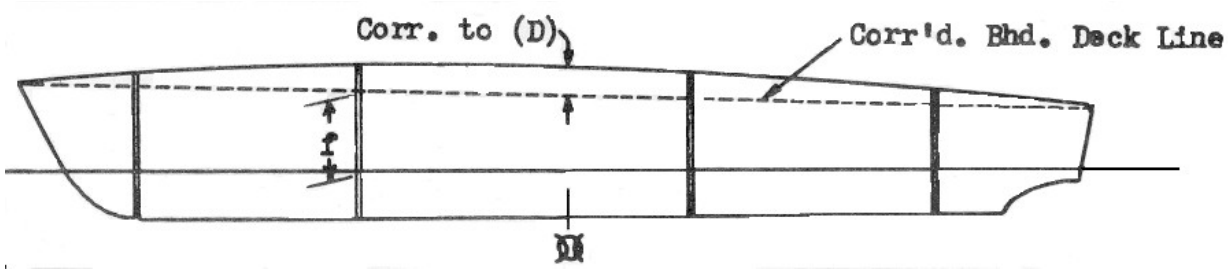
5 Si le navire ne comporte pas de hublots qui puissent être ouverts et s'il est à pont ras et que ce pont présente une tonture normale ou soit dépourvu de tonture, inscrire les dimensions sur la feuille No 4 et suivre les indications données à l'étape (7).

6 Si le navire comporte des hublots qui peuvent être ouverts, ou s'il est à pont ras et que ce pont présente une tonture inversée ou soit surélevé sur l'avant (comme dans le cas des bateaux à cockpit typiques), ne pas utiliser le croquis de la feuille No 4. Dessiner, à la place, en respectant soigneusement l'échelle utilisée, un profil de la coque au-dessus de la flottaison en charge, indiquer l'emplacement des cloisons et des hublots, le cas échéant, tracer la « ligne du pont de cloisonnement corrigée », comme illustré sur la feuille No 2 ou la feuille No 3, puis suivre les indications données à l'étape (7).

7 Calcul du compartimentage

a) **Pour une tonture inversée :**

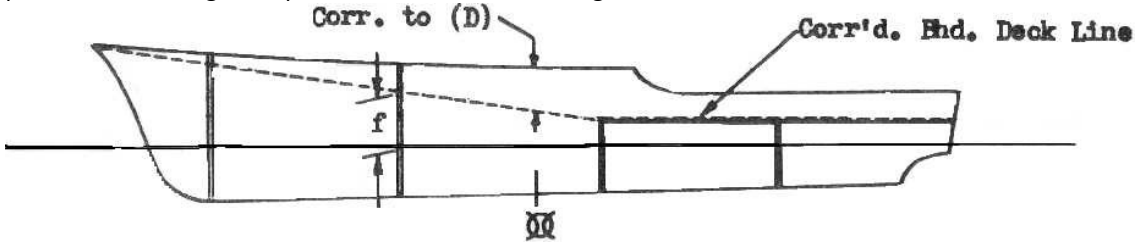
Tracer une ligne droite depuis l'étrave (sur la face supérieure du pont de cloisonnement) jusqu'à la poupe (en abord du pont de cloisonnement, sur la muraille du navire) pour obtenir la « ligne du pont de cloisonnement corrigée ».



Légende du dessin : Corr. To (D) : ***Corr. de (D)****, Corr'd. Bhd. Deck Line =* ***Ligne du pont de clois. corrigée***

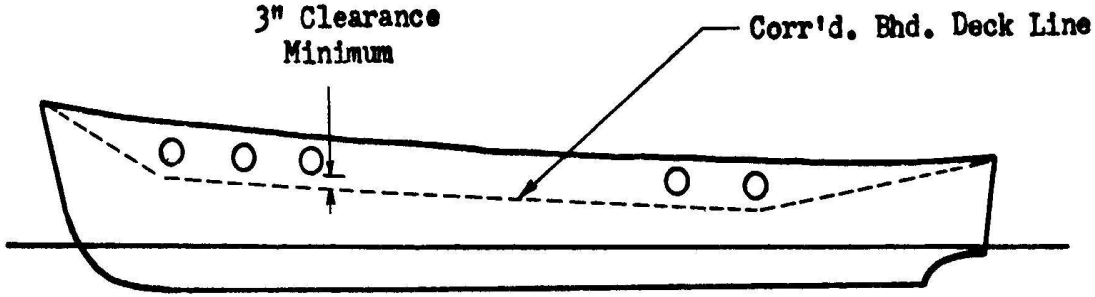
b) **Pour un pont surélevé :**

Tracer une ligne droite depuis le pont de cloisonnement à l'avant du navire jusqu'au haut de la cloison la plus à l'avant de celles qui s'étendent jusqu'au pont de cloisonnement inférieur, pour obtenir la « ligne du pont de cloisonnement corrigée ».



c) **Pour les navires de tous types qui disposent de hublots pouvant être ouverts :**

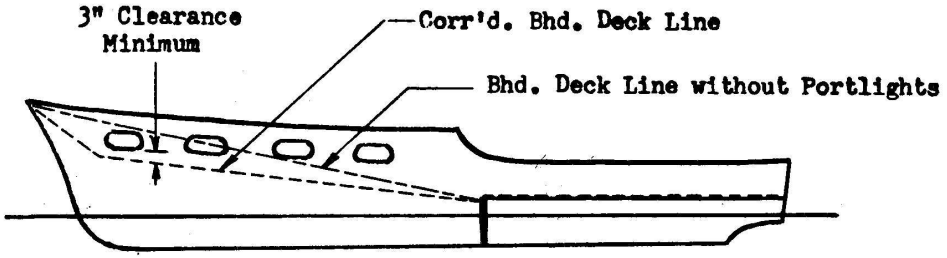
La « ligne du pont de cloisonnement corrigée » doit être une ligne qui parte de l'étrave, au niveau du pont de cloisonnement réel, qui passe à 75 mm au moins au-dessous des hublots, puis qui rejoigne l'arrière du navire au pont de cloisonnement réel. Aucun point de cette ligne ne doit être situé au-dessus de la ligne du pont de cloisonnement corrigée qui serait tracée pour la même coque si celle-ci ne comprenait pas de hublots.



TYPE DE NAVIRE À PONT RAS

Légende du dessin : 3'' clearance minimum = ***Distance minimale de 3 pouces***

RAISED DECK TYPE:



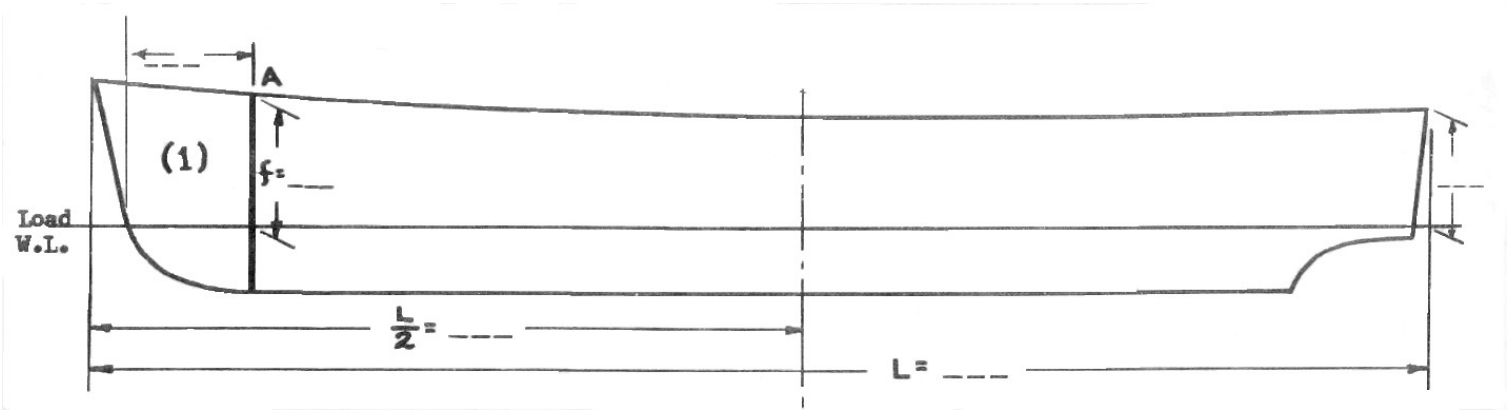
Légende de ce dessin : RAISED DECK TYPE. ***TYPE DE NAVIRE À PONT SURÉLEVÉ,*** *Bhd. Deck Line without portlights =* ***Ligne du pont de clois. sans hublot***

Les francs-bords au niveau de chaque cloison doivent être adaptés, sur le croquis, à cette ligne corrigée du pont de cloisonnement. Par ailleurs, la distance mesurée au milieu du navire entre cette ligne et la face supérieure du pont de cloisonnement réel doit être soustraite de la mesure du creux (D) qui a été effectuée de la manière indiquée sur la feuille No 4, pour obtenir la valeur correcte de (D) à utiliser avec ces types de coque.

8 En utilisant les dimensions portées sur la feuille No 4 (ou sur le profil tracé spécialement) et les facteurs énumérés ci-dessous, remplir le tableau de la feuille No 5. Les longueurs réelles des compartiments ne devraient pas être supérieures aux longueurs admissibles calculées, OU à LOA/3, si cette dernière valeur est plus faible.

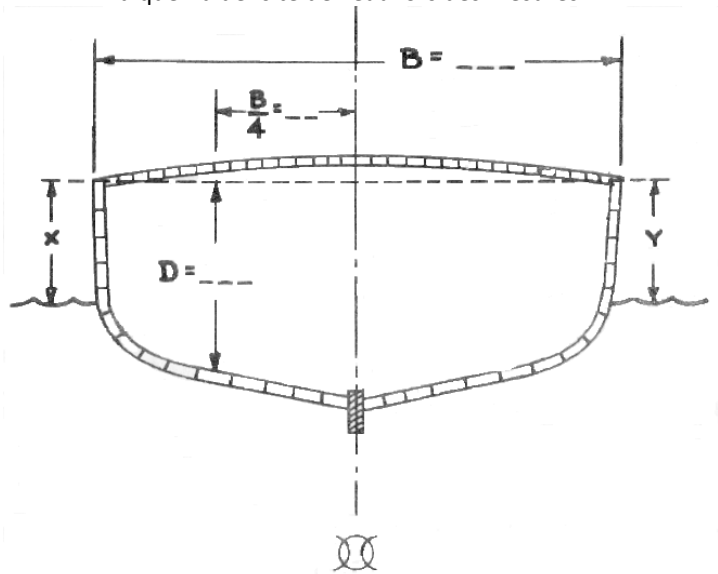
Point milieu du compartiment en pourcentage de la (LOA) à partir de l'étrave	0-15%	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90-100
Facteur « Longueur envahissable »	0,33	0,34	0,36	0,38	0,43	0,48	0,54	0,61	0,63	0,58	0,53	0,48	0,44	0,40	0,37	0,34

Nom du navire : ---------- No officiel : ----------



Légende du dessin : Load W .L. = ***Flottaison en charge***

1. Dessiner les autres cloisons étanches à l'eau. Indiquer leur distance de l'étrave et le franc-bord mesuré au niveau de chacune, comme illustré pour la cloison « A ».
2. Les francs-bords « x » et « y » au milieu du navire doivent être égaux.
3. Consigner toutes les dimensions.
4. Indiquer la densité de l'eau lors des mesures [] Salée [] saumâtre [] Douce



L/D= / = ____ Longueur maximale de tout compartiment L/3= / 3 = ____

Nom du navire : ---------- No officiel : ----------

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Compt. No.	Cloisons d'entourage	Dist. Étrave/Cloison *Feuille 4*	Dist. Étrave/Cloison (en % de LOA) Col. 3x100 / L	Franc-bord (f) *Feuille 4*	Point milieu du Compt. (en % de LOA) Moyenne de 2 Dans la col. 4	Facteur « Longueur envahissable » *Feuille 3*	Franc-bord effectif Moyenne de 2 Dans la Col. 5	LOA / D Feuille 4	Longueur de compt. admissible Colonnes 7 x 8 x 9 / NE doit PAS être supérieure à LOA/3 =------m	Longueur réelle du comp. Diff. de 2 Dans la col. 3
1	Étrave	0	0	B					*	
	A									

Étanchéité à l'eau vérifiée et confirmée :	* OU conformément à la règle III/21.1 du Recueil SCV, si cette valeur est la plus faible	Mesurée et calculée par :
_____ Inspecteur maritime		_____ Inspecteur maritime

)

Annexe 4

ESSAI DE RÉACTION AU FEU DES MATIÈRES PLASTIQUES RENFORCÉES DE FIBRES

1 Source de chaleur

La source de chaleur à utiliser pour les essais au feu devrait être une lampe à gaz propane munie d'un brûleur Sievert du type No 2944 ; la température maximale de la flamme devrait être de 1600°C et la vitesse de combustion du propane de 4 110 grammes par heure à une pression de 2 kgf/cm. La vitesse de combustion devrait être contrôlée avec soin et la flamme bleue devrait mesurer environ 200 mm.

2 Éprouvette

L'éprouvette devrait mesurer 450 mm x 450 mm et être découpée dans un panneau d'un mètre carré du stratifié à soumettre à l'essai. Elle ne devrait comprendre aucune des arêtes du panneau d'un mètre carré. Les arêtes de l'éprouvette devraient être suffisamment bien retenues dans un châssis en acier pour éviter qu'elles s'enflamment au cours des essais. Il faudrait laisser l'éprouvette durcir pendant au moins 28 jours avant de la soumettre à l'essai.

3 Méthode d'essai

L'éprouvette devrait être placée à la verticale dans un endroit non exposé aux courants d'air, de manière à ce que la pointe de la partie bleue de la flamme, c'est-à-dire le point le plus chaud, soit en contact avec le centre de l'éprouvette, la flamme étant perpendiculaire à la surface de cette dernière. La surface non gélifiée de l'éprouvette devrait être exposée à la flamme, laquelle ne devrait pas passer à travers l'éprouvette avant que 15 minutes se soient écoulées.

Annexe 5

ESSAI D'INFLAMMABILITÉ POUR ISOLATIONS COMBUSTIBLES

1 Éprouvettes

1.1 Une éprouvette doit être préparée.

1.2 L'éprouvette doit faire au moins 150 mm x 150 mm et avoir l'épaisseur qui doit être utilisée à bord des navires, ainsi que tout revêtement dont elle est normalement pourvue.

2 Conditionnement des éprouvettes (matériaux absorbants)

2.1 L'enceinte de conditionnement devrait avoir une température de 20 ± 2º C et une humidité relative de 65,2%.

2.2 L'éprouvette devrait être posée à plat dans l'enceinte de conditionnement et y séjourner pendant 24 heures, ou au cours d'une période suffisamment prolongée pour s'assurer que la masse de l'éprouvette ne présente aucune transformation progressive supérieure à 0,25%, lorsque cette transformation est contrôlée toutes les deux heures.

3 Atmosphère dans laquelle l'essai doit être réalisé

3.1 L'essai doit être réalisé dans la même atmosphère que celle qui a été utilisée pour conditionner l'éprouvette, ou deux minutes maximum après avoir sorti l'éprouvette de l'enceinte de conditionnement.

3.2 Des mesures appropriées devraient être prises pour éviter que des courants d'air se produisent à proximité du matériel d'essai au cours de la mise à l'essai.

4 Méthode d'essai

4.1 Source d'inflammation

La source d'inflammation devrait être un brûleur constitué d'un tube en cuivre de 150 mm de long, dont les diamètres intérieur et extérieur soient respectivement de 5 mm et de 6 mm, relié au moyen d'un tube en matière plastique ou en caoutchouc à un robinet d'arrivée de gaz naturel. Le tube en cuivre ne doit pas présenter d'orifice d'alimentation en air.

4.2 Hauteur de la flamme

Avant de commencer l'essai, la flamme du brûleur doit être réglée à une hauteur de 32 mm.

4.3 Méthode d'essai

4.3.1 Placer l'éprouvette à l'horizontale, face supérieure (c'est-à-dire, surface normalement exposée) tournée vers le bas, sur un support trépied métallique, de manière à ce que cette face se trouve à 8 mm environ au-dessous de la pointe de la flamme du brûleur. Appliquer la flamme du brûleur au centre de l'éprouvette, de sorte que le plan de la flamme forme un angle droit avec celui de l'éprouvette. Au bout d'une minute, éloigner la flamme de l'éprouvette et inscrire le temps, exprimé en secondes, mis par toute inflammation pour s'éteindre.

L’essai décrit au paragraphe **4.3.1** doit être répété une fois l’inflammation ou la combustion lente terminée et la température de l’éprouvette redevenue normale, mais le centre de la flamme du brûleur doit, cette fois-ci, être placé au milieu d’une quelconque arête de l’éprouvette. Là encore, inscrire le temps, exprimé en secondes, mis par toute inflammation pour s’éteindre après le retrait du brûleur.

5 Critères d’acceptation

Une isolation est considérée comme n’étant « pas aisément inflammable » lorsque toute inflammation de l’éprouvette mise à l’essai cesse dans les 20 secondes qui suivent le retrait du brûleur.

Annexe 6

INSTRUCTIONS QU'IL EST RECOMMANDÉ DE SUIVRE SUR LES ÉMISSIONS À EFFECTUER EN CAS D'URGENCE

Une pancarte sur laquelle figurent les instructions reproduites ci-après, qui concernent les émissions à effectuer en cas d'urgence, satisfera aux prescriptions de la règle **VII/5.2** :

1 Assurez-vous que votre radiotéléphone est sous tension.

2 Choisissez la fréquence 156,8 MHz (canal 16 en VHF) ou 2182 kHz (les canaux 16 en VHF et 2182 kHz en BLU sont réservés uniquement aux communications d'urgence et à l'appel).

3 Appuyez sur le bouton du radiotéléphone puis énoncez lentement, clairement et calmement le message suivant :

.1 « MAYDAY-MAYDAY-MAYDAY » pour les situations qui présentent un danger imminent pour la vie humaine et les biens ; ou

.2 « PAN-PAN-PAN » pour les situations urgentes qui ne présentent pas un danger imminent pour la vie humaine ou les biens.

4 Dites : « ICI (DONNEZ LE NOM DU NAVIRE), (DONNEZ LE NOM DU NAVIRE), (DONNEZ LE NOM DU NAVIRE), (DONNEZ L'INDICATIF D'APPEL DU NAVIRE), FINI. ».

5 Relâchez brièvement le bouton du micro et restez à l'écoute de l'accusé de réception. Si personne ne répond, répétez les étapes **3 et 4.**

6 S'il n'y a pas d'accusé de réception ou si le service des garde-côtes ou un autre navire répond, dites :
« MAYDAY » ou « PAN » (DONNEZ LE NOM DU NAVIRE). »

7 DÉCRIVEZ VOTRE POSITION en donnant les coordonnées de latitude et de longitude ou la distance et le relèvement depuis un point connu.

8 INDIQUEZ LA NATURE DE LA DÉTRESSE.

9 INDIQUEZ LE NOMBRE DE PERSONNES À BORD ET LA NATURE DES BLESSURES, LE CAS ÉCHÉANT.

10 ÉVALUEZ L'APTITUDE ACTUELLE DE VOTRE NAVIRE À TENIR LA MER.

11 DÉCRIVEZ BRIÈVEMENT VOTRE NAVIRE : (INDIQUEZ SA LONGUEUR, SA COULEUR, SON TYPE DE COQUE, SON ASSIETTE, SES MÂTS, SA PUISSANCE ET D'AUTRES CARACTÉRISTIQUES PARTICULIÈRES).

12 Dites : « JE SERAI À L'ÉCOUTE SUR LE CANAL 16/2182. »

13 Terminez le message par les mots : « ICI (DONNEZ LE NOM DU NAVIRE ET SON INDICATIF D'APPEL). »

14 Si votre situation le permet, restez près de la radio et attendez de pouvoir échanger d'autres communications avec le service des garde-côtes ou un autre navire. En cas de non-réponse, répétez la procédure, puis essayez d'utiliser un autre canal.

Annexe 7

ANCRES ET CÂBLES
2.1.1.1.1.1

Longueur hors tout + Lwl / 2	**Masse de l'ancre**		**Diamètre du câble de l'ancre**			
	Ancre principale	**Ancre à jet**	**Ancre principale**		**Ancre à jet**	
			Chaîne	**Câble**	**Chaîne**	**Câble**
(mètres)	**(kg)**	**(kg)**	**(mm)**	**(mm)**	**(mm)**	**(mm)**
6	8	4	6	12	6	10
7	9	4	8	12	6	10
8	10	5	8	12	6	10
9	11	5	8	12	6	10
10	13	6	8	12	6	10
11	15	7	8	12	6	10
12	18	9	8	14	8	12
13	21	10	10	14	8	12
14	24	12	10	14	8	12
15	27	13	10	14	8	12
16	30	15	10	16	8	12
17	34	17	10	-	8	14
18	38	19	10	-	8	14
19	42	21	12	-	10	14
20	47	23	12	-	10	14
21	52	26	12	-	10	14
22	57	28	12	-	10	16
23	62	31	12	-	10	-
24	68	34	12	-	10	-

Notes:

1. Les dimensions indiquées s'appliquent aux types d'ancres à haut pouvoir de tenue.

2. Lorsque la surface exposée au vent d'un navire est particulièrement importante en raison de l'effet combiné d'un franc-bord élevé, d'une vaste superstructure ou d'un armement en pontée de grandes dimensions, la masse de l'ancre indiquée ci-dessus doit être augmentée pour tenir compte de l'accroissement des charges dues au vent.
Pour les navires de forme inhabituelle ou non classique (barges et pontons compris), les dimensions de l'ancre doivent être jugées satisfaisantes par l'Administration.
Le diamètre du câble doit être en rapport avec l'accroissement de la masse de l'ancre.

3. Les valeurs du diamètre de la chaîne qui sont indiquées correspondent à celles du diamètre d'une chaîne à maille courte. Les dimensions de la chaîne devraient être conformes à la norme ISO 4565 :1986, intitulée : « Navires de plaisance – Chaînes d'ancre », ou à une norme équivalente.

4. Les valeurs du diamètre du câble qui sont indiquées correspondent à celles d'un câble en nylon. Lorsqu'il est proposé d'utiliser un câble réalisé dans un autre matériau, sa charge de rupture ne devrait pas être inférieure à celle du câble en nylon mentionné dans le tableau.

5. Lorsque les unités de mesure impériales sont utilisées dans la fabrication des ancres et câbles, les valeurs équivalentes en système métrique de la masse de l'ancre et du diamètre du câble ne doivent pas être inférieures aux valeurs indiquées dans le tableau.

6. Lwl est la longueur de la flottaison du navire lorsque cette flottaison correspond au franc-bord/tirant d'eau assigné.

Annexe 8

NÉCESSAIRES DE PREMIERS SOINS

1 Type et taille

Les nécessaires de premiers soins doivent être des coffrets étanches à l'eau de type portatif dans lesquels puissent être placés les éléments indiqués au paragraphe 4.

2 Construction et qualité de l'exécution

Le conteneur doit être de construction solide et robuste, le coffret lui-même, sa poignée et tous ses accessoires devant être en un matériau résistant à la corrosion ou être convenablement protégés contre la corrosion, d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.

3 Marquage

Les renseignements ci-après devraient être marqués de façon permanente sur chaque nécessaire de premiers soins approuvé : nom du fabricant, sigle de l'appellation commerciale, numéro du modèle ou autre identification utilisée par le fabricant, ainsi que les mots « NÉCESSAIRE DE PREMIERS SOINS ». La date limite d'utilisation de tous éléments de son contenu doit être indiquée clairement.

4 Contenu

4.1 Les éléments doivent être correctement étiquetés avec indication du nom du contenu et de la méthode d'utilisation. Chaque paquet doit être enfermé dans une pochette réalisée dans un matériau robuste et transparent, correctement scellée, qui doit être étanche à l'eau. Les flacons pour comprimés ne doivent pas être en verre.

4.2 Les éléments que doit contenir le nécessaire de premiers soins des navires exploités dans des eaux non abritées ou côtières doivent être ceux qui sont répertoriés soit dans le **Tableau A8**, soit dans le **Tableau B8**.

4.3 Le nécessaire de premiers soins des navires exploités dans des eaux protégées doit contenir les éléments dont la liste est dressée dans le **Tableau C8**.

TABLEAU A8

Éléments	Nombre
Bandage adhésif élastique 7,5 cm x 4 cm	1
Assortiment de pansements adhésifs	20
Bandage standard taille M No 9	2
Bandage standard taille L No 15	2
Bandage standard taille XL No 3	1
Compresses de gaze imprégnées de paraffine 10 cm x 10 cm	10
Bandage triangulaire Calico 90 cm x 127 cm	4
Tampons de gaze stériles 7,5 cm	5
Gélules de Lopéramide 2 mg (traitement des diarrhées)	20
Comprimés de Hyoscine Hydrobromide 0,3 mg (contre le mal de mer)	60
Comprimés de paracétamol 500 mg	65
Ibuprofène 400 mg	50
Spray (aérosol) contenant du trinitrate de glycéryle (Pour traiter l'angine de poitrine)	1
Masque de poche Laerdal /Aide à la réanimation bouche à bouche	1
Crème cétrimide 50 g	1
Paires de gants jetables en latex, taille L	5
Sac en matière plastique pour brûlures	1
Ciseaux en acier inoxydable 12 cm	1
Épingles de sûreté INOXYDABLES, moyenne taille	6
Sutures 75 mm	6
Paquet de 10 lingettes antiseptiques	1

TABLEAU B8 (USCG-46 CFR 160.41)

Éléments	Nombre
Bandage compresse – 10 cm	5
Bandage compresse – 5 cm	8
Compresse adhésive étanche à l'eau – 2,5 cm	32
Bandage triangulaire – 100 cm	3
Paquet de pansements oculaires, 4 g Pommade ophtalmique, rubans adhésifs, tampons d'ouate	3
Bandage, gaze, compressifs, 2 cm sur 550 cm	2
Garrot	1
Pinces	1
Ciseaux	1
Épingles de sûreté	12
Attelle	1
Ampoules d'ammoniaque pour inhalation	10
Applicateurs de teinture d'iode (type tampon ½ ml)	10
Mélange d'aspirine, de phénacétine et de caféine, comprimés de 6½ gr. Flacons de 20 comprimés	5
Gaze stérile imprégnée de vaseline, 8 cm x 46 cm	12

TABLEAU C8

Éléments*	Nombre
Assortiment de pansements	12
Rondelle oculaire	1
Bandage triangulaire	1
Épingles de sûreté	6
Bandage, taille M	1
Bandage taille L	1
Compresses de gaze imprégnées de paraffine 10 cm x 10 cm	2
Bandage compressif 7,5 cm	1
Paire de gants jetables	1
Ibuprofène 400 mg	10
Lingettes humides sans alcool	6
Paire de ciseaux " tuff-cut"	1
Sac jaune pour déchets cliniques	1
Couverture de survie metallise	1
Écran facial pour reanimation	1
Dépliant fournissant des conseils sur les premiers soins à prodiguer	1
Liquide stérile dans bouteille de rinçage oculaire	1

* Le nécessaire de premiers soins des navires exploités dans des eaux protégées devrait contenir au minimum le nombre d'éléments indiqué, pour chaque groupe de 50 personnes transportées à bord.

4.4 Les navires qui sont exploités à l'intérieur d'un port devraient respecter les règles de ce port, lorsque celles-ci imposent des prescriptions supplémentaires.

4.5 Instructions

Les instructions sur la manière d'utiliser le contenu du nécessaire de premiers soins doivent être imprimées avec des caractères lisibles sur une surface durable, et être solidement fixées à l'intérieur du couvercle. Les navires qui utilisent le **Tableau A8** devraient également avoir à bord soit la dernière édition du Manuel des premiers secours de St Johns, soit celle du manuel de St Andrews, soit encore celle du guide de la Croix Rouge.

Les instructions sur la manière d'utiliser les éléments répertoriés au **Tableau B8** sont les suivantes :

CONSIGNES D'UTILISATION DU NÉCESSAIRE DE PREMIERS SOINS

Nom de l'élément	Observations
Ampoules d'ammoniaque pour inhalation	Briser une ampoule et inhaler en cas d'étourdissement, d'évanouissement ou de collapsus.
Comprimés d'aspirine, de phénacétine et de caféine	Mâcher et avaler 2 comprimés toutes les trois heures en cas de maux de tête, de rhume, de douleurs durables légères ou autres douleurs, et de fièvre. Huit comprimés maximum en 24 heures.
Bandage, compresse, 10 cm et 5 cm	Appliquer, en tant que pansement, sur la plaie. NE PAS TOUCHER à la partie qui entre en contact avec la plaie.
Bandage, gaze, compressifs 5 cm	Pour maintenir en place les attelles, compresses, etc.
Bandage triangulaire, compressif	Utiliser comme écharpe de bras, garrot ou pour maintenir en place des attelles ou des pansements.
Pansement pour brûlure	Au moins deux couches de compresses de gaze vaselinées sont appliquées sur la surface de la peau brûlée et sur une zone de 5 cm autour de la brûlure. La première compresse devrait être laissée en place ; seule celle du dessus devrait être remplacée par un bandage sec en fonction des besoins, pendant au moins 10 jours, à moins que des signes d'infection n'apparaissent au bout de quelques jours, auquel cas le pansement devrait être enlevé et la brûlure traitée comme une plaie infectée. Surveiller la peau qui entoure le pansement pour voir si elle devient bleue ou froide ; si ces symptômes apparaissent, desserrer le pansement.
Compresse adhésive, 2,5 cm	Appliquer en tant que pansement sur les petites plaies. NE PAS TOUCHER à la partie qui entre en contact avec la plaie.
Couvre-oeil	Appliquer en tant que pansement sur un œil qui est enflammé ou a subi une blessure.
Pinces	Utiliser pour enlever échardes ou corps étrangers. NE PAS creuser.
Pommade ophtalmique	Appliquer dans l'espace formé en tirant la paupière inférieure vers le bas, une fois par jour lorsque les yeux sont enflammés ou ont subi une blessure. NE PAS toucher le globe oculaire avec le tube.
Attelle	Capitonner avec de la gaze et épouser la forme du membre pour immobiliser les os cassés. Maintenir en place au moyen d'un bandage. NE PAS essayer de remettre l'os en place.
Teinture d'iode, faible concentration	Enlever l'enveloppe de protection, briser le tube et appliquer l'extrémité du tampon. NE PAS UTILISER dans les yeux ou autour des yeux.
Garrot	Pour contrôler une hémorragie, Desserrer pendant quelques secondes toutes les 15 minutes.

Annexe 9

DIRECTIVES SUR L'ÉVALUATION DE LA CAPACITÉ DES CITERNES DE STOCKAGE

1 Les présents calculs doivent être utilisés en tant que directives car les capacités ne font pas l'objet de prescriptions obligatoires. La capacité de chaque dispositif sanitaire de bord devrait être évaluée en fonction des dimensions du navire, de sa route, du service qu'il assure et des circonstances particulières. Les capacités indiquées ici s'appliquent uniquement aux « eaux noires » provenant de la vidange des WC. Une personne produit en moyenne 0,4 litre d'excréments par jour.

2 Débit de l'eau évacuée par la chasse. Le **Tableau A9-1** donne une estimation de l'eau utilisée par différents systèmes de WC chaque fois que la chasse d'eau est actionnée.

TABLEAU A9-1

CAPACITÉS APPROXIMATIVES À PRÉVOIR POUR LES WC DES NAVIRES DONT L'EAU DE LA CHASSE EST ÉVACUÉE DANS DES DISPOSITIFS SANITAIRES DE BORD

Type de système	Nb de litres évacués chaque fois que la chasse d'eau est actionnée
Classique (chasse)	19,0
Chasse à recirculation	0,4
Chasse d'eau sous vide	1,1
Pompe à main	1,9
Pompe électrique	3,8

3 Eaux vannes produites. Le **Tableau A9-2** donne une estimation du nombre de litres d'eaux vannes produites par personne et par jour, en fonction du type d'installation sanitaire et de la manière dont le navire est exploité.

TABLEAU A9-2

NOMBRE DE LITRES D'EAUX VANNES PAR PERSONNE ET PAR JOUR EN FONCTION DE L'INSTALLATION SANITAIRE

Durée du voyage	Utilisateurs	Classique	Recirc.	Vide	Pompe à main	Pompe électrique
LONGUE (Note 1)	Gens de mer	96	1,9	7,2	11	20
	Passagers	96	1,9	7,2	11	20
MOYENNE (Note 2)	Gens de mer	96	1,9	7,2	11	20
	Passagers	31	0,64	7,2	3,8	6,8
COURTE (Note 3)	Gens de mer	48	0,95	3,6	7,4	10
	Passagers	24	0,95	1,9	2,6	5,1

Note :

1 Gens de mer et passagers à bord 24 heures par jour.

2 Gens de mer à bord 24 heures par jour ; 2 groupes de passagers à bord, chacun pendant 4 heures (2 voyages par jour), chaque passager utilisant les toilettes une fois.

3 Tous les gens de mer à bord 12 heures par jour ; 6 groupes de passagers à bord pendant 2 heures (6 voyages par jour), un quart des passagers utilisant les toilettes une fois.

Annexe 10

MODÈLE DE LICENCE DE CAPITAINE ET DE LICENCE DE MÉCANICIEN DE NAVIRE

Sans objet

Annexe 11

PROGRAMME D'ÉTUDES MENANT AUX LICENCES DE CAPITAINE ET DE MÉCANICIEN DE NAVIRE

Sans objet.

Annexe 12

PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES ORDURES DES NAVIRES (ANNEXE V DE MARPOL)

PARTIE A- INTRODUCTION

1 Le 1er janvier 2013, les amendements à l'Annexe V de MARPOL relatifs à la prévention de la pollution par les ordures des navires sont entrés en vigueur.

2 Les nouveaux amendements interdisent l'évacuation en mer de presque toutes les sortes d'ordures, à l'exception des déchets alimentaires, des carcasses d'animaux, des résidus de cargaison présents dans les eaux de lavage et des agents de nettoyage respectueux de l'environnement, qui font l'objet de prescriptions spéciales. Pour un aperçu général simplifié des nouvelles dispositions applicables aux rejets, voir le tableau ci-joint.

3 Conformément à l'Annexe V révisée de MARPOL, les ordures produites par les navires doivent être classées en neuf catégories, qui doivent être utilisées pour les entrées du Registre des ordures. L'ancienne Annexe V de MARPOL ne définissait que six classes d'ordures.

Les neuf classes[14] d'ordures produites par les navires sont les suivantes :

1. Matières plastiques
2. Déchets alimentaires
3. Déchets domestiques
4. Huile à friture
5. Cendres d'incinération
6. Déchets d'exploitation
7. Résidus de cargaison
8. Carcasses d'animaux
9. Apparaux de pêche

14

Pour de plus amples renseignements, consulter:

1. la résolution MEPC.201(62) : Amendements à l'Annexe du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (Annexe V révisée de MARPOL).
2. Résolution MEPC 219(63) : Directives pour l'application de l'Annexe V de MARPOL.
3. Résolution MEPC.220(63) : Directives de 2012 pour l'élaboration des plans de gestion des ordures.

Aperçu général simplifié des dispositions de l'Annexe V révisée de MARPOL relatives aux rejets (résolution MEPC.201(62), qui sont entrées en vigueur le 1er janvier 2013

(pour le texte intégral des différentes prescriptions relatives aux rejets, veuillez consulter le texte de l'Annexe V révisée de MARPOL, et pour obtenir des directives plus détaillées, les Directives de 2012 pour l'application de l'Annexe V de MARPOL (résolution MEPC.219(63))

<table>
<tr><th>Type d'ordure</th><th>Navires naviguant hors des zones spéciales</th><th>Navires naviguant à l'intérieur des zones spéciales</th><th>Plates-formes au large et tous les navires naviguant à 500 m ou moins de ces plates-formes</th></tr>
<tr><td>Déchets alimentaires broyés ou concassés</td><td>Évacuation autorisée ≥ 3 M de la terre la plus proche et en route</td><td>Évacuation autorisée ≥ 12 M de la terre la plus proche et en route</td><td>Évacuation autorisée ≥ 12 M de la terre la plus proche</td></tr>
<tr><td>Déchets alimentaires non broyés ou concassés</td><td>Évacuation autorisée ≥ 12 M de la terre la plus proche et en route</td><td>Évacuation interdite</td><td>Évacuation interdite</td></tr>
<tr><td>Résidus de cargaison[15] non contenus dans les eaux de lavage</td><td rowspan="2">Évacuation autorisée ≥ 12 M de la terre la plus proche et en route</td><td>Évacuation interdite</td><td>Évacuation interdite</td></tr>
<tr><td>Résidus de cargaison présents dans les eaux de lavage</td><td>Évacuation autorisée uniquement dans certaines circonstances[16] à ≥ 12 M de la terre la plus proche et en route</td><td>Évacuation interdite</td></tr>
<tr><td>Agents et additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage des cales à cargaison</td><td rowspan="2">Évacuation autorisée</td><td>Évacuation autorisée uniquement dans certaines circonstances à ≥ 12 M de la terre la plus proche et en route</td><td>Évacuation interdite</td></tr>
<tr><td>Agents et additifs de nettoyage présents dans les eaux de lavage du pont et des surfaces extérieures</td><td>Évacuation autorisée</td><td>Évacuation interdite</td></tr>
<tr><td>Carcasses d'animaux transportés à bord en tant que cargaison qui sont morts pendant le voyage</td><td>Évacuation autorisée</td><td>Évacuation interdite</td><td>Évacuation interdite</td></tr>
<tr><td>Toutes les autres ordures, y compris les matières plastiques, les déchets domestiques, l'huile de friture, les cendres d'incinération, les déchets d'exploitation et les apparaux de pêche</td><td>Évacuation interdite</td><td>Évacuation interdite</td><td>Évacuation interdite</td></tr>
<tr><td>Mélange d'ordures</td><td colspan="3">Lorsque les ordures sont mélangées avec d'autres substances dont le rejet est interdit ou est soumis à des prescriptions différentes, ou lorsqu'elles sont contaminées par de telles substances, les dispositions les plus rigoureuses s'appliquent.</td></tr>
</table>

EXEMPLE DE PLAN DE GESTION DES ORDURES

[15] Ces substances ne doivent pas être nuisibles pour le milieu marin.

[16] Conformément à la règle 6.1.2 de l'Annexe V de MARPOL, l'évacuation ne doit être autorisée que si : a) le port de départ et le port suivant de destination se trouvent à l'intérieur de la zone spéciale et si le navire ne sortira pas de cette zone entre ces deux ports (règle 6.1.2.2) ; et b) si aucune installation de réception adéquate n'est disponible dans ces ports (règle 6.1.2.3).

Nom du navire	*Inscrire le nom du navire*
Numéro officiel	*Inscrire le numéro officiel*
Indicatif d'appel	*Inscrire l'indicatif d'appel*
Société de classification (le cas échéant)	*Inscrire le nom de la société de classification*
Port d'immatriculation	*Inscrire le port d'immatriculation*
Date à laquelle le plan doit être examiné	*Inscrire la date à laquelle le plan doit être examiné*
Personne responsable* *Pour les navires de faibles dimensions qui n'ont qu'un marin ou un nombre minimal de gens de mer à bord, c'est au propriétaire ou à l'exploitant qu'il revient de décider qui sera chargé d'exécuter le plan et d'appliquer les procédures qui y sont décrites*	*Inscrire le nom de la personne responsable*

La règle 10 2) de l'Annexe V de MARPOL dispose comme suit :

« *Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 et tout navire autorisé à transporter 15 personnes ou davantage, ainsi que les plates-formes fixes ou flottantes, doivent avoir à bord un plan de gestion des ordures que [le marin] doit suivre. Ce plan doit comprendre des méthodes écrites de compactage, de ramassage, de stockage, de traitement et d'évacuation des ordures, y compris l'utilisation du matériel de bord. La ou les personnes chargées d'exécuter le plan doivent également y être désignées. Un plan de ce type doit être établi sur la base des directives établies par l'Organisation et être rédigé dans la langue de travail [des gens de mer].* »

Ordures désigne tous les types de déchets alimentaires, déchets domestiques et déchets d'exploitation, toutes les matières plastiques, les résidus de cargaison, les cendres d'incinération, les huiles à friture, les apparaux de pêche et les carcasses d'animaux qui sont produits au cours de l'exploitation normale du navire et sont susceptibles d'être évacués de façon continue ou périodique, à l'exception des substances qui sont définies ou énumérées dans d'autres Annexes de la présente Convention.

Les ordures ne comprennent pas le poisson frais entier ou non qui provient des activités de pêche menées au cours du voyage ou d'activités d'aquaculture qui comprennent le transport de poisson ou de crustacés en vue de leur transfert dans des installations aquacoles et le transport de poisson ou de crustacés depuis ces installations jusqu'à terre aux fins de traitement.

MÉTHODES DE RAMASSAGE DES ORDURES

Il faudrait, dans cette section, indiquer les récipients appropriés ainsi que l'emplacement de ces récipients et celui des postes de ramassage et de tri

Pour les navires de grandes dimensions, description du procédé par lequel les ordures sont transportées du lieu où elles sont produites jusqu'aux postes de ramassage et de tri.

Exigences des installations de réception à terre, compte tenu des possibilités :

1. de recyclage local ;

2. du traitement à bord prévu ; et

3. du stockage prévu.

Des poubelles seront placées à bord du navire pour les déchets recyclables et d'autres pour les déchets généraux.

Chaque poubelle sera clairement étiquetée et munie à l'intérieur d'un sac poubelle pour faciliter l'évacuation et s'assurer que les liquides ne peuvent s'en échapper. Les poubelles doivent également être solidement fixées pour s'assurer qu'elles ne se déplaceront ni ne s'ouvriront, laissant s'échapper leur contenu, lorsque le navire est à la mer.

Les déchets alimentaires qui sont susceptibles de se décomposer (comme la viande, les queues de crevettes, etc.) seront placés dans deux sacs et seront surgelés en prévision de leur évacuation dans des installations de réception d'ordures à terre.

Les poubelles seront munies de roues de manière à ce que les ordures puissent, au port, être débarquées du navire sur roues. Lorsque seules de petites quantités d'ordures sont ramassées, les sacs seront ficelés et transportés hors du navire.

Aucune ordure ne doit être évacuée en mer car le navire ne d'éloigne pas de plus de 12 milles marins de la terre la plus proche.

Procédures de traitement des ordures

Cette section s'applique uniquement aux navires pourvus de matériel de traitement. Si elle ne vous concerne pas, inscrivez : « S/O » (sans objet).

Pour les navires pourvus de matériel de traitement des ordures, la présente section devrait :

1. décrire la manière dont les ordures seront manutentionnées entre les premiers postes de traitement et les postes de stockage ou d'évacuation, ainsi que les procédures de traitement utilisées ; et

2. décrire la procédure de traitement utilisée pour le rejet à la mer (conformément à l'Annexe V de MARPOL).

Aucun matériel de traitement n'est transporté à bord du navire.

Toutes les ordures seront évacuées dans des installations à terre.

Procédures de stockage des ordures

Il faudrait, dans cette section :

1. Identifier l'emplacement, l'usage prévu et la capacité des postes de stockage de chaque catégorie d'ordures dont le navire dispose; et,

2. expliquer comment les poubelles sont fixées pour s'assurer qu'elles ne se déplaceront ni ne s'ouvriront, laissant s'échapper leur contenu, lorsque le navire est à la mer.

Des poubelles seront placées à chaque extrémité du navire lorsque des passagers sont à bord.

Les poubelles seront également solidement fixées pour s'assurer qu'elles ne se déplaceront ni ne s'ouvriront, laissant s'échapper leur contenu, lorsque le navire est à la mer.

Suivant la quantité et le poids des ordures, les poubelles seront soit roulées, soit transportées hors du navire en s'assurant que le sac poubelle est remplacé dès que la poubelle est replacée vide à bord du navire. Les déchets alimentaires seront évacués quotidiennement.

Tous les gens de mer connaissent bien les procédures de traitement des ordures, lesquelles feront partie, le cas échéant, des sujets abordés lors de l'initiation de nouveaux membres du personnel.

Procédures d'évacuation des ordures

Décrire les procédures appliquées à bord du navire pour garantir le respect des prescriptions de la règle 8 de l'Annexe V de MARPOL qui s'appliquent à l'évacuation des ordures, par exemple dans des installations à terre.

Toutes les ordures seront évacuées dans des installations à terre.

Lorsque des installations à terre ne sont pas disponibles, un espace approprié devra être désigné à bord pour s'assurer que les ordures peuvent être gérées correctement en attendant que des installations à terre satisfaisantes deviennent disponibles.

MODÈLE DE REGISTRE DES ORDURES

Nom du navire : _____

Numéro ou lettres distinctifs : _____

Numéro OMI : _____

Période : _____ allant du : _____ au : _____

1 Introduction

Conformément à la règle 10 de l'Annexe V de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL), chaque opération d'évacuation, ou chaque incinération une fois achevée, doit être consignée dans un registre. Ces opérations comprennent les rejets dans la mer, l'évacuation dans des installations de réception ou le transfert à bord d'autres navires, ainsi que la perte accidentelle d'ordures.

2 Ordures et gestion des ordures

Ordures désigne tous les types de déchets alimentaires, déchets domestiques et déchets d'exploitation. Les ordures ne comprennent pas le poisson frais entier ou non qui provient des activités de pêche menées au cours du voyage ou d'activités d'aquaculture qui comprennent le transport de poisson ou de crustacés en vue de leur transfert dans des installations aquacoles et le transport de poisson ou de crustacés depuis ces installations jusqu'à terre aux fins de traitement. Il faudrait également se reporter aux Directives pour la mise en oeuvre de l'Annexe V de MARPOL[17] qui contiennent les renseignements pertinents.

3 Description des ordures

Aux fins de la tenue du registre des ordures (ou du livre de bord réglementaire du navire), les ordures doivent être regroupées dans les catégories suivantes :

A	Matières plastiques
B	Déchets alimentaires
C	Déchets domestiques
D	Huiles à friture
E	Cendres d'incinération
F	Déchets d'exploitation
G	Résidus de cargaison
H	Carcasse(s) d'animal(aux)
I	Apparaux de pêche[18]

[17] Se reporter aux directives pour la mise en oeuvre de l'Annexe V de MARPOL 73/78, telles que modifiées par des résolutions.

[18] Se reporter aux directives devant être élaborées par l'Organisation.

4 Mentions portées dans le registre des ordures

.1 Des mentions doivent être portées dans le registre des ordures pour chacune des opérations suivantes :

.1 Évacuation d'ordures dans une installation de réception à terre[19] ou transfert à bord d'autres navires :

.1 Date et heure de l'évacuation

.2 Port ou installation, ou nom du navire

.3 Catégories d'ordures évacuées

.4 Quantité estimative évacuée, pour chaque catégorie, en mètres cubes

.5 Signature de l'officier responsable de l'opération.

.2 Incinération d'ordures :

.1 Date et heure du début et de la fin de l'incinération

.2 Position du navire (latitude et longitude) au début et à la fin de l'incinération

.3 Catégories d'ordures incinérées

.4 Quantité estimative incinérée, en mètres cubes

.5 Signature de l'officier responsable de l'opération.

.3 Rejet d'ordures dans la mer effectué conformément aux règles 4, 5 ou 6 de l'Annexe V de MARPOL :

.1 Date et heure du rejet

.2 Position du navire (latitude et longitude). Note : Pour les rejets de résidus de cargaison , inclure la position du navire au début et à la fin du rejet

.3 Catégorie d'ordures rejetées

.4 Quantité estimative rejetée, pour chaque catégorie, en mètres cubes

.5 Signature de l'officier responsable de l'opération.

.4 Perte ou rejet accidentel ou exceptionnel d'ordures dans la mer, y compris conformément à la règle 7 de l'Annexe V de MARPOL :

[19] Les capitaines de navires devraient obtenir de l'exploitant de l'installation de réception, laquelle comprend les barges et les camions, un reçu ou une attestation spécifiant la quantité estimative d'ordures transférées. Ce reçu ou cette attestation doit être conservé(e) avec le registre des ordures.

.1 Date et heure de l'incident

.2 Port ou position du navire au moment de l'incident (latitude, longitude et profondeur d'eau, si elle est connue)

.3 Catégories d'ordures rejetées ou perdues

.4 Quantité estimative d'ordures de chaque catégorie, en mètres cubes

.5 Cause du rejet ou de la perte, et observations générales.

4.2 Quantités d'ordures

La quantité d'ordures à bord devrait être estimée en mètres cubes et, si possible, séparément pour chaque catégorie. Le registre des ordures fait souvent référence à la quantité estimative d'ordures. Il est reconnu que l'exactitude avec laquelle cette quantité est estimée dépend de l'interprétation qui en est donnée. Les estimations du volume d'ordures seront différentes avant et après le traitement. Certaines méthodes de traitement ne permettent pas d'évaluer le volume d'ordures, par exemple dans le cas du traitement continu des déchets alimentaires. Il faudrait tenir compte de ces facteurs lorsque l'on porte des mentions sur le registre ou lorsque l'on interprète les mentions qui y sont inscrites.

FICHE DES REJETS D'ORDURES

Nom du navire :. . . . . .
Numéro ou lettres distinctifs : . . . . . .
Numéro OMI : . . . . . .
Catégories d'ordures :

A	Matières plastiques
B	Déchets alimentaires
C	Déchets domestiques (papier, chiffons, verre, objets métalliques, bouteilles, vaisselle, etc.)
D	Huiles à friture
E	Cendres d'incinération
F	Déchets d'exploitation
G	Résidus de cargaison
H	Carcasse(s) d'animal(aux)
I	Apparaux de pêche

Date/Heure

Position du navire/Remarques (perte accidentelle, par exemple)

Catégorie

Quantité estimative évacuée ou incinérée

Dans la mer

Dans une installation de réception

Incinération

Attestation/Signature

MODÈLE D'AFFICHE

RÈGLEMENT INTERNATIONAL EN MATIÈRE DE POLLUTION
ANNEXE V DE LA CONVENTION MARPOL

LE REJET D'ORDURES À LA MER EST INTERDIT

Toutes les ordures devraient être conservées à bord et évacuées dans les installations à terre d'un port de commerce ou de plaisance.

Le rejet en mer de déchets alimentaires est autorisé à condition que le navire fasse route et qu'il soit à plus de 12 milles marins de la terre la plus proche. Ces déchets doivent être broyés ou concassés et doivent pouvoir passer à travers un tamis dont les ouvertures ne dépassent pas 25 mm.

Pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 100, se reporter au Plan de gestion des ordures.

Les navires de pêche et les navires d'excursion sont autorisés à jeter à la mer de petites quantités d'aliments pour nourrir les poissons ou dans le cadre d'opérations touristiques.

Note : L'huile à friture n'est pas considérée comme étant un déchet alimentaire et ne peut pas être rejetée à la mer.

Toute infraction à ces prescriptions peut donner lieu à des sanctions.

SIGNALEMENT DES REJETS ILLICITES D'ORDURES

Vous pouvez contribuer à conserver la propreté de nos océans en signalant toute infraction aux règles applicables aux rejets d'ordures.

Ces renseignements sont nécessaires pour faciliter les enquêtes et traduire les délinquants en justice. Au nombre des informations utiles figurent les suivantes :

- le nom du navire responsable ;
- l'heure, la date et le lieu de l'incident (distance par rapport à la côte, coordonnées GPS) ;
- précisions concernant la quantité et le type d'ordures rejetés ; et
- autres témoins ou navires dans le voisinage.

Si possible, prenez des photos ou une vidéo de la pollution, du navire ou de la personne en cause.

Veuillez SIGNALER les rejets illicites d'ordures à :

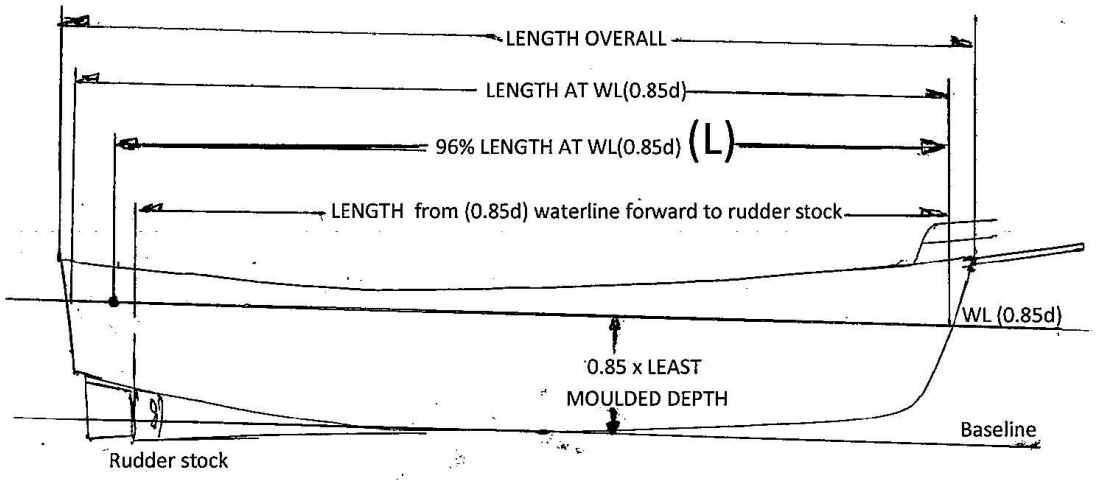
Veuillez conservez cette fiche de renseignements à bord de votre navire.

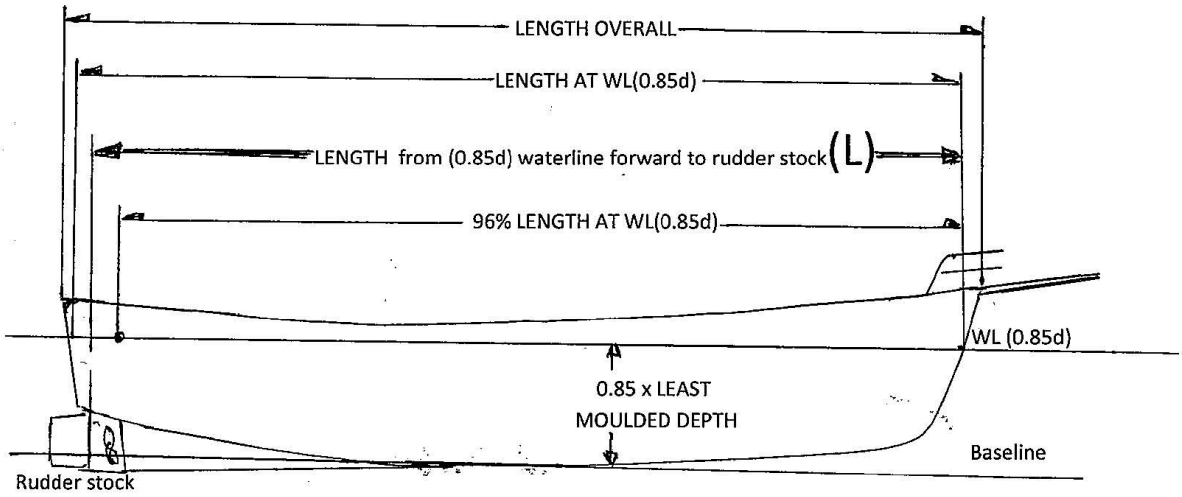
MARPOL exige que tous les navires d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 12 m placent à bord une affiche informant les gens de mer et les passagers des règles qui régissent le rejet d'ordures.

Annexe 13

DÉTERMINATION DE LA LONGUEUR

<u>Légende des dessins :</u>
LENGTH OVERALL : LONGUEUR HORS TOUT
LENGTH AT WL(0.85d) : LONGUEUR À LA FLOTTAISON (0,85D)
96% LENGTH AT WL(0.85d) : 96% DE LA LONGUEUR À LA FLOTTAISON (0,85D)
LENGTH from (0.85d) waterline forward to rudder stock : LONGUEUR de la flottaison (0,85D) entre l'avant et la mèche du gouvernail
0.85 x LEAST MOULDED DEPTH : 0,85 x CREUX MINIMAL SUR QUILLE
Rudder stock : Mèche du gouvernail, Baseline : Tracé de la quille





ANNEXE 151-1.II

Recueil CCSS

RECUEIL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES DE CHARGE CARIBÉENS

(Navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500)

RECUEIL CCSS

AVANT-PROPOS

Le Recueil de règles de sécurité applicables aux navires de charge caribéens (Recueil CCSS) a été adopté par la dernière Réunion préparatoire des signataires sur le contrôle des navires par l'État du port dans la Région des Caraïbes, qui s'est tenue du 5 au 9 février 1996.

Le 29 janvier 1997, le Comité sur le contrôle des navires par l'État du port dans la Région des Caraïbes a adopté des amendements au Recueil CCSS.

Le Mémorandum d'entente pour les Caraïbes a adopté les amendements au Recueil CCSS lors de sa sixième réunion, tenue à Antigua du 5 au 7 mars 2002.

Le texte récapitulatif du Recueil CCSS, auquel ont été incorporés les amendements susvisés, figure dans la présente publication.

RECUEIL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES DE CHARGE EXPLOITÉS DANS LES CARAÏBES

PRÉAMBULE

1. Le présent Recueil a pour objet d'offrir aux navires de faibles dimensions qui effectuent des voyages dans la région des Caraïbes, une norme de sécurité régionale. Il s'applique principalement aux navires neufs. L'Administration maritime devrait, dans toute la mesure du possible et du raisonnable, appliquer aux navires existants les normes fixées dans le présent Recueil. Les dispositions de ce Recueil devraient faciliter l'exploitation des navires de faibles dimensions qui ne sont pas visés par les dispositions des conventions pertinentes et garantir ainsi un niveau de sécurité à ces navires et au personnel de bord.

2. Les dispositions du présent Recueil tiennent compte, dans toute la mesure du possible et du raisonnable, des prescriptions des conventions ci-après, y compris des amendements y relatifs :

.1 Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et Protocole de 1978 y relatif ;

.2 Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ;

.3 Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif ;

.4 Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille ;

.5 Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer ;

.6 Convention (No 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976.

3. Le Recueil reconnaît que des navires non visés par les prescriptions en matière de sécurité des conventions internationales susmentionnées ont été exploités dans la Région des Caraïbes conformément aux règles fixées par l'Administration de l'État dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Ces navires devraient appliquer les dispositions du Recueil d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.

4. Il a été reconnu, tout au long de la mise au point du Recueil, que celui-ci devait être fondé sur les principes énoncés dans les conventions internationales ; il a été admis par ailleurs qu'étant donné que les normes de sécurité internationales évoluaient rapidement, le Recueil ne devrait pas rester figé. Il sera réexaminé périodiquement en tenant compte à la fois de l'expérience acquise et de l'évolution des normes de sécurité maritime internationales.

CHAPITRE 1

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

PARTIE A – DÉFINITIONS, APPLICATION, ETC.

1.1 Définitions

Aux fins de l'application du présent Recueil, sauf disposition expresse contraire, les termes et expressions utilisés ont le sens qui leur est donné dans les paragraphes qui suivent. Des définitions complémentaires sont données dans les divers chapitres.

1.1.1 *Administration* désigne le gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

1.1.2 *Tous les navires* désigne les navires de charge auxquels le présent Recueil s'applique, quelle qu'en soit la description.

1.1.3 *Date anniversaire* désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat pertinent.

1.1.4 *Approuvé* signifie approuvé par l'Administration.

1.1.5 *Barge* désigne un navire de charge non propulsé par des moyens mécaniques.

1.1.6 *Navire de charge* désigne tout navire qui ne transporte pas plus de douze passagers.

1.1.7 *Zone d'exploitation des Caraïbes* désigne une zone délimitée par une ligne reliant un point de la côte est des États-Unis d'Amérique de latitude 35° 00' nord à un point de latitude 5° 00' sud et de longitude 33° 00' ouest, puis à un point de latitude 10° 00' sud et de longitude 33° 00' ouest, puis sur la côte brésilienne, à un point de latitude 10° 00 sud, et longeant ensuite la côte de l'Amérique continentale en direction du nord jusqu'à un point de latitude 35° 00' nord sur la côte est des États-Unis d'Amérique.

1.1.8 *Règlement de 1972 pour prévenir les abordages* désigne le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, tel que modifié.

1.1.9 *Navire existant* désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

1.1.10 *Navire de pêche* désigne un navire utilisé pour la capture du poisson ou d'autres ressources vivantes de la mer.

1.1.11 *Jauge brute* désigne la mesure des dimensions hors tout d'un navire déterminées conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

1.1.12 *Voyage international* désigne un voyage entre un port d'un État et un autre port situé en dehors de cet État.

1.1.13 *Convention de 1966 sur les lignes de charge* désigne la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle que modifiée.

1.1.14 *Longueur (L)* désigne, lorsque ce terme s'applique à un navire, 96 % de la longueur totale de la flottaison située à une distance du dessus de la quille égale à 85 % du creux minimal sur quille ou la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison si cette valeur est supérieure. Dans le cas d'un navire conçu pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

1.1.15 *Le Local de machines* s'étend de la ligne d'eau zéro à la ligne de surimmersion, entre les cloisons principales transversales extrêmes étanches à l'eau et est entouré des locaux contenant les machines principales et auxiliaires, les chaudières servant à la propulsion, et toutes les soutes permanentes à charbon. Dans le cas de configurations inhabituelles, l'Administration peut définir les limites des locaux de machines.

1.1.16 *Les locaux de machines de la catégorie A* sont les locaux et les puits y aboutissant qui contiennent :

.1 des machines à combustion interne utilisées pour la propulsion principale; ou

.2 des machines à combustion interne utilisées à des fins autres que la propulsion principale lorsque leur puissance totale est d'au moins 375 kW; ou

.3 toute chaudière à combustible liquide ou tout groupe de traitement du combustible liquide.

1.1.17 *MARPOL 73/78* désigne la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif et telle que modifiée ultérieurement.

1.1.18 *Le Creux sur quille (D)*

.1 est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Sur les navires en bois et sur ceux de construction composite, cette distance est mesurée en partant de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître-couple sont creuses ou lorsqu'il existe des galbords épais, cette distance est mesurée en partant du point où le prolongement vers l'axe de la ligne de la partie plate des fonds coupe les côtés de la quille.

.2 Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille devrait être mesuré jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire ; et

.3 Lorsque le pont de franc-bord présente un décrochement et que la partie haute de ce pont se trouve au-dessus du point où le creux sur quille doit être déterminé, ce creux devrait être mesuré jusqu'à un plan de référence prolongeant la ligne de la partie basse du pont parallèlement à la partie haute de ce pont.

1.1.19 *Navire neuf* désigne un navire dont la quille est posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 9 février 1997. Dans cette définition, l'expression « *dont la construction se trouve à un stade équivalent* » se réfère au stade de la construction du navire auquel :

.1 une construction identifiable à un navire particulier commence; et

.2 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 t ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

1.1.20 *Organisme reconnu* désigne tout organisme reconnu apte à exécuter, pour le compte de l'Administration de l'État du pavillon, des travaux réglementaires en matière de visites et de délivrance de certificats pour ce qui est de la délivrance de certificats internationaux.

1.1.21.1 *Zone restreinte I* désigne une zone au large dans laquelle le navire ne se trouve pas, au cours de sa navigation, à plus de 200 milles d'un lieu de refuge, la distance admissible entre lieux de refuge ne devant pas être supérieure à 400 milles.

1.1.21.2 *Zone restreinte II* désigne une zone au large dans laquelle le navire ne se trouve pas, au cours de sa navigation, à plus de 50 milles d'un lieu de refuge, la distance admissible entre lieux de refuge ne devant pas être supérieure à 100 milles.

1.1.21.3 *Zone restreinte III* désigne une zone portuaire, une rade ou une zone de service côtier dont les limites et les restrictions dues au temps exigeant le retour obligatoire vers un lieu de refuge sont spécifiées.

1.1.22 *Convention SOLAS de 1974* désigne la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif et telle que modifiée ultérieurement.

1.1.23 *Convention STCW de 1978* désigne la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, telle que modifiée.

1.1.24 *Navire-citerne* désigne un navire de charge construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides de nature inflammable, ou adapté à cet usage.

1.1.25 *Navire en bois de construction primitive* désigne un navire en bois de construction traditionnelle qui n'est pas propulsé essentiellement par des moyens mécaniques.

1.2 Application

Sauf disposition expresse contraire, le présent Recueil devrait s'appliquer aux navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 qui effectuent des voyages internationaux dans la zone d'exploitation des Caraïbes.

1.2.2 Le présent Recueil ne devrait pas s'appliquer :

.1 aux navires militaires, ni aux navires d'État qui ne sont pas utilisés à des fins commerciales ;

.2 aux navires de charge d'une longueur inférieure à 24 mètres;

.3 aux bateaux de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial; ni

.4 aux navires de pêche.

1.2.3 Lorsque les dispositions de la Convention SOLAS de 1974, de la Convention STCW de 1978, de la Convention de 1966 sur les lignes de charge, du Règlement de 1972 pour prévenir les abordages et de MARPOL 73/78 s'appliquent aux navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500, elles devraient être respectées comme si elles faisaient partie du présent Recueil.

1.3 Exemptions

1.3.1 Si, par suite de circonstances exceptionnelles, un navire qui n'effectue pas normalement de voyages internationaux est amené à entreprendre un voyage international isolé, il peut être exempté par l'Administration d'une quelconque des prescriptions du présent Recueil autres que les dispositions du présent chapitre, à condition qu'il soit conforme à d'autres prescriptions qui, de l'avis de l'Administration, sont suffisantes pour le voyage qu'il doit entreprendre.

1.3.2 L'Administration peut, lorsqu'elle considère que le parcours abrité et les conditions de voyage sont tels que l'application d'une prescription quelconque des chapitres 2, 3, 4, 5 ou 6 n'est ni raisonnable, ni nécessaire, exempter de l'application de cette prescription des navires déterminés ou des catégories de navires qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche. Lorsque le navire est exploité essentiellement dans les eaux d'un autre État, l'exemption devrait être jugée acceptable par cet État.

1.3.3 L'Administration peut exempter tout navire présentant certaines caractéristiques nouvelles de l'application de toute disposition des chapitres 2, 3, 4 et 5 du présent Recueil qui risquerait d'entraver sérieusement les recherches visant à améliorer ces caractéristiques, ainsi que leur mise en oeuvre à bord des navires effectuant des voyages internationaux. Toutefois, ce navire devrait satisfaire aux prescriptions que l'Administration juge suffisantes pour assurer sa sécurité générale, eu égard au service auquel il est destiné.

1.4 Équivalences

1.4.1 Lorsque le présent Recueil prescrit de placer ou d'avoir à bord d'un navire une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil particulier ou d'un type donné, ou de prendre une disposition quelconque, l'Administration peut admettre que soit mis en place toute autre installation, tout autre matériau, dispositif ou appareil particulier ou d'un type donné, ou que soit prise toute autre disposition, lorsqu'il est établi à la suite d'essais ou d'une autre manière que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils particuliers ou d'un type donné, ou cette disposition, ont une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite par la présente règle.

1.5 Norme

1.5.1 La construction, l'installation, la résistance de la structure, les accessoires, matériaux, dispositifs et appareils devraient, sauf disposition expresse contraire du présent Recueil, être conformes à une norme jugée acceptable par l'Administration.

1.5.2 Outre les recueils de règles, codes et normes mentionnés dans le présent Recueil, les autres recueils de règles, codes et normes recommandés par l'Organisation maritime internationale et acceptés par l'Administration peuvent être appliqués lorsqu'ils sont jugés appropriés.

1.6 Modifications et transformations d'une importance majeure

1.6.1 Les modifications et transformations d'une importance majeure, ainsi que les aménagements qui en résultent, devraient être conformes aux prescriptions applicables à un navire neuf, dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable.

1.6.2 Aux fins des présentes prescriptions, les modifications et transformations ci-après devraient être reconnues comme étant d'une *importance majeure*.

.1 tout changement qui modifie sensiblement les dimensions d'un navire ; ou

.2 tout changement qui augmente sensiblement la durée de vie en service d'un navire.

.3 tout changement qui permette au navire d'assurer un autre service que celui pour lequel il avait été conçu et construit à l'origine ; par exemple, navire de pêche ou navire ravitailleur pouvant désormais assurer un service de navire de charge.

1.7 Effectifs

1.7.1 Tout navire auquel le présent Recueil s'applique devrait être pourvu d'effectifs suffisants en nombre et en qualité du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer[20]. Lors de l'examen des questions d'effectifs, il faudrait veiller à ce qu'aucun membre de l'équipage n'ait moins de 15 ans.

1.7.2 L'Administration devrait fournir à un tel navire un document approprié spécifiant les effectifs de sécurité et attestant que le navire a, à son bord, les effectifs minimaux de sécurité jugés nécessaires pour satisfaire aux dispositions de la règle 1.7.1.

1.8 Plans, panneaux de signalisation, manuels d'utilisation, plaques d'identification et langue utilisés à bord du navire

1.8.1 À bord de tous les navires, les plaques d'identification, panneaux de signalisation, avis, plans et documents concernant la sécurité et l'exploitation du navire, de ses machines et de son équipement devraient être rédigés dans la langue officielle de l'État du pavillon et dans une langue comprise par l'équipage.

1.8.2 Les navires propulsés mécaniquement devraient avoir à leur bord des instructions satisfaisantes, dont les dessins, plans et manuels d'utilisation nécessaires à la sécurité de leur exploitation et à la sauvegarde de la vie humaine en mer.

1.8.3 Le propriétaire, le capitaine ou le chef mécanicien du navire devrait être tenu de veiller au respect des dispositions de la présente règle.

PARTIE B – VISITES ET DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS

1.9 Inspection et visite

1.9.1 L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des dispositions du présent Recueil et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, devraient être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier l'inspection

[20] Se reporter aux Principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité que l'Organisation maritime internationale a adoptés par la résolution A.481 (XII).

et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle[21].

1.9.2 Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord, l'inspecteur ou l'organisme devrait immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et devrait en informer l'Administration en temps utile. Lorsque ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat devrait être retiré et l'Administration devrait être informée immédiatement.

1.10 Visites nécessaires à la délivrance d'un certificat de sécurité pour navire de charge caribéen et à l'apposition d'un visa

1.10.1 La structure, les machines, les engins de sauvetage, les installations radioélectriques et les autres parties de l'armement visés à la règle 1.10.2 devraient être soumis aux visites spécifiées ci-dessous :

.1 une visite initiale avant la mise en service du navire ;

.2 une visite de renouvellement effectuée aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque les règles 1.13.2, 1.13.5 ou 1.13.6 s'appliquent;

.3 une visite périodique effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du Certificat de sécurité pour navire de charge caribéen, qui devrait remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe .4;

.4 une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du Certificat de sécurité pour navire de charge caribéen;

.5 au moins deux inspections de la face externe du fond du navire devraient être effectuées pendant toute période de cinq ans, sauf lorsque les règles 1.13.5 ou 1.13.6 s'appliquent. Lorsque les règles 1.13.5 ou 1.13.6 s'appliquent, cette période de cinq ans peut être prorogée pour coïncider avec la prorogation de la validité du certificat. Dans tous les cas, l'intervalle entre deux inspections de ce type ne devrait pas excéder trente-six mois; et

.6 une visite supplémentaire, selon les besoins.

Ces visites devraient comprendre celles qui sont prescrites en vertu des dispositions applicables de la Convention SOLAS de 1974 et de la Convention de 1966 sur les lignes de charge.

1.10.2 Les visites visées à la règle 1.10.1 devraient porter entre autres sur les éléments suivants :

.1 La structure, les machines et le matériel d'armement, autres que les éléments qui ont été inspectés dans le cadre de la visite des engins de sauvetage et des installations ;

[21] Se reporter aux Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration que l'Organisation maritime internationale a adoptées par la résolution A.739(18).

.2 les systèmes et les dispositifs de protection contre l'incendie, les engins et les dispositifs de sauvetage, à l'exception des installations radioélectriques, le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les autres parties de l'armement auxquels s'appliquent les chapitres 2, 3, 4, 5 et 6 ;

.3 les plans de lutte contre l'incendie, les publications nautiques, les feux, marques, moyens de signalisation sonore et signaux de détresse ; et

.4 les installations radioélectriques des navires de charge, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage.

1.10.3 La visite initiale ou les visites de renouvellement devraient porter, entre autres, sur les éléments suivants :

.1 une inspection complète des éléments visés à la règle 1.10.2.1 pour s'assurer que la disposition générale, les matériaux, les échantillons et l'état de la structure, les chaudières et autres capacités sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, y compris l'appareil à gouverner et les systèmes de commande associés, l'installation électrique et toutes autres parties de l'armement satisfont aux prescriptions du présent Recueil, sont dans un état satisfaisant, et sont adaptés au service auquel le navire est destiné, et que la documentation prescrite sur la stabilité se trouve à bord. Dans le cas des navires-citernes ou des barges qui transportent en vrac des cargaisons liquides de nature inflammable, cette visite devrait comprendre également une inspection des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible, des conduits d'aération et des dispositifs de sécurité associés;

.2 une inspection en cale sèche de la face externe du fond du navire et des éléments connexes pour s'assurer que ceux-ci sont adaptés au service auquel le navire est destiné ;

.3 une inspection complète des éléments visés à la règle 1.10.2.2 pour s'assurer que ces éléments satisfont aux prescriptions du présent Recueil, qu'ils sont dans un état satisfaisant et qu'ils sont adaptés au service auquel le navire est destiné ;

.4 une inspection complète des éléments visés à la règle 1.10.2.3 pour s'assurer que ces éléments satisfont aux prescriptions du présent Recueil et à celles du Règlement de 1972 pour prévenir les abordages ; et

.5 une inspection complète des éléments visés à la règle 1.10.2.4 pour s'assurer que ces éléments satisfont aux prescriptions du présent Recueil.

1.10.4 Les visites périodiques devraient comprendre une inspection du matériel visé à la règle 1.10.2 effectuée de la manière prescrite à la règle 1.10.3 pour s'assurer que ce matériel est encore dans un état satisfaisant et qu'il est adapté au service auquel le navire est destiné.

1.10.5 Les visites annuelles devraient comprendre une inspection générale du matériel visé à la règle 1.10.3 et permettre de vérifier que ce matériel a été maintenu dans les conditions prévues à la règle 1.11.1 et qu'il reste satisfaisant pour le service auquel le navire est destiné.

1.10.6 une visite supplémentaire générale ou partielle, selon le cas, devrait être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite à la règle 1.11.3, chaque fois que le navire subit des réparations ou une rénovation importantes. La visite devrait permettre de s'assurer que les réparations ou la rénovation nécessaires ont réellement été effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou cette rénovation et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions du présent Recueil et du Règlement de 1972 pour prévenir les abordages, ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application du présent Recueil et du Règlement susvisé.

1.10.7 Les visites périodiques et les visites annuelles spécifiées aux règles 1.10.1.3 et 1.10.1.4 et les inspections du fond du navire spécifiées à la règle 1.10.1.5 devraient être portées sur le Certificat de sécurité pour navire de charge caribéen.

1.10.8 Les résultats de la visite spécifiée à la règle 1.10.1.2 devraient être consignés sur la fiche d'équipement et de renseignements sur le navire, dont un exemplaire devrait être conservé à bord. Une copie des résultats des toutes dernières visites spécifiées aux règles 1.10.1.2 à 1.10.1.6 devrait être conservée à bord du navire.

1.11 Maintien des conditions après visite

Le propriétaire ou le capitaine de tout navire auquel le présent Recueil s'applique devrait s'assurer :

.1 que l'état du navire et de son armement est maintenu conformément aux prescriptions du présent Recueil de manière que la sécurité du navire demeure à tous points de vue satisfaisante et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même, les personnes à bord ou l'environnement ;

.2 après l'une quelconque des visites prévues à la section 1.10, aucun changement important ne devrait être apporté à l'agencement structural, aux machines, à l'équipement ni aux autres éléments faisant l'objet de la visite, sans la permission de l'Administration ; et

.3 lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage ou autres apparaux, il devrait être demandé immédiatement à l'Administration qui est chargée de délivrer le certificat pertinent de faire effectuer dès que possible une visite conformément aux prescriptions de la section 1.10.

1.12 Délivrance de certificats ou apposition d'un visa

1.12.1 Un certificat dit Certificat de sécurité pour navire de charge caribéen devrait être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement, à tout navire qui satisfait aux prescriptions pertinentes des chapitres 2, 3, 4, 5 et 6 et aux autres prescriptions pertinentes du présent Recueil.

1.12.2 Le certificat visé à la règle 1.12.1 devrait être complété par une fiche d'équipement et de renseignements sur le navire, qui devrait être jointe de manière permanente à ce certificat.

1.12.3 Lorsqu'une exemption est accordée par l'Administration à un navire en application des prescriptions du présent recueil, un certificat dit Certificat d'exemption devrait être délivré en plus des certificats prescrits dans la présente section. Le Certificat d'exemption devrait être joint au certificat auquel il se réfère.

1.12.4 Les certificats spécifiés dans la présente section devraient être délivrés, ou un visa devrait y être apposé, soit par l'Administration ou par une Administration qui applique les prescriptions du présent Recueil à la demande d'une autre Administration appliquant, elle aussi, ces prescriptions, soit par un organisme reconnu agissant en son nom. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité des certificats.

1.12.5 Toute autre condition de délivrance d'un certificat de sécurité ou, le cas échéant, d'un certificat d'exemption, qui serait imposée par l'Administration ou l'organisme reconnu devrait être indiquée sur le certificat pertinent.

1.13 Durée et validité des certificats

1.13.1 Un Certificat de sécurité pour navire de charge caribéen devrait être délivré pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée puisse excéder cinq ans. Le Certificat d'exemption ne devrait pas avoir une durée de validité supérieure à celle du certificat auquel il se réfère.

1.13.2.1 Nonobstant les prescriptions de la règle 1.13.1, lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui ne soit pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

1.13.2.2 Lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui ne soit pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

1.13.2.3 Lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant ou après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat devrait être valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui ne soit pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

1.13.3 Lorsqu'un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Administration peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue à la règle 1.13.1, à condition que les visites spécifiées à la section 1.10, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon que de besoin.

1.13.4 Lorsqu'après une visite de renouvellement, un nouveau certificat ne peut être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, l'Administration peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat devrait être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne devrait pas dépasser d'un mois la date d'expiration.

1.13.5 Lorsqu'à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans le pays où il est immatriculé, ni dans le port dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut proroger la validité de ce certificat ; toutefois, une telle prorogation ne devrait être accordée

que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le pays où il est immatriculé ou vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Aucun certificat ne devrait être ainsi prorogé pour une période de plus d'un mois et un navire auquel une telle prorogation a été accordée ne devrait pas être en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le pays où il est immatriculé ou dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat devrait être valable jusqu'à une date qui ne soit pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

1.13.6 Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts[22], qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions précédentes, peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat devrait être valable jusqu'à une date qui ne soit pas postérieure de plus de 5 ans à la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

1.13.7 Dans certains cas particuliers déterminés par l'Administration, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant conformément aux prescriptions des règles 1.13.2.2 ou 1.13.5 et 1.13.6. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat devrait être valable jusqu'à une date qui ne soit pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement pertinente.

1.13.8 Lorsqu'une visite annuelle ou périodique est achevée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié dans la règle pertinente :

.1 la date anniversaire figurant sur le certificat en cause devrait être remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne devrait pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée;

.2 la visite annuelle, intermédiaire ou périodique suivante prescrite par les règles pertinentes devrait être achevée aux intervalles stipulés par le présent Recueil, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire; et

.3 la date d'expiration peut demeurer inchangée, à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles ou périodiques, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits par les règles pertinentes ne soient pas dépassés.

1.13.9 Un certificat délivré en vertu de la section 1.12 devrait cesser d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

.1 lorsque les visites et inspections pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés à la section 1.10;

.2 lorsque les visas prescrits dans le présent Recueil n'ont pas été apposés sur le certificat; et

.3 lorsque le navire est rayé du Registre du pays où il était immatriculé.

[22] Voyage à l'intérieur de la zone d'exploitation des Caraïbes qui ne se prolonge pas au-delà de 100 milles marins du port de départ.

1.14 Présentation des certificats

Les certificats et les fiches d'équipement et de renseignements sur le navire devraient être établis conformément aux modèles qui figurent dans les annexes. Lorsque la langue dans laquelle les certificats et fiches sont rédigés n'est pas l'anglais, le texte de ces documents devrait comprendre une traduction dans cette langue.

1.15 Disponibilité des certificats

Les certificats délivrés en vertu de la section 1.12 devraient pouvoir être facilement examinés à bord à tout moment.

CHAPITRE 2

CONSTRUCTION – COMPARTIMENTAGE ET STABILITÉ, MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

PARTIE A – GÉNÉRALITÉS

2.1 Application

2.1.1 En sus des prescriptions énoncées dans le présent Recueil, les navires devraient être conçus, construits et entretenus conformément aux prescriptions d'ordre structurel, mécanique et électrique d'une société de classification qui applique les normes adoptées par l'Organisation maritime internationale[23] et est reconnue par l'Administration, ou conformément aux normes nationales en vigueur de l'Administration qui assurent un degré de sécurité équivalent.

2.1.2 Lorsque l'Administration estime qu'il n'est pas possible, ni nécessaire d'appliquer les prescriptions du présent chapitre à ces navires, ces prescriptions devraient être appliquées en fonction de la sécurité du navire et de celle des personnes à bord dans la mesure où cette Administration le juge nécessaire.

2.2 Définitions

Aux fins du présent chapitre, sauf disposition expresse contraire :

2.2.1 *Moyen de secours de commande du gouvernail* désigne le dispositif qui permet de gouverner le navire soit manuellement, soit à partir d'une source d'énergie en cas de défaillance de l'appareil à gouverner principal ; toutefois, ce dispositif ne comprend pas la barre du navire, son secteur de barre, ni les autres éléments servant aux mêmes fins.

2.2.2 *Source d'énergie électrique de secours* désigne une source d'énergie électrique destinée à alimenter les services en cas de défaillance de l'alimentation fournie par la source principale d'énergie électrique.

2.2.3 La *ligne de surimmersion* est une ligne tracée sur le bordé à 76 mm au moins au-dessous de la surface supérieure du pont de cloisonnement.

2.2.4 *Source principale d'énergie électrique* désigne une source destinée à alimenter en énergie électrique le tableau principal afin que celui-ci la distribue à tous les services nécessaires au maintien du navire dans des conditions normales d'exploitation et d'habitabilité.

2.2.5 *Appareil à gouverner principal* désigne les machines, les actionneurs de gouvernail, les groupes moteurs, s'il en existe, et les accessoires de l'appareil à gouverner, ainsi que les moyens utilisés pour transmettre le couple à la mèche du gouvernail (tels que la barre ou le secteur de barre) qui sont nécessaires pour déplacer le gouvernail et gouverner le navire dans des conditions normales d'exploitation.

[23] Se reporter aux Normes minimales applicables aux organismes reconnus agissant au nom de l'Administration qui sont énoncées dans l'appendice 1 aux Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration, que l'Organisation maritime internationale a adoptées par la résolution A.739(18).

2.2.6 *Vitesse maximale de service en marche avant* désigne la plus grande vitesse de service prévue que le navire peut maintenir en mer lorsqu'il est à son tirant d'eau maximal d'exploitation.

2.2.7 *Vitesse maximale en marche arrière* désigne la vitesse que le navire est estimé pouvoir atteindre lorsqu'il utilise la puissance maximale en marche arrière prévue à la construction et qu'il est à son tirant d'eau maximal d'exploitation.

2.2.8 *Navire ravitailleur au large* désigne un navire de charge propulsé mécaniquement :

.1 qui est utilisé principalement aux fins du transport d'approvisionnements, de matériaux et d'équipements vers les installations au large et qui peut également servir au mouillage d'ancres et au remorquage d'installations au large ; et

.2 qui comporte, sur la partie avant, des superstructures abritant les emménagements et la passerelle et, sur la partie arrière, un pont découvert pour la manutention de la cargaison en mer.

2.2.9 *Superstructure* désigne la construction pontée sur pont de franc-bord qui s'étend de bord à bord ou dont le retrait des côtés, par rapport aux murailles, ne dépasse pas 0,04B, B étant la largeur maximale au milieu du navire, mesurée hors membres pour les navires à coque métallique et mesurée hors bordé pour les navires à coque non métallique.

2.2.10 *Étanche à l'eau* signifie capable d'empêcher le passage de l'eau à travers la structure dans quelque direction que ce soit sous la charge d'eau pour laquelle la structure environnante a été conçue.

2.2.11 *Étanche aux intempéries* signifie que, quelles que soient les conditions en mer, l'eau ne pénètrera pas à l'intérieur du navire.

2.3 Prescriptions générales applicables aux machines, à l'équipement et aux installations mécaniques et électriques

Les machines et les installations électriques, l'équipement et les dispositifs mécaniques et électriques, les chaudières et autres capacités sous pression, ainsi que leurs tuyautages, accessoires et les câbles et fils électriques devraient tous être conçus et construits de manière à être adaptés au service prévu et devraient être installés et protégés de façon à réduire le plus possible tout danger pour les personnes à bord, une attention particulière devant être accordée aux pièces mobiles, aux surfaces chaudes et autres sources de danger. Il devrait être tenu compte, lors de la conception, des matériaux utilisés pour la construction, des utilisations auxquelles le matériel est destiné, ainsi que des conditions prévues d'exploitation et d'environnement.

PARTIE B – CONSTRUCTION ET ÉQUIPEMENT

2.4 Construction

2.4.1 La solidité et le mode de construction de la coque, des superstructures, des roufs, des tambours des machines, des descentes et de tout autre équipement ou structure devraient permettre au navire de résister à toutes les conditions prévisibles du service auquel il est destiné.

2.4.2 Les navires devraient être pourvus d'une cloison d'abordage conforme à la section 2.5 et leur local des machines devrait avoir des cloisons d'entourage étanches à l'eau. Ces cloisons devraient se prolonger jusqu'au pont de franc-bord. Les navires en bois devraient, eux aussi, être pourvus de telles cloisons, qui devraient se prolonger jusqu'au pont de franc-bord et, dans toute la mesure du possible, être étanches à l'eau.

2.4.3 Les arbres d'hélice, les paliers ou les tubes d'étambot ne devraient pas être situés ailleurs que dans les locaux de machines où se trouve l'appareil propulsif principal, à moins qu'ils ne soient enfermés dans des espaces étanches à l'eau ou dans des enceintes à l'intérieur de locaux jugés acceptables par l'Administration. L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions de la présente règle les navires qui disposent d'un espace limité ou qui effectuent des voyages dans des eaux abritées, à condition qu'il soit démontré que l'envahissement progressif d'un tel local peut, le cas échéant, être aisément maîtrisé et que la sécurité du navire n'est pas compromise.

2.4.4 Les presse-étoupe arrière devraient être situés dans des espaces auxquels il soit possible d'accéder aisément à tout moment, afin qu'ils puissent être inspectés et entretenus d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.

2.5 Cloison d'abordage

2.5.1 Aux fins de la présente section, les expressions *pont de franc-bord, longueur du navire* et *perpendiculaire avant* ont les significations données dans la Convention de 1966 sur les lignes de charge.

2.5.2 La cloison d'abordage devrait être étanche à l'eau jusqu'au pont de franc-bord. Cette cloison devrait, dans toute la mesure du possible, être placée à une distance de la perpendiculaire avant qui ne soit pas inférieure à 5%, ni supérieure à 7% de la longueur du navire. Lorsqu'il est possible de démontrer d'une manière que l'Administration juge satisfaisante qu'il n'est pas réaliste de placer la cloison d'abordage à une distance de la perpendiculaire avant qui ne soit pas supérieure à 7% de la longueur du navire, l'Administration peut autoriser une dérogation à cette prescription, à condition que, dans l'hypothèse où l'espace situé à l'avant de la cloison serait envahi, le navire ne serait pas, lorsqu'il est en pleine charge, immergé jusqu'à la ligne de surimmersion.

2.5.3 La cloison d'abordage peut présenter des baïonnettes ou des niches, à condition que celles-ci restent dans les limites prescrites à la règle 2.5.2. Les tuyautages qui traversent la cloison d'abordage devraient être le moins nombreux possible. Ces tuyautages devraient être pourvus de soupapes appropriées manoeuvrables à partir d'un point situé au-dessus du pont de franc-bord, et la boîte de distribution devrait être assujettie à la cloison d'abordage à l'intérieur du coqueron avant. L'Administration peut accepter que ces soupapes soient fixées sur la face arrière de la cloison d'abordage à condition qu'il soit possible d'y accéder facilement dans toutes les conditions de service et que le local dans lequel elles sont situées ne soit pas un espace à cargaison. Toutes ces soupapes devraient être en un matériau que l'Administration juge acceptable.

2.5.4 Lorsqu'il existe à l'avant une longue superstructure, la cloison d'abordage devrait être prolongée, de manière étanche à l'eau, jusqu'au pont situé au-dessus du pont de franc-bord. Le prolongement de la cloison devrait, sous réserve des dispositions de la règle 2.5.5, être situé dans les limites prescrites à la règle 2.5.2. La partie du pont qui se trouverait, le cas échéant, entre la cloison d'abordage et son prolongement devrait être étanche aux intempéries.

2.5.5 À bord de tout navire pourvu d'une porte d'étrave et d'une rampe de chargement en pente qui fait partie du prolongement de la cloison d'abordage au-dessus du pont de franc-bord, la partie de la rampe qui se trouve à plus de 2,3 m au-dessus du pont de franc-bord peut s'étendre à l'avant des limites prescrites à la règle 2.5.2. La rampe devrait être étanche aux intempéries sur toute sa longueur.

2.5.6 Le nombre des ouvertures pratiquées dans la cloison d'abordage au-dessus du pont de franc-bord devrait être réduit au minimum compatible avec la conception et l'exploitation normale du navire. Toutes ces ouvertures devraient pouvoir être fermées de manière étanche aux intempéries.

2.5.7 Aucune porte, aucun trou d'homme, aucun conduit d'aération ni aucune ouverture d'accès ne devraient être ménagés dans la cloison d'abordage au-dessous du pont de franc-bord.

2.6 Puits aux chaînes

2.6.1 À bord de tout navire propulsé mécaniquement, le puits aux chaînes devrait, lorsqu'il est situé à l'arrière de la cloison d'abordage ou lorsqu'il empiète sur le coqueron avant, être étanche à l'eau et pourvu de moyens d'assèchement efficaces.

2.6.2 Le puits aux chaînes ne devrait pas être utilisé à des fins autres que le stockage des chaînes d'ancre.

2.7 Cloisons, ponts, portes, tambours, puits, etc. étanches à l'eau

2.7.1 La présente section ne s'applique pas aux navires dont la coque est en bois.

2.7.2 Chaque cloison de compartimentage étanche à l'eau, qu'elle soit transversale ou longitudinale, devrait être construite de manière à pouvoir résister, avec une marge de résistance adéquate, à la pression due à la charge d'eau maximale à laquelle elle est susceptible d'être exposée en cas d'avarie du navire, mais au moins à la pression due à une colonne d'eau s'élevant jusqu'à la ligne de surimmersion. La construction de ces cloisons devrait être jugée satisfaisante par l'Administration ou l'organisme reconnu.

2.7.3.1 Les baïonnettes et niches pratiquées dans les cloisons devraient être étanches à l'eau et avoir la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.

2.7.3.2 Lorsque des membrures ou des barrots traversent un pont ou une cloison étanche à l'eau, ce pont ou cette cloison devrait avoir une étanchéité structurelle à l'eau jugée satisfaisante par l'Administration.

2.7.4 Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches à l'eau devrait être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et les besoins de l'exploitation du navire. Ces ouvertures devraient être munies de dispositifs de fermeture étanches à l'eau jugés satisfaisants par l'Administration. Les portes étanches à l'eau devraient avoir une résistance égale à celle de la cloison adjacente non percée.

2.7.5 Les ponts, tambours, tunnels, tunnels de quille et manches de ventilation étanches à l'eau devraient être d'un échantillonnage équivalent à celui des cloisons étanches à l'eau placées au même niveau. Le mode de construction utilisé pour assurer l'étanchéité à l'eau de ces éléments, ainsi que les dispositifs adoptés pour la fermeture des ouvertures qu'ils comportent

devraient être jugés satisfaisants par l'Administration. Les manches de ventilation et les tambours étanches à l'eau devraient s'élever au moins jusqu'au niveau du pont de franc-bord.

2.7.6 L'essai consistant à remplir d'eau les compartiments principaux n'est pas obligatoire. Lorsqu'il n'est pas effectué d'essai par remplissage, il faut obligatoirement procéder à un essai à la lance. Les cloisons étanches à l'eau devraient, de toute façon, faire l'objet d'un examen minutieux.

2.7.7 Le coqueron avant, les doubles fonds, y compris les tunnels de quille, et les coques intérieures devraient être soumis à une épreuve sous une pression d'eau correspondant aux prescriptions de la règle 2.7.2.

2.7.8 Les citernes qui sont censées contenir des liquides et qui forment une partie du compartimentage du navire devraient être éprouvées pour vérifier leur étanchéité sous une pression d'eau correspondant aux deux tiers de la distance qui sépare le dessus de la quille de la ligne de surimmersion au droit des citernes, à condition que la colonne d'eau utilisée pour l'essai ne soit en aucun cas inférieure à une hauteur de 0,9 m au-dessus du plafond de la citerne.

2.7.9 Les essais mentionnés aux règles 2.7.7 et 2.7.8 ont pour but de vérifier que les dispositions structurales de compartimentage sont étanches à l'eau et ils ne doivent pas être considérés comme sanctionnant l'aptitude d'un compartiment quelconque à recevoir des combustibles liquides ou à être utilisé à d'autres fins particulières pour lesquelles un essai d'un caractère plus sévère pourrait être exigé, compte tenu de la hauteur que le liquide peut atteindre dans la citerne considérée ou dans les tuyautages qui la desservent.

2.8 Moyens de sondage

2.8.1 À bord de tous les navires autres que les barges qui ne transportent pas de cargaisons sous pont, il faudrait prévoir un moyen de sondage jugé satisfaisant par l'Administration.

.1 pour les puisards des compartiments auxquels il n'est pas possible d'accéder aisément à tout moment au cours du voyage ; et

.2 pour toutes les citernes et tous les cofferdams.

2.8.2 Lorsque des tuyaux de sonde sont installés, leurs extrémités supérieures devraient aboutir à un emplacement facile d'accès et, si possible, au-dessus du pont de franc-bord. Leurs ouvertures devraient être munies de moyens de fermeture fixés à demeure. Les tuyaux de sonde qui n'aboutissent pas au-dessus du pont de franc-bord devraient être pourvus de dispositifs automatiques de fermeture.

2.9 Installations de mouillage et d'amarrage pour les navires propulsés mécaniquement

2.9.1 Tout navire devrait être pourvu d'au moins deux ancres d'un poids suffisant, dont une munie d'une chaîne d'une résistance et de dimensions adéquates, ainsi que d'un guindeau, d'un cabestan ou d'un treuil de dimensions appropriées pour le câblot et d'un autre équipement de manutention des ancres jugés satisfaisants par l'Administration.

2.9.2 Le guindeau, le cabestan, les treuils, chaumards, bittes, bittes d'amarrage et autres installations de mouillage, d'amarrage, de remorquage et de halage devraient être :

.1 judicieusement conçus pour résister à toutes les charges et conditions d'exploitation prévisibles ;

.2 correctement installés ; et

.3 efficacement assujettis à une partie suffisamment renforcée de la structure du navire.

2.10 Prescriptions spéciales applicables aux remorqueurs et aux pousseurs

2.10.1 L'appareil de remorquage devrait être conçu de manière à réduire au minimum le moment de chavirement engendré par la force du câble de remorque. Il devrait être doté d'un moyen efficace qui permette de le décrocher rapidement et dont on puisse être sûr qu'il fonctionnera correctement dans toutes les conditions d'exploitation.

2.10.2 Lorsqu'un croc de remorque est prévu, le mécanisme de décrochement devrait être commandé, dans toute la mesure du possible, depuis la passerelle de navigation, le poste de commande de la plage arrière (s'il en existe) et au niveau du croc lui-même.

2.10.3 Lorsqu'un pousseur et une barge poussée en avant sont reliés par un raccordement rigide de manière à former une unité composite, le système d'attelage du pousseur à la barge devrait pouvoir être commandé et actionné à partir du pousseur. Il devrait être possible de désassembler l'unité sans causer de dommages au pousseur ou à la barge.

2.10.4 Tout remorqueur devrait être pourvu, sur chaque bord, d'au moins une hache de dimensions suffisantes, qui puisse être utilisée facilement pour sectionner le câble de remorque en cas d'urgence.

2.11 Installations de mouillage, d'amarrage et de remorquage pour les barges

2.11.1 Toute barge devrait être équipée d'au moins une ancre suffisante pour la retenir, en cas d'urgence, d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration. Cette ancre devrait être solidement attachée à un câble ou un filin métallique et disposée de manière à pouvoir être mouillée en cas d'urgence par des personnes se trouvant à bord ou montant à bord de la barge pour ce faire. Il faudrait prévoir au moins un guindeau ou un treuil, selon qu'il convient, pour faciliter la tâche des personnes qui effectuent une telle opération. Des dispositifs d'embarquement satisfaisants devraient être prévus pour permettre le transbordement du personnel du remorqueur à la barge, en cas d'urgence.

2.11.2 Les dispositifs et méthodes de remorquage et d'amarrage devraient être propres à réduire au minimum tout danger pour le personnel au cours d'une opération de remorquage ou d'amarrage. Les dispositifs en question devraient présenter une résistance suffisante et être adaptés au type particulier de barge.

2.11.3 Il faudrait tenir compte, dans la conception et l'agencement des accessoires et de l'équipement de remorquage et d'amarrage des barges, aussi bien des conditions normales que des situations critiques.

2.11.4 Des équipements de rechange devraient être prévus en nombre suffisant pour reconstituer entièrement les dispositifs de remorquage et d'amarrage des barges.

2.11.5 Il faudrait installer, à bord de la barge, des dispositifs de remorquage secondaires ou d'urgence qui puissent être aisément utilisés par le remorqueur au cas où le câble de remorquage principal se détacherait ou l'équipement auxiliaire serait victime d'une défaillance.

2.11.6 En sus des dispositions de la présente section, les barges devraient satisfaire aux prescriptions relatives à la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués dont l'application est recommandée par l'Organisation maritime internationale[24].

2.12 Prévention des accidents et locaux d'habitation des équipages – Mesures générales applicables à tous les navires

2.12.1 Les panneaux à charnières des écoutilles, des trous d'homme et autres ouvertures de même nature devraient être munis de dispositifs qui les empêchent de se fermer accidentellement. En particulier, les panneaux lourds placés sur les écoutilles constituant des échappées devraient être munis de contrepoids. Les portes de secours, les panneaux des écoutilles constituant des échappées et ceux des écoutilles d'accès devraient être construits de manière à pouvoir être ouverts d'un côté comme de l'autre de la porte ou du panneau.

2.12.2 Les dimensions des écoutilles d'accès devraient être telles qu'elles permettent à une personne de rejoindre rapidement et facilement un lieu sûr en cas d'urgence. Dans toute la mesure du possible, les dimensions des écoutilles d'accès des espaces à cargaison et des locaux de machines devraient être de nature à rendre les opérations de sauvetage plus faciles et plus rapides.

2.12.3 Des mains courantes, barres d'appui et autres moyens de se retenir ayant des dimensions et une résistance suffisantes devraient être prévus là où l'Administration juge qu'ils sont nécessaires pour que les personnes puissent s'y agripper lorsque le navire roule ou tangue très fortement.

2.12.4 Les claires-voies des locaux de machines et autres ouvertures de même nature qui sont normalement maintenues ouvertes en mer devraient être munies de barreaux de protection ayant un écartement adéquat ou d'autres dispositifs jugés satisfaisants par l'Administration pour empêcher qu'une personne puisse tomber accidentellement dans le local. Lorsque les dimensions d'une ouverture de ce type sont faibles, l'Administration peut accorder une dérogation à cette prescription si elle est convaincue que, vu les faibles dimensions de l'ouverture, aucun dispositif de protection n'est nécessaire.

2.12.5 La surface de tous les ponts devrait être préparée ou traitée de manière à protéger le plus possible les personnes contre le risque de dérapage. Il faudrait notamment rendre anti-dérapantes les surfaces des ponts et des plates-formes des locaux de machines, des planchers des cuisines, des parties des ponts où se trouvent les treuils, ainsi que celles des zones situées au pied et au sommet d'échelles et immédiatement à l'extérieur des portes et des marches des échelles.

2.12.6 Les parties mobiles des machines qui sont découvertes au point de constituer un risque d'accident devraient être convenablement protégées.

2.12.7 Les locaux d'habitation des équipages devraient tous être maintenus dans un état d'habitabilité et d'hygiène.

[24] Se reporter aux Directives sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plates-formes en mer, que l'Organisation maritime internationale a adoptées par la résolution A.765(18).

2.12.8 Tout navire devrait satisfaire non seulement aux dispositions de la présente section mais aussi, le cas échéant, aux autres prescriptions que l'Administration pourrait juger nécessaires pour éviter les accidents en mer et maintenir des conditions de travail et de logement satisfaisantes. Les prescriptions que l'Administration pourrait établir devraient, dans la mesure du possible et du raisonnable, être compatibles avec le Recueil de directives pratiques du BIT intitulé « Prévention des accidents à bord des navires en mer et dans les ports ».

2.13 Moyens permettant de réduire le risque d'incendie à bord des navires en bois

À bord de tout navire dont la coque est en bois, des gattes en métal devraient être installées sous les machines principales, les machines auxiliaires et les citernes à combustible pour recueillir toute fuite d'huile.

PARTIE C – COMPARTIMENTAGE, STABILITÉ ET INSTALLATIONS D'ASSÈCHEMENT

2.14 Prescriptions relatives à la stabilité à l'état intact et au compartimentage applicables aux navires de charge autres que les navires ravitailleurs au large

2.14.1 Sous réserve des dispositions de la règle 2.14.2, les navires devraient satisfaire aux prescriptions relatives à la stabilité à l'état intact des navires de charge, lesquelles sont énoncées dans le Recueil de règles de stabilité à l'état intact pour tous les types de navires visés par les instruments de l'OMI, que l'Organisation maritime internationale a adopté par la résolution A.749(18).

2.14.2 Les navires existants devraient, dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable, satisfaire aux prescriptions de la présente section.

2.14.3 La stabilité à l'état intact des barges qui transportent des cargaisons uniquement en pontée, dans le pont desquelles n'est pratiquée aucune écoutille, à l'exception de petits trous d'homme fermés à l'aide de panneaux munis de garnitures étanches, qui ne disposent pas d'installations de machines, de locaux d'habitation ou de locaux de service, devrait être conforme aux règles de stabilité recommandées par l'Administration[25]. L'Administration devrait décider des règles de stabilité à l'état intact ou de compartimentage et de stabilité après avarie qui sont adaptées aux barges transportant des cargaisons sous pont ou disposant d'installations de machines ou de locaux de service, en tenant compte de la conception et de l'agencement des espaces à cargaison, des machines, de l'équipement, des roufs ou des superstructures.

2.15 Prescriptions relatives à la stabilité à l'état intact, au compartimentage et à la stabilité après avarie applicables aux navires ravitailleurs au large

2.15.1 La stabilité à l'état intact, le compartimentage et la stabilité après avarie des navires ravitailleurs au large devrait être conforme aux prescriptions applicables des Directives pour la conception et la construction des navires ravitailleurs au large, que l'Organisation maritime internationale a adoptées par la résolution A.469(XII) et que l'Administration a approuvée. L'Administration peut, en outre, exiger de ces navires qu'ils satisfassent au critère météorologique spécifié dans le Recueil de règles de stabilité à l'état intact mentionné à la règle 2.14.1.

[25] Se reporter aux Prescriptions en matière de stabilité à l'état intact applicables aux pontons, que le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a adoptées et publiées en tant que circulaire MSC/Circ.503.

2.15.2 Les navires ravitailleurs au large existants devraient satisfaire aux prescriptions de la règle 2.15.1 dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable.

2.15.3 Les prescriptions relatives à la stabilité à l'état intact, au compartimentage et à la stabilité après avarie des navires ravitailleurs au large auxquelles les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas devraient être jugées satisfaisantes par l'Administration.

2.16 Essai de stabilité

2.16.1 Tout navire devrait être soumis, après son achèvement, à un essai de stabilité ; le déplacement réel du navire, ainsi que la position de son centre de gravité devraient alors être déterminés pour le navire lège[26].

2.16.2 Un navire qui subit des modifications de nature à affecter son état lège et la position de son centre de gravité devrait, si l'Administration juge cette mesure nécessaire, subir un nouvel essai de stabilité et les informations relatives à la stabilité devraient être modifiées.

2.16.3 L'Administration peut dispenser un navire de l'essai de stabilité si elle dispose des éléments de base déduits de l'essai de stabilité d'un navire identique et s'il est établi d'une manière qu'elle juge satisfaisante que les renseignements relatifs à la stabilité de ce navire jumeau peuvent être valablement utilisés.

2.17 Renseignements sur la stabilité

2.17.1 Des renseignements sur la stabilité qui ont été approuvés par l'Administration devraient être fournis aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m pour permettre au capitaine de déterminer avec aise et certitude la stabilité du navire dans diverses conditions d'exploitation. Ces renseignements devraient comprendre des conseils précis destinés au capitaine, lui indiquant les conditions d'exploitation qui risquent d'avoir des effets défavorables sur la stabilité ou sur l'assiette du navire[27]. Les renseignements recommandés dans les instruments pertinents de l'OMI qui sont mentionnés aux sections 2.14 et 2.15 devraient notamment être fournis selon qu'il convient. Une copie des renseignements sur la stabilité devrait être communiquée à l'Administration ou à l'organisme reconnu.

2.17.2 Les renseignements approuvés relatifs à la stabilité devraient être conservés à bord, être facilement accessibles à tout moment, et devraient être vérifiés lors des visites périodiques du navire pour s'assurer qu'ils ont été approuvés.

2.17.3 Lorsqu'un navire subit des modifications qui affectent sa stabilité, des calculs de stabilité révisés devraient être effectués et communiqués à l'organisme reconnu ou à l'Administration pour approbation. Lorsque l'Administration ou l'organisme reconnu décide qu'il est nécessaire de réviser les renseignements sur la stabilité, les nouveaux renseignements devraient être fournis au capitaine en remplacement des anciens.

[26] Se reporter au Chapitre 7 et à l'Annexe I du Recueil de règles de stabilité à l'état intact pour tous les types de navires visés par les instruments de l'OMI, que l'Organisation maritime internationale a adopté par la résolution A.749(18).

[27] Se reporter aux Directives sur les précautions qui doivent être prises par les capitaines de navires d'une longueur inférieure à 100 m affectés au transport de grumes, que le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a adoptées à sa cinquante-huitième session, en juin 1990, et aux Directives destinées à permettre au capitaine d'éviter les situations dangereuses par mer de l'arrière et par mer oblique, que le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a adoptées et publiées en tant que circulaire MSC/Circ.707.

2.18 Installations d'assèchement

2.18.1 Tout navire devrait être pourvu d'installations d'assèchement efficaces permettant, dans toutes les circonstances rencontrées dans la pratique, d'épuiser et d'assécher les compartiments étanches à l'eau autres que les citernes qui contiennent en permanence du combustible liquide ou de l'eau. Dans les locaux qui ne comportent pas d'installations de tuyautages, il faudrait démontrer qu'il est possible d'accéder aisément à des pompes portables. Lorsque l'Administration estime que la sécurité du navire n'est pas diminuée, elle peut dispenser de l'obligation d'installer des dispositifs d'assèchement dans certains compartiments.

2.18.2 La disposition du tuyautage d'assèchement et du tuyautage de ballast devrait être telle que l'eau ne puisse passer de la mer ou des ballasts dans les locaux de machines ou dans les espaces à cargaison, ni d'un compartiment quelconque dans un autre.

2.18.3 Toutes les boîtes de distribution et les sectionnements actionnés à la main qui font partie du système d'assèchement devraient être placés dans des endroits auxquels il est facile d'accéder en temps normal.

2.18.4.1 Tout navire devrait être pourvu d'au moins deux pompes d'assèchement actionnées par une source d'énergie.

2.18.4.2 À bord d'un navire propulsé mécaniquement qui est équipé d'un seul appareil propulsif principal, une des deux pompes d'assèchement requises peut être actionnée par cet appareil. À bord de tout navire équipé de deux appareils propulsifs principaux fonctionnant de manière indépendante, chaque appareil peut actionner l'une des pompes d'assèchement requises. Dans chaque cas, il devrait être possible et facile de déconnecter l'arbre d'hélice ou d'installer une hélice à pales orientables.

2.18.5 Le débit total des pompes d'assèchement requises ne devrait pas être inférieur à 125% du débit total des pompes d'incendie principales prescrites, dont il est question à la section 3.3.

2.18.6 Les pompes sanitaires, les pompes de ballast et celles d'incendie ou de service général qui sont pourvues de raccordements adaptés à l'assèchement des cales peuvent être considérées comme des pompes d'assèchement indépendantes.

2.18.7 L'Administration peut autoriser l'installation d'un éjecteur de cale associé à une pompe d'eau de mer à haute pression munie d'un dispositif d'entraînement distinct ou l'utilisation d'une pompe mécanique portable à la place d'une des pompes d'assèchement prescrites à la règle 2.18.4.1.

2.18.8 Les tuyautages de cale ne devraient pas traverser les citernes à combustible liquide, les citernes de ballast et les citernes de double fond, sauf s'il s'agit de tuyaux en acier de fort échantillonnage.

PARTIE D – INSTALLATIONS DE MACHINES

2.19 Prescriptions générales applicables aux machines

2.19.1 Avant d'être mis en service pour la première fois, toutes les chaudières et autres capacités sous pression, tous les éléments des machines, tous les dispositifs hydrauliques, pneumatiques et autres, ainsi que les accessoires associés, qui subissent des pressions internes, devraient être soumis à un essai de pression approuvé.

2.19.2 Des mesures appropriées devraient être prises pour faciliter le nettoyage, l'inspection et l'entretien des installations de machines, y compris ceux des chaudières et autres capacités sous pression.

2.19.3 Les machines qui présentent un risque de survitesse devraient être équipées de dispositifs empêchant la vitesse de sécurité d'être dépassée.

2.19.4 Les machines principales et auxiliaires, y compris les capacités sous pression, ou toute partie de ces machines qui sont exposées à des pressions internes et peuvent être soumises à des surpressions dangereuses devraient être équipées, si cela est possible, de dispositifs permettant de les protéger contre des pressions excessives.

2.19.5 Tous les engrenages, arbres et accouplements utilisés pour la transmission de la puissance aux machines essentielles à la propulsion et à la sécurité du navire ou à la sécurité des personnes à bord devraient être conçus et construits de manière à résister aux contraintes maximales de service auxquelles ils peuvent être soumis dans toutes les conditions d'exploitation, et il devrait être dûment tenu compte du type des moteurs qui les entraînent ou dont ils font partie.

2.19.6 Les machines devraient être pourvues, lorsque l'Administration le juge nécessaire, de dispositifs d'arrêt automatique ou d'alarmes en cas de défaillance, telle qu'un arrêt de l'alimentation en huile de graissage, qui pourrait entraîner rapidement une panne totale, une avarie ou une explosion. L'Administration peut autoriser des dispositions permettant la mise hors service des dispositifs d'arrêt automatique.

2.20 Commandes

Les appareils propulsifs principaux à combustion interne et, le cas échéant, les machines auxiliaires, devraient être pourvus de dispositifs d'arrêt automatique en cas de défaillance, telle qu'un arrêt de l'alimentation en huile de graissage, qui pourrait entraîner rapidement une panne totale, une avarie grave ou une explosion. L'Administration peut autoriser des dispositions permettant la mise hors service des dispositifs d'arrêt automatique.

2.21 Chaudières à vapeur et circuits d'alimentation des chaudières

2.21.1 Toutes les chaudières à vapeur et tous les générateurs de vapeur à combustible liquide soumis à l'action de la flamme devraient être équipés d'au moins deux soupapes de sûreté d'un débit convenable. Toutefois, l'Administration peut, eu égard à la puissance ou à toute autre caractéristique de la chaudière ou du générateur de vapeur à combustible liquide, autoriser l'installation d'une seule soupape de sûreté si elle considère que cette soupape assure une protection suffisante contre le risque de surpression.

2.21.2 Toutes les chaudières à combustible liquide soumises à l'action de la flamme et destinées à fonctionner sans surveillance de personnel devraient comporter des dispositifs de sécurité qui coupent l'alimentation en combustible liquide et qui déclenchent une alarme en cas

de baisse du niveau d'eau, de défaillance de l'alimentation en air, ou de défaillance de la flamme.

2.21.3 Tous les dispositifs de production de vapeur dont l'exploitation est essentielle à la sécurité du navire, ou qui pourraient devenir dangereux en cas d'interruption de l'alimentation en eau, devraient être pourvus d'au moins deux circuits d'alimentation en eau indépendants comprenant chacun une pompe d'alimentation; on peut toutefois admettre qu'il n'y ait qu'une seule arrivée dans le collecteur de vapeur. À moins que la pompe ait été conçue de manière à pallier le risque de surpression, des moyens devraient être prévus pour empêcher qu'il y ait surpression en un point quelconque des circuits.

2.21.4 Les chaudières devraient être pourvues de dispositifs permettant de surveiller et de contrôler la qualité de l'eau d'alimentation. Il faudrait prévoir des dispositifs appropriés qui permettent d'empêcher, dans la mesure du possible, l'arrivée d'hydrocarbures ou d'autres agents contaminants susceptibles d'avoir un effet néfaste sur les chaudières.

2.21.5 Les chaudières qui sont indispensables à la sécurité du navire et qui sont conçues pour contenir de l'eau à un niveau déterminé devraient être équipées d'au moins deux indicateurs de niveau, dont un au moins devrait être une monture de niveau à lecture directe.

2.22 Tuyaux de vapeur

2.22.1 Tous les tuyaux de vapeur et accessoires dans lesquels la vapeur peut passer devraient être conçus, construits et installés de façon à résister aux contraintes maximales de service auxquelles ils pourraient être soumis.

2.22.2 Des dispositifs devraient être prévus pour purger tous les tuyaux de vapeur dans lesquels des coups de bélier dangereux pourraient se produire si ces dispositifs n'étaient pas installés.

2.22.3 Si un tuyau de vapeur ou un accessoire est susceptible de recevoir de la vapeur de quelque source que ce soit à une pression supérieure à celle pour laquelle il a été conçu, ce tuyau ou cet accessoire devrait être équipé d'un détendeur convenable, d'une soupape de décharge et d'un manomètre.

2.23 Circuits d'air comprimé

2.23.1 À bord de tout navire, des dispositifs devraient être prévus pour éviter les surpressions dans tous les éléments du circuit d'air comprimé et chaque fois que les chemises d'eau et les enveloppes des compresseurs d'air et des réfrigérants pourraient être soumises à des surpressions dangereuses dues à un défaut d'étanchéité des éléments contenant de l'air comprimé. Tous les circuits devraient être munis de dispositifs limiteurs de pression appropriés.

2.23.2 Les dispositifs principaux de démarrage à air des machines propulsives principales à combustion interne devraient être convenablement protégés contre les effets des retours de flamme et des explosions internes dans les tuyaux d'air de lancement.

2.23.3 Tous les tuyaux de refoulement des compresseurs d'air de lancement devraient mener directement aux réservoirs d'air de lancement et tous les tuyaux d'air de lancement reliant les réservoirs d'air aux machines principales ou auxiliaires devraient être complètement séparés du réseau de tuyaux de refoulement des compresseurs.

2.23.4 Des mesures devraient être prises pour réduire le plus possible la pénétration d'huile dans les circuits d'air comprimé et pour purger ces circuits.

2.24 Dispositifs de ventilation des locaux de machines

2.24.1 Les locaux de machines de la catégorie A devraient être convenablement ventilés de façon que, lorsque les machines ou chaudières situées dans ces locaux fonctionnent à pleine puissance, dans toutes les conditions atmosphériques, y compris par gros temps, l'alimentation en air de ces locaux demeure adéquate pour la sécurité et le confort du personnel ainsi que pour le fonctionnement des machines.

2.24.2 La ventilation des locaux de machines devrait être non seulement conforme aux prescriptions de la règle 2.24.1, mais elle devrait aussi être suffisante dans toutes les conditions normales de fonctionnement pour empêcher l'accumulation des vapeurs d'hydrocarbures.

2.25 Protection contre le bruit

Des mesures devraient être prises pour ramener, dans les locaux de machines, le bruit produit par ces machines à des niveaux jugés acceptables par l'Administration. Lorsque le bruit ne peut être suffisamment réduit, il faudrait insonoriser convenablement la source de ce bruit excessif ou l'isoler, ou bien prévoir un abri insonorisé s'il doit y avoir présence de personnel dans le local. Si nécessaire, des protège-tympans devraient être fournis au personnel qui doit pénétrer dans ces locaux.

PARTIE E – INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

2.26 Dispositions générales d'ordre électrique

2.26.1 Les installations électriques devraient être telles que :

.1 tous les services électriques nécessaires pour maintenir le navire dans des conditions normales d'exploitation et d'habitabilité soient assurés sans avoir recours à la source d'énergie électrique de secours;

.2 les services électriques essentiels à la sécurité soient assurés dans les situations critiques; et

.3 le personnel et le navire soient protégés contre les accidents d'origine électrique.

2.26.2 Les installations électriques devraient être propres à assurer la mise en œuvre et l'application de manière uniforme des dispositions de la présente partie[28].

2.27 Précautions contre les électrocutions, l'incendie et autres accidents d'origine électrique

[28] Se reporter à la recommandation publiée par la Commission électrotechnique internationale (CEI) et, en particulier, à la publication 92 intitulée « Installations électriques à bord des navires ».

2.27.1.1 Les parties métalliques découvertes des machines et de l'équipement électrique qui ne sont pas destinées à être sous tension, mais sont susceptibles de le devenir par suite d'un défaut, devraient être mises à la masse, sauf si les machines et l'équipement sont :

.1 alimentés sous une tension égale ou inférieure à 50 V en courant continu ou 50 V en valeur efficace entre les conducteurs; il ne devrait pas être utilisé d'autotransformateurs pour obtenir cette tension; ou

.2 alimentés sous une tension égale ou inférieure à 250 V par des transformateurs d'isolement qui n'alimentent qu'un seul appareil d'utilisation; ou encore

.3 construits suivant le principe de la double isolation.

2.27.1.2 L'Administration peut exiger des précautions supplémentaires pour l'équipement électrique portatif destiné à être utilisé dans des espaces confinés ou très humides, où peuvent exister des risques particuliers en raison de la conductivité.

2.27.1.3 Tous les appareils électriques devraient être construits et montés de manière à éviter qu'un membre du personnel ne soit blessé en le manipulant ou en le touchant dans des conditions normales d'utilisation.

2.27.2 Les tableaux principaux et les tableaux de secours devraient être installés de manière à offrir un accès facile, en cas de besoin, aux appareils et au matériel, sans danger pour le personnel. Les tableaux devraient être convenablement protégés, lorsque l'Administration le juge nécessaire. Les pièces découvertes sous tension dont la tension par rapport à la masse dépasse une tension que précisera l'Administration ne devraient pas être installées sur la face avant de tels tableaux. Il faudrait prévoir, en cas de besoin, des tapis ou des caillebotis non conducteurs sur le devant et sur l'arrière du tableau.

2.27.3.1 Le réseau de distribution à retour par la coque ne devrait être utilisé en aucun cas à bord d'un navire-citerne ou d'une barge transportant en vrac des cargaisons liquides de nature inflammable.

2.27.3.2 La disposition de la règle 2.27.3.1 n'exclut pas l'utilisation, dans des conditions approuvées par l'Administration, des dispositifs suivants :

.1 systèmes de protection cathodique à courant imposé;

.2 systèmes limités et localement mis à la masse (système de démarrage des moteurs, par exemple);

.3 systèmes de soudage limités et localement mis à la masse. Lorsque l'Administration est convaincue que l'équipotentialité de la structure est assurée de manière satisfaisante, des systèmes de soudage à retour par la coque peuvent être installés sans tenir compte de la restriction imposée à la règle 2.27.3.1; et

.4 dispositifs de contrôle du degré d'isolement à condition que l'intensité du courant ne dépasse pas 30 mA dans les conditions les plus défavorables.

2.27.3.3 Lorsqu'on utilise un réseau de distribution à retour par la coque, tous les circuits terminaux, c'est-à-dire tous les circuits montés après le dernier dispositif de protection,

devraient être à deux fils et des précautions particulières jugées satisfaisantes par l'Administration devraient être prises.

2.27.4.1 Les réseaux de distribution avec mise à la masse ne devraient pas être utilisés à bord des navires-citernes ou des barges transportant en vrac des cargaisons liquides de nature inflammable.

2.27.4.2 Lorsqu'un réseau de distribution primaire ou secondaire sans mise à la masse est utilisé pour le courant force, le chauffage ou l'éclairage, il faudrait prévoir un dispositif qui puisse mesurer en permanence le degré d'isolement par rapport à la masse et déclencher une alerte sonore ou visuelle lorsque le degré d'isolement est anormalement bas.

2.27.5.1 Sauf dans des circonstances exceptionnelles avec l'accord de l'Administration, toutes les gaines et armures métalliques des câbles devraient être continues (au sens électrique du terme) et mises à la masse.

2.27.5.2 À bord de tous les navires autres que les navires propulsés mécaniquement construits avant l'entrée en vigueur du présent Recueil, les câbles et le câblage électriques extérieurs à l'équipement devraient être au moins du type non propagateur de flamme et devraient être installés de manière que leurs propriétés initiales à cet égard ne soient pas altérées. L'Administration peut, lorsque cela est nécessaire pour certaines applications particulières, autoriser l'emploi de types spéciaux de câbles, tels que les câbles pour radiofréquences, qui ne satisfont pas aux dispositions précédentes.

2.27.5.3 Les câbles et le câblage qui alimentent les circuits force, l'éclairage, les communications intérieures ou les signaux, essentiels ou de secours, ne devraient, autant que possible, traverser ni les cuisines, les blanchisseries, les locaux de machines de la catégorie A et leurs tambours, ni les autres locaux présentant un risque élevé d'incendie. Les câbles reliant les pompes d'incendie au tableau de secours devraient être d'un type résistant à l'incendie lorsqu'ils traversent des zones présentant un risque élevé d'incendie. Lorsque cela est possible dans la pratique, ils devraient être installés de manière à ne pas être rendus inutilisables par un échauffement des cloisons résultant d'un incendie dans un espace adjacent.

2.27.5.4 Lorsque des câbles installés dans des zones dangereuses entraînent un risque d'incendie ou d'explosion en cas de défaut d'origine électrique dans les zones en question, il devrait être pris des précautions particulières jugées satisfaisantes par l'Administration.

2.27.5.5 Les câbles et le câblage devraient être installés et maintenus en place de manière à éviter l'usure par frottement ou tout autre dommage.

2.27.5.6 Les extrémités et les jonctions de tous les conducteurs devraient être fabriquées de manière à conserver les propriétés initiales des câbles sur les plans électrique et mécanique et du point de vue de la non-propagation de la flamme et, si nécessaire, de l'aptitude à résister au feu.

2.27.6.1 Chaque circuit séparé devrait être protégé contre les courts-circuits et contre les surcharges, sauf dérogation accordée par l'Administration à titre exceptionnel.

2.27.6.2 Le calibre ou le réglage approprié du dispositif de protection contre les surcharges de chaque circuit devrait être indiqué de façon permanente à l'emplacement du dispositif.

2.27.7 Les appareils d'éclairage devraient être disposés de manière à éviter une élévation de température qui pourrait endommager les câbles et le câblage, et à empêcher les matériaux environnants de s'échauffer exagérément.

2.27.8 Tous les circuits d'éclairage et d'énergie se terminant dans une soute ou un espace à cargaison devraient être équipés d'un sectionneur multipolaire placé à l'extérieur de ces compartiments qui permette de les déconnecter.

2.27.9.1 Les batteries d'accumulateurs devraient être convenablement abritées et les compartiments principalement destinés à les contenir devraient être correctement construits et efficacement ventilés.

2.27.9.2 L'installation de matériel électrique ou autre pouvant constituer une source d'inflammation des matériaux inflammables ne devrait pas être autorisée dans ces compartiments, sauf dans les cas prévus à la règle 2.27.10.

2.27.9.3 Les batteries d'accumulateurs ne devraient pas être installées dans les chambres ou dortoirs, sauf s'il s'agit de batteries utilisées dans des lampes d'éclairage autonomes fonctionnant sur piles. L'Administration peut autoriser une dérogation à cette prescription lorsque les batteries installées sont hermétiquement scellées.

2.27.10 Aucun matériel électrique ne devrait être installé dans les locaux où des mélanges inflammables sont susceptibles de s'accumuler, y compris dans les espaces à bord des navires-citernes ou des barges transportant en vrac des cargaisons liquides de nature inflammable, ni dans les compartiments destinés principalement à contenir des batteries d'accumulateurs, dans les magasins à peinture, dans les locaux d'entreposage de l'acétylène et dans des locaux analogues, sauf si l'Administration considère que ce matériel :

.1 est indispensable sur le plan de l'exploitation;

.2 est d'un type tel qu'il ne peut provoquer l'inflammation du mélange considéré;

.3 est d'un type approprié pour le local considéré; et

.4 est d'un type agréé qui peut être utilisé en toute sécurité dans une atmosphère contenant poussières, vapeurs ou gaz susceptibles de s'accumuler.

2.27.11 Des paratonnerres devraient être installés sur tous les mâts ou mâts de flèche construits en matériaux non conducteurs. À bord des navires construits en matériaux non conducteurs, les paratonnerres devraient être reliés par des conducteurs appropriés à une plaque de cuivre fixée sur la coque du navire, bien au-dessous de la flottaison.

2.28 Source principale d'énergie électrique

2.28.1 Il devrait être prévu une source principale d'énergie électrique de capacité suffisante pour alimenter tous les services mentionnés à la règle 2.26.1.1. Cette source principale d'énergie électrique devrait comprendre un générateur mû par un moteur à combustion interne, qui peut être l'appareil propulsif principal du navire si ce dernier est propulsé mécaniquement.

2.28.2 Un circuit principal d'éclairage électrique qui assure l'éclairage de toutes les parties du navire normalement accessibles à l'équipage ou aux personnes à bord et utilisées par eux devrait être alimenté par la source principale d'énergie électrique.

2.28.3 Le circuit principal d'éclairage électrique devrait être conçu de manière qu'un incendie ou tout autre accident survenant dans les espaces contenant la source principale d'énergie électrique, le matériel de transformation associé et le tableau principal, ne puisse mettre hors d'état de fonctionner le circuit d'éclairage électrique de secours prescrit aux règles 2.29.5.1, 2.29.5.2 et 2.29.5.3.

2.28.4 Le circuit d'éclairage électrique de secours devrait être conçu de manière qu'un incendie ou tout autre accident survenant dans les espaces contenant la source d'énergie électrique de secours, le matériel de transformation associé et le tableau de secours, ne puisse mettre hors d'état de fonctionner le circuit principal d'éclairage électrique prescrit par la présente section.

2.29 Source d'énergie électrique de secours

2.29.1 Il devrait être prévu une source autonome d'énergie électrique de secours.

2.29.2 La source d'énergie électrique de secours, le matériel de transformation associé, s'il en existe, et le tableau de secours devraient être situés au-dessus du pont continu le plus élevé et être facilement accessibles à partir du pont découvert. Ils ne devraient pas être situés sur l'avant de la cloison d'abordage, sauf dans des circonstances exceptionnelles avec l'accord de l'Administration.

2.29.3 L'emplacement de la source d'énergie électrique de secours, du matériel de transformation associé, s'il en existe, et du tableau de secours par rapport à la source principale d'énergie, au matériel de transformation associé, s'il en existe, et au tableau principal, devrait être tel que l'Administration puisse considérer qu'un incendie ou tout autre accident survenant dans les locaux contenant la source principale d'énergie électrique, le matériel de transformation associé, s'il en existe, et le tableau principal, ou dans tout local de machines de la catégorie A, n'affectera pas l'alimentation en énergie électrique de secours, sa commande et sa distribution.

2.29.4 À condition que des mesures appropriées soient prises pour assurer en toutes circonstances le fonctionnement indépendant des services de secours, la génératrice de secours peut être utilisée exceptionnellement, et pour des périodes de courte durée, en vue d'alimenter des circuits autres que les circuits de secours.

2.29.5 L'énergie électrique disponible devrait être suffisante pour alimenter tous les services essentiels à la sécurité en cas de situation critique, en tenant compte de ceux qui peuvent avoir à fonctionner simultanément. La source d'énergie électrique de secours devrait pouvoir alimenter simultanément au moins les services suivants pendant les périodes spécifiées ci-après, si leur fonctionnement dépend d'une source d'énergie électrique et compte tenu des courants de démarrage et de la nature transitoire de certaines charges :

.1 Pendant trois heures, les moyens d'éclairage prescrits à la règle 4.10.1.2.2 ;

.2 pendant dix-huit heures, l'éclairage de secours :

.1 de tous les escaliers, coursives et échappées des locaux de service et des locaux d'habitation ;

.2 des locaux contenant l'appareil propulsif utilisé pour la navigation, s'il en existe, ainsi que la source principale d'énergie électrique et l'emplacement de leurs commandes ;

.3 de tous les postes de commande, de tous les locaux de commande des machines, de chaque tableau principal et de chaque tableau de secours;

.4 de tous les endroits où sont entreposés les équipements de pompiers;

.5 de l'appareil à gouverner, s'il en existe; et

.6 de la pompe d'incendie de secours et de l'emplacement de sa commande ;

.3 pendant dix-huit heures :

.1 les feux de navigation et autres feux prescrits par le Règlement de 1972 pour prévenir les abordages; et

.2 les installations radio VHF, MF et MF/HF prescrites au chapitre 5 du présent Recueil ou au chapitre IV de la Convention SOLAS de 1974 ; et

.4 pendant dix-huit heures :

.1 tous les éléments du matériel de communications intérieures nécessaires en cas de situation critique;

.2 les dispositifs de détection et d'alarme d'incendie; et

.3 le fonctionnement des pompes d'incendie de secours, si elles sont à commande électrique

À bord d'un navire propulsé mécaniquement qui effectue régulièrement des voyages de courte durée, l'Administration peut accepter, si elle estime que le degré de sécurité ainsi obtenu est satisfaisant, une période plus courte que celle de dix-huit heures spécifiée aux règles 2.29.5.2 et 2.29.5.3, mais en aucun cas cette période ne peut être inférieure à trois heures.

2.29.6 La source d'énergie électrique de secours peut être, soit :

.1 une batterie d'accumulateurs qui puisse supporter la charge électrique de secours sans avoir besoin d'être rechargée ou sans provoquer une chute de tension trop importante ; soit

.2 une génératrice actionnée par une machine d'entraînement appropriée pourvue d'une alimentation indépendante en combustible et dont la mise en marche soit jugée satisfaisante par l'Administration.

2.29.7 Lorsque la source d'énergie de secours est une batterie d'accumulateurs, celle-ci devrait être connectée automatiquement au tableau de secours en cas de défaillance de la source principale d'énergie électrique. Lorsque le branchement automatique sur le tableau de secours n'est pas réalisable en pratique, l'Administration peut, si elle le juge acceptable, autoriser le branchement manuel.

2.29.8 Lorsque la source d'énergie de secours est une génératrice, celle-ci devrait se mettre en marche automatiquement et être connectée au tableau de secours dans les 45 secondes qui suivent la défaillance de la source principale d'énergie électrique. Elle devrait être actionnée par une machine d'entraînement pourvue d'une alimentation indépendante en un combustible dont le point d'éclair ne soit pas inférieur à 43°C. Le démarrage automatique ne sera pas exigé si la source d'énergie de secours est doublée d'une source transitoire d'énergie électrique de secours jugée satisfaisante par l'Administration.

PARTIE F- MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES POUR NAVIRES PROPULSÉS MÉCANIQUEMENT

2.30 Généralités

2.30.1 Les prescriptions de la présente partie complètent celles des parties D et E.

2.30.2.1 Il devrait être prévu des moyens d'assurer ou de rétablir le fonctionnement normal des machines propulsives même en cas de défaillance d'un des dispositifs auxiliaires essentiels. Une attention toute particulière devrait être accordée au mauvais fonctionnement des dispositifs suivants :

.1 un générateur électrique qui sert de source principale d'énergie électrique;

.2 les sources d'huile de graissage sous pression;

.3 les sources d'eau sous pression;

.4 un compresseur et un réservoir utilisés pour le lancement ou les commandes; et

.5 les dispositifs hydrauliques, pneumatiques et électriques de commande de l'appareil propulsif principal, y compris les hélices à pas variable.

Toutefois, l'Administration peut, compte tenu des considérations globales de sécurité, admettre une réduction partielle de la capacité de propulsion au cours du fonctionnement normal.

2.30.2.2 Une attention particulière devrait être accordée à la conception, à la construction et à l'installation des circuits de l'appareil propulsif, afin que leurs vibrations, quel qu'en soit le mode, n'exercent pas de contraintes excessives sur cet appareil dans les conditions normales de fonctionnement.

2.31 Marche arrière

2.31.1 La puissance en marche arrière devrait être suffisante pour assurer un contrôle convenable du navire dans toutes les circonstances normales.

2.31.2 Il faudrait prouver, à l'égard de tous les navires neufs, dans la mesure du possible et du raisonnable, que l'installation propulsive de ces navires permet d'inverser le sens de la poussée de l'hélice dans un délai convenable, de manière à les arrêter sur une distance raisonnable lorsqu'ils font route en marche avant à la vitesse maximale de service, et consigner les résultats correspondants.

2.31.3 À bord des navires neufs, le capitaine ou le personnel désigné devrait pouvoir disposer des temps d'arrêt, caps du navire et distances relevés au cours des essais, ainsi que des résultats des essais effectués en vue de déterminer l'aptitude des navires à plusieurs hélices à

naviguer et à manœuvrer lorsqu'une ou plusieurs de ces hélices sont hors d'état de fonctionner[29].

2.31.4 Lorsque le navire est équipé de moyens de manœuvre ou d'arrêt supplémentaires, il faudrait démontrer l'efficacité de ces moyens et consigner les résultats des essais de la manière indiquée aux règles 2.31.2 et 2.31.3.

2.32 Commande à distance de l'appareil propulsif

2.32.1 Lorsque l'appareil propulsif est commandé à distance à partir de la passerelle de navigation et que les locaux de machines sont destinés à être surveillés par du personnel, il devrait être satisfait aux dispositions suivantes :

.1 dans toutes les conditions de navigation, y compris pendant la manœuvre, il devrait être possible de commander entièrement à partir de la passerelle de navigation la vitesse, le sens de poussée et, le cas échéant, le pas de l'hélice;

.2 la commande à distance devrait s'effectuer, pour chaque hélice indépendante, grâce à un dispositif conçu et construit de manière à pouvoir être actionné sans qu'il soit nécessaire de prêter une attention particulière aux données relatives au fonctionnement de la machine. Lorsque plusieurs hélices doivent fonctionner simultanément, elles peuvent être commandées par un seul dispositif de commande;

.3 l'appareil propulsif principal devrait être muni, sur la passerelle de navigation, d'un dispositif d'arrêt d'urgence qui soit indépendant du système de commande à partir de la passerelle;

.4 les manœuvres des dispositifs de commande de l'appareil propulsif effectuées à partir de la passerelle de navigation devraient être signalées, selon le cas, au local de commande des machines principales ou à la plate-forme de manoeuvre;

.5 l'appareil propulsif ne devrait pouvoir être commandé à distance qu'à partir d'un seul emplacement à la fois; l'installation de dispositifs de commande interconnectés est autorisée à chaque emplacement, chacun devant être muni d'un dispositif indiquant de quel emplacement est commandé l'appareil propulsif. Le transfert de la commande entre la passerelle de navigation et les locaux de machines ne devrait être possible qu'à partir du local des machines principales ou du local de commande des machines principales. Le système devrait comprendre des moyens permettant d'empêcher une modification sensible de la poussée propulsive lors du transfert de la commande d'un emplacement à un autre;

.6 il devrait être possible de commander l'appareil propulsif sur place, même en cas de défaillance d'une partie quelconque du système de commande à distance;

.7 le dispositif de commande à distance devrait être conçu de telle manière qu'en cas de défaillance, une alarme soit déclenchée. À moins que l'Administration ne juge ces dispositions impossibles à appliquer en pratique, la vitesse et le sens de poussée devraient rester ceux qui existaient avant cette défaillance jusqu'au moment où la commande locale entre en action;

[29] Se reporter à la recommandation sur les renseignements à faire figurer dans les manuels de manœuvre, que l'Organisation maritime internationale a adoptée par la résolution A.209(VII).

.8 la passerelle de navigation devrait être munie d'appareils indiquant :

.1 la vitesse de la machine principale ou, si l'Administration le juge nécessaire, la vitesse et le sens de rotation de l'hélice, lorsque celle-ci est à pales fixes; ou

.2 la vitesse et le pas de l'hélice, lorsque celle-ci est à pales orientables;

.3 il devrait être prévu, sur la passerelle de navigation et dans le local des machines, une alarme de pression basse d'air de démarrage tarée à un niveau qui permette encore des démarrages de la machine principale. Lorsque le système de commande à distance de l'appareil propulsif est conçu pour permettre le démarrage automatique, le nombre de tentatives consécutives infructueuses de démarrage automatique devrait être limité afin de maintenir à un niveau suffisant la pression d'air nécessaire au démarrage sur place de l'appareil.

2.32.2 Les navires construits avant l'entrée en vigueur du présent Recueil ne sont pas tenus de satisfaire à toutes les prescriptions de la règle 2.32.1 mais devraient satisfaire au moins aux alinéas 1, 3, 6 et 8 de cette règle.

2.32.3 À bord de tous les navires dont l'appareil propulsif principal et les machines associées, y compris l'alimentation principale en énergie électrique, sont équipés à des degrés divers de dispositifs de commande automatiques ou à distance et sont surveillés en permanence par du personnel à partir d'un local de commande, ces dispositifs de commande devraient être conçus, équipés et installés de manière que le fonctionnement de la machine soit aussi sûr et efficace que si elle était sous surveillance directe. Il faudrait accorder une attention particulière à la protection de ces locaux contre l'incendie et l'envahissement.

2.33 Appareil à gouverner

2.33.1 Tous les navires devraient être équipés d'un appareil à gouverner principal.

2.33.2 Sous réserve des dispositions de la règle 2.33.5, tous les navires devraient être équipés d'un moyen auxiliaire qui permette de les gouverner en cas de défaillance de l'appareil à gouverner principal.

2.33.3 L'appareil à gouverner principal devrait être d'une construction suffisamment solide et pouvoir gouverner le navire en marche avant et à la vitesse maximale de service. L'appareil à gouverner principal et la mèche du gouvernail devraient être conçus de manière à ne pas être endommagés à la vitesse maximale en marche arrière.

2.33.4 Le moyen de secours de commande du gouvernail devrait être d'une construction suffisamment solide et pouvoir gouverner le navire à une vitesse de navigation acceptable ; il devrait également pouvoir être mis rapidement en action en cas d'urgence.

2.33.5 Lorsque les groupes-moteurs de l'appareil à gouverner principal et leurs raccords sont installés en double et que chaque groupe satisfait aux dispositions de la règle 2.33.4, il n'est pas nécessaire d'exiger de prévoir un appareil à gouverner auxiliaire si, lorsqu'ils fonctionnent ensemble, les groupes et les raccords installés en double satisfont aux prescriptions de la règle 2.33.3.

2.33.6 Le groupe-moteur de l'appareil à gouverner principal devrait être conçu de manière à pouvoir, soit être remis en marche manuellement, soit redémarrer automatiquement lorsque l'alimentation en énergie électrique est rétablie après une panne.

2.33.7 En cas de défaillance de l'alimentation en énergie électrique de la commande ou du groupe-moteur de l'appareil à gouverner principal, une alarme devrait se déclencher sur la passerelle de navigation.

2.33.8 Si le gouvernail est actionné par une source d'énergie, sa position devrait être indiquée sur la passerelle de navigation. L'indicateur de l'angle de barre devrait être indépendant du dispositif de commande de l'appareil à gouverner.

2.33.9 Lorsqu'un gouvernail de type non classique est installé, l'Administration devrait accorder une attention particulière au système de gouverne du navire de manière à assurer un degré de fiabilité et d'efficacité acceptable sur la base des dispositions de la présente section.

2.34 Communication entre la passerelle de navigation et les locaux de machines

2.34.1.1 Les navires devraient être pourvus d'au moins deux moyens indépendants qui permettent de transmettre les ordres de la passerelle de navigation à l'emplacement, dans le local des machines ou dans le local de commande, à partir duquel les moteurs de propulsion principaux sont normalement commandés. L'un de ces moyens devrait être constitué par un transmetteur d'ordres aux machines. L'agencement de ces moyens devrait être jugé satisfaisant par l'Administration.

2.34.1.2 Le transmetteur d'ordre aux machines mentionné à la règle 2.34.1.1 peut ne pas être installé si le moteur de propulsion principal est commandé directement depuis la passerelle de navigation dans des conditions d'exploitation normales.

2.34.2 Les navires d'une longueur inférieure à 24 m ne sont pas tenus de satisfaire aux prescriptions de la règle 2.34.1.1 et peuvent n'être pourvus que d'un seul des moyens de transmission des ordres visés à la règle 2.34.1.1 lorsque l'Administration estime qu'étant donné la proximité immédiate de la passerelle de navigation et l'emplacement de la commande locale des moteurs de propulsion principaux, un moyen de transmission des ordres n'est pas nécessaire.

2.34.3 Il devrait être prévu des moyens de communication appropriés avec tout emplacement, autre que la passerelle de navigation, à partir duquel le moteur peut être commandé.

2.35 Alarme destinée à prévenir les mécaniciens

À bord de tous les navires neufs, il faudrait prévoir, à l'intention des mécaniciens, une alarme qui soit actionnée à partir du local de commande des machines ou de la plate-forme de manœuvre, selon le cas, et qui soit clairement audible dans les locaux d'habitation des mécaniciens. L'Administration peut accorder une dérogation à cette prescription si elle estime que le local de commande des machines ou que la plate-forme de manœuvre est tellement proche des locaux d'habitation des mécaniciens qu'aucune alarme n'est pas nécessaire.

PARTIE G – PRESCRIPTIONS SUPPLÉMENTAIRES APPLICABLES AUX NAVIRES DONT LES LOCAUX DE MACHINES NE SONT PAS GARDÉS EN PERMANENCE

2.36 Dispositions générales

2.36.1 Les prescriptions de la présente partie complètent les prescriptions applicables du présent chapitre et visent les locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel qui sont mentionnés dans ce chapitre.

2.36.2 Les mesures prises devraient assurer, dans toutes les conditions de navigation, y compris pendant la manœuvre, un degré de sécurité équivalant à celui d'un navire dont les locaux de machines sont gardés en permanence.

2.36.3 Il faudrait prendre des mesures jugées satisfaisantes par l'Administration pour vérifier le bon fonctionnement du matériel et prévoir des inspections régulières et des essais de routine pour s'assurer que ce matériel continue à fonctionner correctement.

2.36.4 Les navires visés par la présente partie devraient être munis de documents jugés satisfaisants par l'Administration et attestant que ces navires peuvent être exploités sans présence permanente de personnel dans les locaux de machines.

2.37 Prescriptions applicables

2.37.1 Les navires dont les locaux de machines ne sont pas gardés en permanence devraient, dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable, satisfaire aux prescriptions de la partie E du chapitre II-1 de la Convention SOLAS de 1974 qui s'appliquent à ces locaux.

2.37.2 Les navires d'une longueur inférieure à 24 m dont les locaux de machines ne sont pas gardés en permanence peuvent, au lieu de satisfaire aux prescriptions de la règle 2.37.1, satisfaire à celles des règles 2.36.2, 2.36.3 et 2.36.4 et à d'autres prescriptions qui, de l'avis de l'Administration, sont nécessaires à la sécurité du fonctionnement de ces locaux.

CHAPITRE 3

CONSTRUCTION – PRÉVENTION, DÉTECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE

PARTIE A – GÉNÉRALITÉS

3.1 Application

3.1.1 Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre devrait s'appliquer aux navires neufs propulsés mécaniquement, à l'exception des navires spéciaux.

3.1.2 Les navires existants devraient, dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable, satisfaire aux dispositions du présent chapitre ; un navire existant qui n'est pas en mesure de satisfaire aux dispositions du présent chapitre ne devrait pas s'éloigner de plus de 20 milles de la terre la plus proche au cours d'un voyage.

3.1.3 L'Administration peut exempter un navire de l'application des dispositions de la règle 3.1.2 lorsque cette exemption est jugée acceptable par les États dans lesquels le navire est appelé à se rendre.

3.2 Définitions

Aux fins du présent chapitre :

3.2.1 L'expression *locaux d'habitation* désigne les locaux de réunion, coursives, locaux sanitaires, cabines, bureaux, hôpitaux, cinémas, salles de jeux et de loisirs et offices ne contenant pas d'appareils de cuisson, et les locaux de même nature.

3.2.2 Le *pont de cloisonnement* est le pont le plus élevé jusqu'auquel s'élèvent des cloisons étanches transversales.

3.2.3 Les *postes de commande* sont les locaux où se trouvent les appareils radio, les appareils principaux de navigation, la génératrice de secours ou les installations de détection et d'extinction de l'incendie.

3.2.4 L'expression *faible pouvoir propagateur de flamme* signifie que la surface considérée s'opposera suffisamment à la propagation des flammes, cette propriété étant déterminée d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration ou l'organisme reconnu au moyen d'une méthode d'essai agréée.

3.2.5 L'expression *matériau incombustible* désigne un matériau qui ne brûle ni n'émet de vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer spontanément quand il est porté à une température d'environ 750°C, cette propriété étant déterminée d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration ou l'organisme reconnu au moyen d'une méthode d'essai agréée[30]. Tout autre matériau est considéré comme étant un matériau combustible.

3.2.6 Un *groupe de traitement du combustible liquide* est un équipement servant à préparer le combustible liquide destiné à alimenter une chaudière ou le combustible liquide

[30] Se reporter à la recommandation améliorée sur la méthode d'essai permettant de classer comme incombustibles les matériaux de construction navale que l'Organisation maritime internationale a adoptée par la résolution A.472(XII).

chauffé destiné à un moteur à combustion interne; il comprend les pompes, les filtres et les réchauffeurs traitant le combustible à une pression de plus de 0,18 N/mm2.

3.2.7 L'expression *locaux de réunion* désigne les locaux d'habitation constitués par les halls, salles à manger, salons et autres locaux de même nature entourés de cloisonnements permanents.

3.2.8 L'expression *locaux de service* désigne les cuisines, offices contenant des appareils de cuisson, armoires de service et magasins, ateliers autres que ceux qui sont situés dans les locaux de machines, et les locaux de même nature, ainsi que les puits qui y aboutissent.

3.2.9 Par *acier ou autre matériau équivalent* il faut entendre tout matériau incombustible qui, en soi ou après isolation, possède des propriétés équivalentes à celles de l'acier du point de vue de la résistance mécanique et de l'intégrité à l'issue de l'exposition voulue à l'essai au feu standard (par exemple, un alliage d'aluminium convenablement isolé).

3.3 Pompes d'incendie

3.3.1.1 Tous les navires devraient être pourvus d'au moins une pompe d'incendie indépendante à commande mécanique qui puisse produire le jet d'eau prescrit à la règle 3.4.3.

3.3.1.2 À bord des navires propulsés mécaniquement, cette pompe devrait être commandée par des moyens autres que l'appareil propulsif principal du navire.

3.3.2 La pompe d'incendie principale (ou plusieurs pompes fonctionnant ensemble) devrai(en)t être suffisamment puissante(s) pour fournir, en service incendie, dans les conditions et à la pression spécifiée à la règle 3.4.2, une quantité d'eau exprimée en m^3/h sous la forme Cd^2 ; dans cette formule :

.1 C = 5 pour les navires qui doivent être pourvus de plus d'une pompe d'incendie principale et C = 2,5 pour les navires qui doivent être pourvus d'une seule pompe d'incendie principale ; et

.2 d = 1 + 0,066 . (L(B+D)) avec une précision de 0,25 ; dans cette équation :

L = Longueur du navire mesurée en mètres sur la ligne de charge d'été de la face avant de l'étrave à la face arrière de l'étambot arrière. S'il n'y a pas d'étambot arrière, la longueur est mesurée de la face avant de l'étrave à l'axe de la mèche du gouvernail. Pour les navires à arrière de croiseur, la longueur sur la ligne de charge d'été prévue est la longueur mesurée de la face avant de l'étrave à l'axe de la mèche du gouvernail, si cette valeur est supérieure.

B = Plus grande largeur hors membres du navire, mesurée en mètres ; et

D = Creux sur quille du navire mesuré en mètres jusqu'au pont de cloisonnement au milieu du navire,

étant entendu qu'il n'est pas nécessaire que les pompes d'incendie prévues à bord de tout navire de ce type aux fins de la lutte contre l'incendie aient, au total, un débit supérieur à 180 m^3/h.

3.3.3 Lorsque deux pompes d'incendie principales sont exigées, le débit de l'une d'elles ne devrait pas être inférieur à 40% du débit total de ces deux pompes.

3.3.4 Des pompes sanitaires, pompes d'assèchement et de ballast ou pompes de service général peuvent être acceptées comme constituant les pompes d'incendie exigées, à condition qu'elles ne soient pas normalement utilisées pour aspirer du combustible et que, si elles servent occasionnellement au transfert ou au pompage de combustible, elles soient munies de dispositifs convenables de permutation.

3.3.5 Chaque pompe d'incendie devrait être disposée de manière à puiser l'eau directement dans la mer et à alimenter un collecteur principal d'incendie fixe, s'il en existe. Toutefois, à bord des navires où la hauteur d'aspiration est élevée, on peut installer des pompes de relais et des réservoirs de stockage, à condition que cette installation satisfasse à toutes les prescriptions de la présente section.

3.3.6 Les pompes centrifuges ou autres pompes reliées au collecteur principal d'incendie qui ne sont pas à retenue positive devraient être munies de clapets de non-retour.

3.3.7.1 À bord des navires propulsés mécaniquement, si un incendie devait se déclarer dans l'un quelconque des compartiments, qui soit susceptible de mettre hors service toutes les pompes d'incendie, il devrait être prévu en un emplacement situé à l'extérieur de ces compartiments, une pompe d'incendie de secours indépendante qui satisfasse aux prescriptions de la règle 3.3.1.1.

3.3.7.2 La pompe d'incendie de secours devrait pouvoir produire au moins un jet d'eau à une distance qui ne soit pas inférieure à 6 m d'une bouche ou d'une manche d'incendie, par un ajutage conforme aux prescriptions de la règle 3.5.11.1.

3.3.7.3 Au lieu de satisfaire aux prescriptions de la règle 3.3.7.1, il est permis d'utiliser, à bord des navires d'une jauge brute inférieure à 150 qui sont exploités en zone restreinte III, des seaux d'incendie à la place de la pompe exigée. Ces seaux d'incendie devraient être prévus en plus de ceux qui sont prescrits à la règle 3.7.2 et devraient être au moins deux.

3.3.8 Les pompes d'incendie devraient être munies de soupapes de sûreté lorsqu'elles peuvent refouler l'eau sous une pression supérieure à la pression de calcul des collecteurs principaux, tuyauteries, bouches et manches d'incendie. La disposition et le réglage de ces soupapes devraient être tels qu'ils empêchent la pression de s'élever d'une manière excessive dans le collecteur principal d'incendie.

3.3.9 Les pompes qui doivent alimenter en eau les autres dispositifs d'extinction de l'incendie prescrits par le présent chapitre, leurs sources d'énergie et leurs commandes devraient être installées à l'extérieur du local ou des locaux que ces dispositifs protègent et devraient être disposées de telle manière qu'un incendie dans le local ou les locaux protégés ne mette hors service aucun de ces dispositifs d'extinction.

3.3.10.1 Lorsqu'un incendie qui se déclarerait dans l'un quelconque des compartiments serait susceptible de mettre hors service toutes les pompes d'incendie, il devrait y avoir un autre moyen de l'éteindre. Cet autre moyen peut être une pompe d'incendie de secours à commande mécanique.

3.3.10.2 Les pompes d'incendie de secours à commande mécanique devraient être des pompes indépendantes autonomes qui possèdent leur propre moteur et leur propre source

d'approvisionnement en combustible liquide et soient installées dans un endroit accessible à l'extérieur du compartiment dans lequel se trouvent les pompes d'incendie principales, ou bien qui soient entraînées par une génératrice autonome, qui peut être une génératrice de secours d'une capacité suffisante placée en un endroit sûr en dehors de la chambre des machines et au-dessus du pont de franc-bord.

3.3.10.3 La pompe d'incendie de secours, le clapet de prise d'eau à la mer et les autres clapets devraient être manœuvrables à partir d'un point situé à l'extérieur du compartiment qui contient la pompe d'incendie principale et ne risquant pas d'être isolé si un incendie se déclarait dans ce compartiment.

3.4 Collecteur principal, tuyaux et bouches d'incendie

Collecteurs principaux d'incendie

3.4.1 À bord de tous les navires, un collecteur principal d'incendie devrait être prévu lorsque plusieurs bouches d'incendie sont nécessaires pour alimenter le jet d'eau exigé à la section 3.3.

Diamètre des collecteurs principaux et des tuyaux d'incendie et pression à l'intérieur

3.4.2.1 À bord d'un navire pourvu d'une ou de plusieurs pompes d'incendie principales, le diamètre du collecteur principal et des tuyaux d'incendie qui raccordent les bouches au collecteur devrait être suffisant pour assurer l'utilisation efficace du débit maximal prescrit à la section 3.3 :

.1 d'une pompe d'incendie principale lorsqu'une seule pompe de ce type est prescrite ; ou

.2 de deux pompes d'incendie principales fonctionnant simultanément, lorsque deux pompes de ce type sont prescrites,

étant entendu que le diamètre du collecteur principal et des tuyaux d'incendie dont est équipé tout navire ne doit pas forcément être supérieur au diamètre nécessaire pour assurer un débit d'eau de 140 m^3/h.

3.4.2.2 Lorsqu'une seule bouche d'incendie est prescrite, la pression minimale à cette bouche devrait être de 0,21 N/mm^2 (2,1 kg/cm^2). Lorsqu'il est exigé plus d'une bouche d'incendie, la pompe d'incendie principale devrait pouvoir, lorsque son débit correspond à la valeur maximale indiquée à la règle 3.4.2.1 et que le refoulement se fait à travers des bouches adjacentes dont les ajutages ont les dimensions spécifiées à la section 3.5, maintenir à toutes les bouches la pression minimale de 0,21 N/mm^2 (2,1 kg/cm^2). Quoi qu'il en soit, la pression maximale à chaque bouche d'incendie ne devrait pas dépasser la pression à laquelle le maniement efficace d'une manche d'incendie peut être démontré.

Nombre et répartition des bouches d'incendie

3.4.3 À bord de tous les navires, le nombre et la répartition des bouches d'incendie devraient être tels qu'un jet d'eau au moins provenant d'une manche d'une seule pièce puisse atteindre toute

partie du navire normalement accessible à l'équipage en cours de navigation, ainsi que toute partie quelconque d'un espace à cargaison lorsqu'il est vide, d'un espace roulier ou d'un local de catégorie spéciale; en outre, toutes les parties de ce dernier type de local devraient être à portée d'au moins deux jets n'émanant pas de la même bouche et provenant chacun d'une manche d'une seule pièce. De plus, de telles bouches d'incendie devraient être situées près des accès aux espaces à protéger.

Tuyaux et bouches d'incendie

3.4.4.1 On ne devrait pas utiliser, pour les collecteurs principaux et les bouches d'incendie, un matériau qui soit rendu rapidement inefficace par la chaleur, à moins qu'il soit complètement protégé. Les tuyaux et les bouches d'incendie devraient être disposés de façon à ce que les manches puissent s'y adapter facilement.

3.4.4.2 À bord des navires susceptibles de transporter des cargaisons en pontée, l'emplacement des bouches d'incendie devrait être tel que leur accès soit toujours facile et les tuyaux devraient, dans toute la mesure du possible, être installés de manière à ce qu'ils ne puissent être endommagés par lesdites cargaisons.

3.4.4.3 Une soupape devrait être prévue pour chaque manche d'incendie de manière à ce qu'une quelconque de ces manches puisse être débranchée pendant que les pompes d'incendie fonctionnent.

3.4.4.4 Les collecteurs d'incendie devraient être dotés de clapets d'isolement disposés de manière à permettre une utilisation optimale en cas de dégâts matériels survenant à une partie quelconque du collecteur.

3.4.4.5 Les collecteurs d'incendie ne devraient pas avoir de raccords autres que ceux qui sont nécessaires pour la lutte contre l'incendie, à l'exception de raccords pour le lavage du pont et des chaînes d'ancre ou pour le fonctionnement de l'éjecteur de cale du puits aux chaînes.

3.5 Manches et ajutages d'incendie

3.5.1 Tous les navires devraient être pourvus d'au moins deux manches d'incendie.

3.5.2 Lorsque des bouches d'incendie doivent être prévues dans un local de machines, chaque bouche devrait être munie d'une manche d'incendie. Les manches d'incendie devraient, dans toute la mesure du possible, être raccordées aux bouches dans ledit local.

3.5.3 Nonobstant les prescriptions des règles 3.5.1 et 3.5.2, l'Administration peut augmenter le nombre prescrit de manches d'incendie afin de veiller à ce qu'à tout moment, le nombre des manches disponibles et accessibles soit suffisant, compte tenu du type de navire et de la nature du service assuré.

3.5.4 La longueur d'une manche d'incendie d'une seule pièce ne devrait pas dépasser 18 m.

3.5.5 Les manches d'incendie devraient être résistantes aux hydrocarbures et réalisées en matériaux approuvés.

3.5.6 Le diamètre des manches d'incendie en toile non doublée ne devrait pas être inférieur à 64 mm. Il est permis d'utiliser des manches ayant un diamètre interne de 45 mm au

moins dont le débit soit comparable à celui de manches en toile non doublée ayant un diamètre interne de 64 mm à une pression correspondante. Des manches d'incendie dont le diamètre interne ne soit pas inférieur à 32 mm peuvent être acceptées dans les locaux d'habitation de tous les navires.

3.5.7 À moins qu'une manche et un ajutage soient prévus pour chaque bouche d'incendie, les raccords de manches devraient être entièrement interchangeables.

3.5.8 Les manches d'incendie prévues conformément aux présentes prescriptions ne devraient pas être utilisées à des fins autres que la lutte contre l'incendie ou la mise à l'essai des dispositifs de lutte contre l'incendie.

3.5.9 Chaque manche d'incendie devrait être pourvue d'un ajutage approuvé et des raccords nécessaires.

3.5.10 À bord des navires-citernes et dans les locaux de machines de la catégorie A de tous les navires auquel le présent chapitre s'applique, les ajutages prévus pour les manches d'incendie devraient être d'un type combiné (jet diffusé/jet plein).

3.5.11 Les ajutages devraient satisfaire aux prescriptions suivantes :

.1 Aux fins du présent chapitre, les ajutages devraient avoir des diamètres normalisés de 12 mm, 16 mm, ou 19 mm, ou des diamètres aussi proches que possible de ces valeurs. L'utilisation d'ajutages d'un diamètre supérieur peut être autorisée si l'Administration le juge bon.

.2 Il n'est pas nécessaire d'utiliser des ajutages d'un diamètre supérieur à 12 mm dans les locaux d'habitation et dans les locaux de service.

.3 Pour les locaux de machines et aux endroits découverts, le diamètre des ajutages devrait être tel qu'il permette d'obtenir le plus grand débit possible des jets que doit fournir la pompe la plus petite, à la pression mentionnée à la règle 3.4.2.2, étant entendu qu'il n'a pas à dépasser 19 mm.

3.6 Extincteurs d'incendie

3.6.1 Les extincteurs devraient être d'un modèle et d'une conception approuvés.

3.6.2 La capacité des extincteurs à liquide portatifs prescrits ne devrait pas être supérieure à 13,5 l, ni inférieure à 9 l. Les autres extincteurs devraient avoir une efficacité au moins équivalente à celle d'un extincteur à liquide de 9 l.

3.6.3 La capacité des extincteurs à gaz carbonique portatifs prescrits ne devrait pas être inférieure à 3 kg.

3.6.4 La capacité des extincteurs à poudre sèche portatifs prescrits ne devrait pas être inférieure à 4,5 kg.

3.6.5 Les extincteurs portatifs prescrits ne devraient pas peser plus de 23 kg en pleine charge et ils devraient tous être au moins aussi portatifs qu'un extincteur à liquide d'une capacité de 13,5 l.

3.6.6 Une charge de rechange devrait être prévue pour chaque extincteur portatif fourni conformément au présent Recueil, étant entendu que, pour chaque extincteur ainsi fourni qui ne peut être facilement rechargé lorsque le navire est à la mer, il faudrait prévoir, au lieu d'une charge de rechange, un extincteur portatif supplémentaire du même type ou d'un type équivalent.

3.6.7 Les extincteurs contenant un agent d'extinction qui, de l'avis de l'Administration, émet soit spontanément, soit dans les conditions d'utilisation prévues, des gaz toxiques en quantité telle qu'il constitue un danger pour les personnes à bord, ne devraient pas être utilisés.

3.6.8 Les extincteurs devraient être périodiquement examinés et soumis aux essais suivants :

.1 L'état des charges des extincteurs autres que ceux à gaz carbonique devrait être vérifié chaque année. Si l'inspection révèle un signe quelconque de détérioration, les charges devraient être remplacées, leur renouvellement devant, de toute façon, être effectué au moins une fois tous les quatre ans. Une attestation de la visite annuelle devrait être fixée à chaque extincteur.

.2 Les extincteurs à gaz carbonique et les cartouches de gaz propulseur des autres extincteurs devraient être examinés chaque année extérieurement pour s'assurer qu'ils ne présentent pas de signes de corrosion ou qu'ils n'ont pas perdu de leur contenu. Ils devraient être rechargés ou renouvelés si la perte de gaz représente, en poids, plus de 10% de la charge d'origine estampée sur les bouteilles ou la cartouche, ou si la corrosion de la surface extérieure est excessive.

.3 Tous les extincteurs portatifs autres que ceux à gaz carbonique devraient être soumis à un essai de pression hydraulique une fois tous les quatre ans, la date de cet essai devant être inscrite de manière lisible sur l'extincteur.

.4 Les nouveaux extincteurs à gaz carbonique qui n'ont pas besoin d'être rechargés devraient être soumis à un essai de pression hydraulique 10 ans, puis 20 ans après leur date de fabrication, et ensuite tous les cinq ans.

.5 les extincteurs à gaz carbonique qui ont besoin d'être rechargés devraient être soumis à un essai de pression avant leur rechargement si quatre années se sont écoulées depuis l'exécution du dernier essai de pression hydraulique.

3.6.9 Un des extincteurs portatifs destinés à être utilisés dans un local déterminé devrait être placé près de l'entrée de ce local.

3.6.10 Il ne devrait pas être utilisé d'extincteurs aux halons.

3.6.11 Chaque extincteur devrait, dans toute la mesure du possible, porter clairement, sur sa partie avant, une étiquette en matériau durable qui fournisse en anglais ou dans la langue officielle de l'État du pavillon, au moins les indications suivantes :

.1 nom du fabricant ;

.2 type d'incendie que l'extincteur peut combattre ;

.3 type et quantité d'agent extincteur ;

.4 détails relatifs à l'agrément de l'extincteur ;

.5 mode d'emploi complété par des diagrammes ;

.6 périodicité des recharges ;

.7 gamme des températures auxquelles l'extincteur fonctionnera de façon satisfaisante ; et

.8 pression d'essai.

L'année de fabrication, la pression d'essai et, le cas échéant, le numéro de série, devraient, en outre, être indiqués sur la surface extérieure de l'extincteur.

3.7 Seaux d'incendie

3.7.1 Les seaux d'incendie devraient être en un matériau qui ne soit pas aisément inflammable. Ils devraient être peints en rouge, porter l'inscription « **INCENDIE** » et être munis de tromblons d'une longueur suffisante, compte tenu de la taille du navire.

3.7.2 Chacun des seaux d'incendie mentionnés dans la présente partie devrait avoir une capacité minimale de 9 l.

3.7.3 Les seaux d'incendie fournis en application des dispositions de la présente partie ne devraient pas être utilisés à des fins autres que l'extinction d'incendies.

3.8 Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie et dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie

3.8.1 Sous réserve des dispositions de la règle 3.8.2, les dispositifs fixes d'extinction de l'incendie et les dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie prescrits par le présent chapitre devraient satisfaire, dans la mesure du possible et du raisonnable, aux dispositions pertinentes des règles de la Convention SOLAS de 1974 qui leur sont applicables.

3.8.2 Il ne faudrait pas utiliser, à bord des navires, des dispositifs fixes d'extinction de l'incendie aux halons.

3.9 Extincteurs d'incendie portatifs dans les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité

3.9.1 Il devrait être prévu, à bord de tous les navires, un nombre suffisant d'extincteurs portatifs d'un type approuvé pour s'assurer qu'au moins un extincteur sera prêt à être utilisé dans n'importe quelle partie des locaux d'habitation, des locaux de service ou des postes de sécurité. Le nombre d'extincteurs à prévoir à bord de ces navires ne devrait pas être inférieur à 3. L'agencement desdits extincteurs devrait être jugé satisfaisant par l'Administration.

3.9.2 À bord de tous les navires, lorsque l'Administration estime que les installations électriques des locaux d'habitation, des locaux de service et des postes de sécurité constituent un risque d'incendie ou d'explosion, un au moins des extincteurs prescrits devrait pouvoir éteindre des feux d'origine électrique.

3.10 Moyens et dispositifs fixes d'extinction de l'incendie dans les locaux de machines

3.10.1 À bord de tous les navires, les locaux contenant des chaudières principales ou auxiliaires à combustible liquide ou des groupes de traitement du combustible liquide, devraient être pourvus de moyens fixes d'extinction de l'incendie conformes aux dispositions du chapitre II-2 de la Convention SOLAS de 1974 en vigueur, comme suit.

.1 Un dispositif d'extinction par le gaz satisfaisant aux dispositions de la section 3.5, ou

.2 un dispositif d'extinction à mousse à haut foisonnement satisfaisant aux dispositions de la section 3.9, ou encore

.3 un dispositif d'extinction par eau diffusée sous pression satisfaisant aux dispositions de la section 3.10.

Dans chaque cas, si le local des machines n'est pas complètement séparé des chaufferies, ou s'il se peut que du combustible liquide s'écoule des chaufferies dans le local des machines, il faudrait considérer l'ensemble comme formant un seul compartiment.

3.10.2 Tous les navires ayant à leur bord les locaux mentionnés à la règle 3.10.1 devraient satisfaire non seulement aux prescriptions de la règle 3.10.1 mais être également pourvus du nombre d'extincteurs portatifs suivant.

3.10.2.1 Il devrait y avoir au moins, pour chaque brûleur, un extincteur portatif qui puisse éteindre les feux d'hydrocarbures. La capacité totale de cet extincteur ne devrait pas être inférieure à 18 l ou à une valeur équivalente ; il n'est par contre pas nécessaire qu'elle soit supérieure à 45 l ou à une valeur équivalente dans chaque chaufferie.

3.10.2.2 Il devrait y avoir au moins deux extincteurs portatifs qui puissent éteindre les feux d'hydrocarbures dans chacun des locaux abritant une partie des groupes de traitement du combustible liquide.

3.10.2.3 Chaque rue de chauffe devrait être pourvue d'un récipient contenant pas moins de 0,15 m^3 de sable, de sciure de bois imprégnée de soude, ou de toute autre matière sèche approuvée, jugée satisfaisante par l'Administration. Un extincteur portatif d'un modèle approuvé peut être utilisé à la place de ce récipient.

3.10.3 À bord de tous les navires, il faudrait prévoir, le cas échéant, pour protéger les locaux contenant des machines de type à combustion interne développant une puissance totale d'au moins 750 kW :

.1 l'un des dispositifs d'extinction de l'incendie mentionné à la règle 3.10.1 ; et

.2 au moins un extincteur portatif qui puisse éteindre des feux d'hydrocarbures pour chaque tranche de 750 kW de puissance développée par la machine ou pour toute partie de cette tranche, mais le nombre total d'extincteurs de ce type ainsi prévus ne devrait pas être inférieur à deux ; il n'est toutefois pas nécessaire d'en prévoir plus de six.

3.10.4 À bord de tous les navires auxquels le présent chapitre s'applique, qui ne satisfont pas aux prescriptions de la règle 3.10.3, il faudrait prévoir dans tout local contenant des

machines de type à combustion interne développant ensemble une puissance totale inférieure à 750 kW, soit :

.1 au moins un extincteur portatif qui puisse éteindre des feux d'hydrocarbures pour chaque tranche de 750 kW de puissance développée par la machine ou pour toute partie de cette tranche, mais le nombre total d'extincteurs de ce type ainsi prévus ne devrait pas être inférieur à deux ; il n'est toutefois pas nécessaire d'en prévoir plus de sept ; soit

.2 au moins deux extincteurs portatifs qui puissent éteindre des feux d'hydrocarbures et, en plus, un extincteur à mousse non portatif d'une capacité minimale de 45 litres ou de 15 kg, ou un dispositif équivalent.

3.10.5 À bord de tous les navires, il devrait être prévu, dans les locaux de machines contenant des installations électriques, un ou plusieurs extincteurs qui puissent combattre les feux d'origine électrique lorsque l'Administration le juge nécessaire compte tenu des risques d'incendie d'origine électrique. Un ou plusieurs des extincteurs prescrits par la présente section peut/peuvent être utilisé(s) pour satisfaire aux prescriptions de la présente règle.

3.10.6 Lorsque l'Administration estime qu'il existe un risque d'incendie dans un local de machines pour lequel les règles 3.10.1 à 3.10.4 n'énoncent aucune prescription spéciale relative à un dispositif d'extinction de l'incendie, il faudrait prévoir, à l'intérieur ou à proximité de ce local, des extincteurs portatifs d'un type approuvé ou d'autres moyens d'extinction de l'incendie en nombre jugé suffisant par l'Administration.

3.10.7 Il faudrait prévoir, dans chaque rue de chauffe des navires équipés de chaudières auxiliaires à combustible liquide, un récipient contenant pas moins de 0,28 m^3 de sable ou de toute autre matière sèche qui permette d'étouffer les feux d'hydrocarbures. Des écopes devraient être prévues pour déverser le contenu du récipient.

3.11 Équipement de pompier

3.11.1 Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 propulsés mécaniquement devraient avoir à bord au moins un équipement de pompier.

3.11.2 L'équipement de pompier devrait comprendre :

.1 un équipement individuel comportant :

.1 un vêtement de protection en tissu mettant la peau à l'abri de la chaleur de rayonnement du foyer et des brûlures par la vapeur et dont la face extérieure soit résistante à l'eau ;

.2 des bottes et des gants en caoutchouc ou autre matériau non conducteur de l'électricité ;

.3 un casque rigide assurant une protection efficace contre les impacts ;

.4 un fanal de sécurité électrique (lanterne portative) d'un type approuvé pouvant fonctionner pendant une période de trois heures au moins ; et

.5 une hache que l'Administration juge satisfaisante ; et

.2 un appareil respiratoire d'un type approuvé qui peut être, soit :

.1 un casque ou masque respiratoire qui devrait être muni d'une pompe à air appropriée et d'un tuyau de prise d'air d'une longueur suffisante pour atteindre un point quelconque des cales ou des locaux de machines à partir d'un point situé sur le pont découvert à une distance suffisante du panneau d'écoutille ou de la porte. Lorsque, pour répondre aux prescriptions de la présente règle, le tuyau de prise d'air doit être d'une longueur supérieure à 36 m, il devrait être prévu en remplacement ou en supplément, selon ce que décidera l'Administration, un appareil respiratoire autonome ; soit

.2 un appareil respiratoire autonome à air comprimé, dont les bouteilles devraient contenir un volume d'air égal à 1 200 l au moins ou un autre appareil respiratoire autonome qui devrait pouvoir fonctionner pendant 30 minutes au moins. Des bouteilles de rechange pouvant être utilisées avec l'appareil prévu devraient se trouver à bord en nombre jugé suffisant par l'Administration.

3.11.3 Chaque appareil respiratoire devrait être muni d'un câble de sécurité d'une longueur et d'une solidité suffisantes, qui soit résistant au feu et qui puisse être attaché par un mousqueton aux courroies de l'appareil ou à une ceinture distincte, afin que l'appareil respiratoire ne puisse se détacher quand le câble de sécurité est manoeuvré.

3.11.4 L'Administration peut exiger des jeux supplémentaires d'équipements individuels et d'appareils respiratoires, en tenant dûment compte de la taille du navire et de son type.

3.11.5 Les équipements de pompier ou les jeux d'équipements individuels devraient être entreposés de manière à être aisément accessibles et prêts à être utilisés ; lorsque plus d'un équipement de pompier ou plus d'un jeu d'équipement individuel se trouvent à bord, ces équipements devraient être entreposés dans des endroits bien éloignés les uns des autres.

3.12 Hache de pompier

Tous les navires devraient être pourvus d'au moins une hache de pompier dans un endroit aisément accessible à l'extérieur des locaux de machines, des locaux d'habitation et des locaux de service.

3.13 Plan de lutte contre l'incendie

3.13.1 À bord des navires ayant des locaux de machines de la catégorie A, un plan de lutte contre l'incendie ou un plan équivalent jugé satisfaisant par l'Administration devrait être affiché en permanence.

3.13.2 À bord de tous les navires de ce type, les plans de lutte contre l'incendie devraient être tenus à jour. Lesdits plans devraient être établis dans la langue officielle de l'État du pavillon ainsi qu'en langue anglaise.

3.13.3 En outre, des consignes concernant l'entretien et le fonctionnement de tout le matériel et de toutes les installations se trouvant à bord pour lutter contre l'incendie et le circonscrire devraient être regroupées dans un seul volume aisément disponible dans un endroit accessible.

3.14 Équivalences

Chaque fois qu'est prévu, dans le présent chapitre, un type déterminé de matériel, d'appareil, d'agent extincteur ou de dispositif, tout autre type de matériel, etc., peut être autorisé si l'Administration estime qu'il n'est pas moins efficace.

PARTIE B - MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

3.15 Structure

3.15.1 La coque, les superstructures, les cloisons de structure, les ponts et les roufs des navires propulsés mécaniquement devraient être construits en acier ou autre matériau équivalent. Les matériaux autres que l'acier devraient être isolés de manière à pouvoir, comme l'acier, retarder la propagation de l'incendie.

3.15.2 Au lieu de satisfaire aux prescriptions de la règle 3.15.1, la coque, les superstructures, les cloisons de structure, les ponts et les roufs des navires propulsés mécaniquement (autres que les navires-citernes) ou des navires spécifiés par l'Administration, peuvent être construits dans des matériaux autres que l'acier.

3.16 Mesures de protection contre l'incendie des éléments de construction

Cloisons, ponts, portes et escaliers

3.16.1 Sous réserve des dispositions des règles 3.16.1.2 et 3.16.1.3, la protection contre l'incendie des cloisons, ponts, portes et escaliers devrait, dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable, être conforme aux prescriptions de la Convention SOLAS de 1974 qui s'appliquent à ces cloisons, ponts, portes et escaliers.

3.16.1.2 Les cloisons et ponts qui séparent les locaux de machines de la catégorie A des postes de commande, coursives, locaux d'habitation, escaliers, locaux de service et espaces à cargaison devraient être construits de manière à pouvoir empêcher l'incendie de se propager à leur face non exposée.

3.16.1.3 Les escaliers intérieurs situés au-dessous du pont exposé aux intempéries devraient être construits en acier ou dans un matériau différent ayant des propriétés de résistance au feu acceptables.

Matériaux d'isolation

3.16.2 Les matériaux d'isolation utilisés dans les locaux d'habitation, les locaux de service (exception faite des compartiments de réfrigération des produits ménagers), les postes de commande et les locaux de machines devraient être incombustibles. Les écrans anticondensation et le produit adhésif utilisés pour cette isolation, ainsi que pour l'isolation des accessoires des tuyautages des circuits de distribution de fluides à basse température, peuvent ne pas être incombustibles mais ils devraient être en quantité aussi limitée que possible et leur surface apparente devrait offrir un degré de résistance à la propagation de la flamme jugé satisfaisant par l'Administration.

Utilisation restreinte de matériau combustible

3.16.3.1 Toutes les surfaces apparentes des coursives et des entourages d'escalier et les surfaces, dont les ponts, des espaces dissimulés ou inaccessibles dans les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de commande devraient avoir un faible pouvoir propagateur de flamme. Les surfaces apparentes des plafonds des locaux d'habitation, des locaux de service et des postes de commande devraient avoir un faible pouvoir propagateur de flamme.

3.16.3.2 Les peintures, les vernis et autres produits utilisés sur des surfaces intérieures apparentes ne devraient pas présenter un risque d'incendie jugé excessif par l'Administration et ne devraient pas pouvoir dégager de trop grandes quantités de fumée.

3.16.3.3 Les sous-couches constituant les revêtements de pont devraient, lorsqu'il en est appliqué dans les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de commande, être en matériaux approuvés qui ne s'enflamment pas aisément et ne risquent pas d'être toxiques ou d'exploser à des températures élevées. À l'égard des navires existants, l'Administration peut, au lieu d'appliquer pleinement ces prescriptions, limiter leur application aux revêtements des ponts qui, à l'intérieur des locaux d'habitation, constituent l'encaissement des locaux de machines et des espaces à cargaison.

Moyens d'évacuation

3.16.4.1 Les escaliers et les échelles devraient être disposés de manière à offrir un moyen d'évacuation rapide depuis les locaux d'habitation, les locaux de service, les postes de commande, les locaux de machines et les autres locaux où l'équipage est normalement appelé à travailler, jusqu'au pont exposé et, de là, jusqu'aux embarcations ou radeaux de sauvetage.

3.16.4.2 Tous les locaux de machines de la catégorie A devraient être pourvus de deux moyens d'évacuation, qui soient aussi éloignés que possible l'un de l'autre. Les moyens d'évacuation verticaux devraient être constitués par des échelles en acier ou par d'autres moyens qui, de l'avis de l'Administration, constituent des substituts acceptables. Lorsque la dimension de ces locaux de machines ne permet pas l'application de la présente disposition, un desdits moyens d'évacuation peut être omis, à condition que le moyen offert soit jugé satisfaisant par l'Administration.

3.16.4.3 Dans tous les locaux de machines autres que ceux de la catégorie A, il devrait être prévu des moyens d'évacuation qui soient jugés satisfaisants par l'Administration, compte tenu de la nature et de l'emplacement du local et selon que des personnes sont normalement appelées ou non à y travailler.

3.16.4.4 Il ne devrait pas être autorisé de coursives sans issue d'une longueur supérieure à 7 m. Une coursive sans issue est une coursive ou une partie de coursive qui n'offre qu'une seule échappée.

3.16.4.5 La largeur et la continuité des moyens d'évacuation devraient être jugées satisfaisantes par l'Administration.

Installations spéciales dans les locaux de machines

3.16.5 Les dispositions ci-après devraient s'appliquer aux locaux de machines de la catégorie A et, lorsque l'Administration le juge souhaitable, aux autres locaux de machines :

.1 Des moyens devraient être prévus pour l'ouverture et la fermeture des claires-voies, l'ouverture et la fermeture des fenêtres ménagées dans les cloisonnements des

locaux de machines, la fermeture des ouvertures des cheminées qui permettent normalement la ventilation vers l'extérieur et la fermeture des volets des manches de ventilation.

.2 Des moyens devraient être prévus pour l'évacuation de la fumée.

.3 Des moyens devraient être prévus pour l'arrêt des ventilateurs de tirage forcé et de tirage induit, des pompes de transfert de combustible liquide, des pompes des groupes de traitement du combustible liquide et de pompes à combustible liquide similaires.

.4 Les moyens prescrits aux alinéas .1, .2 et .3 devraient être situés à l'extérieur du local qu'ils desservent, là où ils ne risquent pas d'être isolés par un incendie qui se déclarerait dans ce local.

.5 le nombre de claires-voies, de portes, de manches permettant une ventilation naturelle, d'ouvertures dans les cheminées permettant à l'air vicié d'être évacué et des autres ouvertures des locaux de machines devrait être réduit au minimum nécessaire à la ventilation et à l'exploitation correcte et sûre du navire.

.6 Les claires-voies ne devraient pas comporter de panneaux vitrés. Toutefois, les claires-voies qui comportent des panneaux en verre armé de fil métallique ou en verre de sécurité trempé peuvent être autorisées à condition qu'elles soient munies de volets extérieurs fixés à demeure en acier ou autre matériau équivalent. Des commandes appropriées devraient permettre, en cas d'incendie, d'évacuer la fumée du local à protéger.

.7 Aucune fenêtre ne devrait être ménagée dans les cloisons d'entourage des locaux de machines. Cette disposition n'exclut pas l'utilisation du verre dans les postes de commande situés à l'intérieur des locaux de machines.

.8 Les portes ménagées dans les cloisons d'entourage des locaux de machines devraient, dans la mesure du possible, offrir une résistance au feu équivalente à celle des cloisonnements dans lesquels elles sont pratiquées. Lorsque ces portes ne sont pas étanches à l'eau, ni étanches aux intempéries, elles devraient être à fermeture automatique.

Systèmes de ventilation

3.16.6.1 Les systèmes de ventilation de chacun des groupes de locaux ci-après devraient être entièrement séparés les uns des autres :

.1 locaux de machines ;

.2 cuisines ;

.3 espaces à cargaison ; et

.4 locaux d'habitation et postes de commande.

L'agencement de chaque système de ventilation devrait être tel qu'un incendie qui se déclarerait dans un local ne puisse se propager aisément à d'autres locaux.

3.16.6.2 Les appareils de ventilation mécanique desservant les locaux d'habitation, les locaux de service, les espaces à cargaison, les postes de commande et les locaux de machines devraient pouvoir être arrêtés depuis un poste facilement accessible situé à l'extérieur du local desservi. Ce poste ne devrait pas pouvoir être aisément isolé par un incendie qui viendrait à se déclarer dans ce local. Les moyens prévus pour arrêter la ventilation mécanique des locaux de machines devraient être entièrement distincts de ceux qui sont prévus pour arrêter la ventilation d'autres locaux.

3.16.6.3 Tous les orifices principaux d'arrivée d'air ou d'évacuation d'air devraient pouvoir être fermés depuis l'extérieur des locaux qu'ils desservent.

Dispositifs fixes de détection de l'incendie et d'alarme d'incendie dont doivent être équipés les locaux de machines non gardés en permanence

3.16.7 Il faudrait installer, dans les locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel, un dispositif fixe de détection de l'incendie et un dispositif fixe d'alarme d'incendie d'un type approuvé.

3.17 Ventilation des citernes, cofferdams, etc.

3.17.1 Sous réserve des dispositions des sections 3.24 et 3.25, toutes les citernes transportant des cargaisons, tous les cofferdams et autres espaces clos de tous les navires devraient être équipés de moyens efficaces de ventilation et d'accès jugés satisfaisants par l'Administration, compte tenu des services auxquels ils sont destinés.

3.17.2 À bord des navires-citernes et des barges qui transportent en vrac des cargaisons liquides inflammables autres que du pétrole brut ou des produits pétroliers à faible point d'éclair, il devrait être prévu, pour la ventilation des citernes à cargaison, un circuit de dégagement constitué d'une ou de plusieurs soupapes à pression/dépression aux sorties vers l'atmosphère ou de conduits d'aération dont les extrémités ouvertes soient munies d'une membrane en toile métallique amovible construite en un matériau non corrodable. Ces circuits de dégagement devraient être jugés satisfaisants par l'Administration.

3.18 Dispositions diverses

3.18.1 Lorsque des cloisons, ponts, plafonds ou vaigrages sont percés pour le passage de câbles électriques, de tuyaux, de gaines, etc., ou pour l'installation de bouches d'aération, d'appareils d'éclairage et d'autres dispositifs similaires, ou pour des carlingues, barrots ou autres éléments de structure, des mesures devraient être prises pour que leur intégrité au feu ne soit pas compromise.

3.18.2 Si l'Administration accepte que des tuyautages d'hydrocarbures ou de liquides combustibles traversent des locaux d'habitation et des locaux de service, ces tuyautages devraient :

.1 être en un matériau approuvé par l'Administration, compte tenu du risque d'incendie ;

.2 ne pas être dissimulés ; et

.3 transporter uniquement des liquides à basse pression et ne pas être utilisés en mer en temps normal.

3.18.3 Les matériaux dont les caractéristiques sont facilement altérées par la chaleur ne devraient pas être employés dans la construction des dalots extérieurs, des tuyaux de décharge sanitaire et des autres conduits d'évacuation situés à proximité de la flottaison, non plus qu'aux endroits où la détérioration de ces matériaux en cas d'incendie risquerait de provoquer un envahissement.

3.18.4 Dans les locaux où une pénétration de produits pétroliers est possible, la surface de l'isolant devrait être étanche aux hydrocarbures et aux vapeurs d'hydrocarbures.

3.19 Dispositions relatives au combustible liquide, à l'huile de graissage et aux autres huiles inflammables

Restrictions imposées à l'utilisation d'hydrocarbures en tant que combustible

3.19.1 L'utilisation d'hydrocarbures en tant que combustible devrait être soumise aux restrictions ci-après :

.1 Aucun combustible liquide dont le point d'éclair est inférieur à 60°C ne devrait être utilisé, sauf dans les cas prévus par la présente règle.

.2 Des combustibles liquides dont le point d'éclair ne soit pas inférieur à 43°C devraient être utilisés pour les génératrices de secours.

.3 Sous réserve des précautions supplémentaires qu'elle pourrait juger nécessaires, et à condition de ne pas laisser la température ambiante du local dans lequel ces combustibles sont entreposés ou utilisés s'élever jusqu'à 10°C au-dessous du point d'éclair des combustibles en question, l'Administration peut accepter que des combustibles liquides dont le point d'éclair est inférieur à 60° C mais pas inférieur à 43°C soient utilisés d'une manière générale.

.4 À bord des navires de charge, on peut autoriser l'utilisation d'un combustible ayant un point d'éclair inférieur aux chiffres indiqués dans la présente règle, par exemple le pétrole brut, à condition que ce combustible ne soit pas entreposé dans les locaux de machines et sous réserve de l'approbation de l'installation complète par l'Administration.

Le point d'éclair des huiles devrait être déterminé au moyen d'une méthode à creuset fermé approuvée.

Dispositions relatives au combustible liquide

3.19.2 Lorsqu'un navire utilise du combustible liquide, les mesures relatives au stockage, à la distribution et à l'utilisation de ce combustible devraient être de nature à ne pas compromettre la sécurité du navire et des personnes à bord et devraient au moins satisfaire aux dispositions ci-après :

.1 Dans toute la mesure du possible, les parties des circuits d'alimentation qui contiennent du combustible chauffé sous une pression de plus de 0,18 N/mm^2 ne devraient pas se trouver dans un emplacement dissimulé où il serait difficile de

déceler les vices de fonctionnement et les fuites. Les locaux de machines devraient être convenablement éclairés au niveau de ces parties des circuits d'alimentation.

.2 Dans toute la mesure du possible, les citernes de combustible liquide devraient faire partie de la structure du navire et se trouver à l'extérieur des locaux de machines de la catégorie A. Lorsque ces citernes, exception faite des citernes de double fond, se trouvent obligatoirement à côté des locaux de machines de la catégorie A ou dans ces locaux, l'une au moins de leurs parois verticales devrait être contiguë à la limite des locaux de machines et devrait de préférence avoir une limite commune avec les citernes de double fond, lorsqu'il en existe; la surface de leur limite commune avec le local des machines devrait être aussi réduite que possible. Si ces citernes se trouvent à l'intérieur des limites des locaux de machines de la catégorie A, elles ne devraient pas contenir de combustibles ayant un point d'éclair inférieur à 60°C. L'emploi de citernes indépendantes devrait être évité d'une manière générale. Si de telles citernes sont autorisées, elles devraient être pourvues d'un bac de réception des débordements de dimensions adéquates, étanche aux hydrocarbures et muni d'un tuyau d'écoulement aboutissant à un endroit jugé sûr par l'Administration.

.3 Chaque tuyau de combustible liquide qui, s'il était endommagé, permettrait au combustible de s'échapper du réservoir, de la citerne de décantation ou de la caisse journalière se trouvant au-dessus du double fond, devrait être muni d'un robinet ou d'un clapet construit en un matériau similaire à celui de la citerne, fixé sur cette citerne et pouvant être fermé depuis un endroit sûr situé à l'extérieur du local visé, dans le cas où un incendie se déclarerait dans le local où se trouvent ces citernes. Les citernes dont la capacité ne dépasse pas 250 l ne sont pas tenues de satisfaire aux dispositions de la présente règle.

.4 Des dispositifs sûrs et efficaces devraient être prévus pour déterminer la quantité de combustible liquide contenue dans chaque citerne de combustible liquide. Les extrémités des tuyaux de sonde ne devraient pas se trouver dans un local où un déversement provenant de ces tuyaux risquerait de s'enflammer. En particulier, elles ne devraient pas se trouver dans les locaux d'habitation. D'autres moyens de déterminer la quantité de combustible liquide contenue dans chaque citerne de combustible liquide peuvent être autorisés à condition qu'une défaillance de ces moyens ou que le remplissage excessif de la citerne ne puisse entraîner de déversement de combustible. L'Administration peut autoriser l'utilisation d'indicateurs de niveau de combustible à verres plats avec des sectionnements à fermeture automatique entre les verres des indicateurs et les citernes à combustible. L'emploi d'indicateurs de niveau cylindriques en verre peut également être autorisé dans des citernes à combustible indépendantes à condition que ces indicateurs soient convenablement protégés et qu'ils soient munis de sectionnements à fermeture automatique jugés satisfaisants par l'Administration.

.5 Des dispositions devraient être prises pour prévenir tout excès de pression dans les citernes ou dans une partie quelconque du circuit de combustible liquide, y compris dans les tuyaux de remplissage. Les soupapes de décharge et les tuyaux de dégagement d'air ou de trop-plein devraient déverser le combustible à un endroit que l'Administration juge sûr. Les extrémités ouvertes des tuyaux de dégagement d'air devraient être munies d'une grille métallique.

.6 La ventilation des locaux de machines devrait être suffisante dans les conditions normales pour empêcher l'accumulation de vapeurs d'hydrocarbures.

Dispositions relatives à l'huile de graissage

3.19.3 Les mesures prises pour le stockage, la distribution et l'utilisation de l'huile destinée aux systèmes de graissage sous pression devraient être de nature à ne pas compromettre la sécurité du navire et des personnes à bord et les mesures ainsi prises dans les locaux de machines de la catégorie A et, autant que possible, dans les autres locaux de machines, devraient au moins satisfaire aux dispositions des règles 3.19.2.1, 3.19.2.3, 3.19.2.4 et 3.19.2.5 ; toutefois, l'utilisation de jauges visuelles dans les systèmes de graissage n'est pas exclue, à condition qu'il soit établi par des essais que leur degré de résistance au feu est satisfaisant.

Dispositions concernant les autres huiles inflammables

3.19.4 Les mesures prises pour le stockage, la distribution et l'utilisation d'autres huiles inflammables destinées à un emploi sous pression dans les systèmes de transmission de puissance, les systèmes de commande, d'entraînement et de chauffage devraient être de nature à ne pas compromettre la sécurité du navire et des personnes à bord. Aux endroits où il existe des sources d'inflammation, les mesures prises devraient au moins satisfaire aux dispositions de la règle 3.19.2.

3.19.5 Aucune citerne contenant du combustible liquide, de l'huile de graissage ou toute autre huile inflammable ne devrait être placée dans un endroit où un débordement ou une fuite pourrait faire peser un risque en mettant le combustible en contact avec des surfaces chaudes. Des dispositions devraient être prises pour empêcher que le combustible qui pourrait s'échapper sous l'effet de la pression ou que les fuites de combustible d'une pompe, d'un filtre, d'un circuit de tuyautages ou d'un échangeur de chaleur entrent en contact avec les surfaces chaudes ou s'introduisent dans les prises d'air de machines. Une gatte, une cunette ou un autre dispositif satisfaisant devrait être prévu pour permettre au combustible de s'écouler vers un endroit sûr en cas de déversement ou de fuite provenant d'une citerne à combustible, d'une machine, d'un équipement ou d'un circuit de ce type. Le nombre de joints dans les circuits de tuyautages devrait être le plus faible possible.

3.19.6 Les tuyaux acheminant du combustible liquide, de l'huile de graissage ou d'autres huiles inflammables, ainsi que leurs accessoires et leur robinetterie, devraient être en acier ou autre matériau approuvé; toutefois, aux endroits où l'Administration le juge nécessaire, on peut autoriser un emploi restreint de tuyaux souples. Ces tuyaux souples et les accessoires qu'ils comportent à leurs extrémités devraient être en matériaux approuvés résistants au feu et suffisamment solides, et devraient être construits d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.

3.19.7 Les combustibles liquides, l'huile de graissage et les autres substances liquides inflammables ou dangereuses pour le milieu marin ne devraient pas être transportés dans les citernes de coqueron avant.

3.19.8 Aucune huile ou autre substance inflammable ou dangereuse pour le milieu marin ne devrait être transportée dans d'autres citernes ou locaux dont l'utilisation à cette fin n'est pas approuvée spécialement par l'Administration.

3.20 Transport de bouteilles d'oxygène et d'acétylène

3.20.1 S'il se trouve simultanément à bord plus d'une bouteille d'oxygène et plus d'une bouteille d'acétylène, il faudrait respecter les règles d'entreposage ci-après :

.1 Les circuits de tuyautages de l'oxygène et de l'acétylène peuvent être installés à demeure à condition que l'Administration soit convaincue qu'ils sont conçus compte dûment tenu des normes et recueils de règles pratiques.

.2 Si l'intention est de transporter plus d'une bouteille de chaque gaz dans des locaux fermés, des locaux d'entreposage distincts devraient être prévus pour chaque gaz.

.3 Les locaux d'entreposage devraient être en acier, être bien ventilés et être accessibles depuis le pont découvert.

.4 Les bouteilles devraient pouvoir être sorties rapidement des locaux d'entreposage en cas d'incendie.

.5 Des notices "DÉFENSE DE FUMER" devraient être affichées dans les locaux d'entreposage des bouteilles à gaz.

.6 Si les bouteilles sont entreposées à ciel ouvert, des mesures devraient être prises pour :

.1 que les bouteilles et les tuyautages correspondants ne soient pas endommagés;

.2 réduire au minimum le contact avec les hydrocarbures; et

.3 assurer une bonne évacuation.

.7 Les bouteilles et les tuyautages correspondants devraient toujours être placés à une distance sûre des bords du navire pour éviter qu'au cas où le navire subirait une avarie de bordé, les bouteilles soient endommagées et des gaz s'en échappent.

3.20.2 Les dispositifs d'extinction de l'incendie destinés à protéger les zones ou les locaux dans lesquels sont entreposés ces bouteilles devraient être jugés satisfaisants par l'Administration.

3.21 Stockage à bord de produits dangereux destinés à être utilisés par le navire

3.21.1 À bord de tous les navires, l'arrimage des explosifs devrait être conforme aux prescriptions du chapitre 7 du Recueil de règles de sécurité applicables aux navires spéciaux, que l'Organisation maritime internationale a adopté par la résolution A.534(13), telle que modifiée.

3.21.2 Sous réserve des dispositions de la section 3.22, les liquides qui dégagent des vapeurs dangereuses, les gaz inflammables et les bouteilles qui contiennent des gaz inflammables ou d'autres gaz dangereux devraient être entreposés dans un local bien ventilé ou sur le pont et être protégés contre les sources de chaleur constituant un danger. Tous les tuyaux et accessoires associés à la bouteille de gaz devraient être protégés de manière satisfaisante contre tout dommage. Il faudrait prévoir, lorsqu'il y a lieu, pour chaque type de bouteille de gaz, des locaux d'entreposage distincts conformes aux prescriptions des règles 3.20.1.3, 3.20.1.4, 3.20.1.5 et 3.20.1.7.

3.21.3 Les dispositifs à gaz propane devraient être conformes aux normes imposées par l'Administration et devraient être installés à l'origine, puis inspectés et entretenus chaque

année, par une personne ayant les qualifications appropriées requises par l'Administration. La quantité de gaz propane transportée à bord devrait être la quantité minimale nécessaire à l'exploitation du navire.

3.21.4 Les matières susceptibles de s'échauffer spontanément ou de s'enflammer ne devraient être transportées que si toutes les précautions nécessaires ont été prises pour éviter qu'un incendie ne se déclare.

3.22 Zones de préparation des repas

3.22.1 Si les locaux d'habitation disposent, en commun, d'une petite zone destinée à la préparation des repas, la prévention de l'incendie à la construction exigée sera fonction du risque d'incendie que présentent les appareils installés et devrait être jugée satisfaisante par l'Administration.

3.22.2 Il ne faudrait pas installer à bord, pour utilisation en mer, des appareils de cuisson, tels que friteuses ou autres types d'appareils susceptibles de présenter un risque d'incendie élevé.

3.22.3 Des barrières ignifuges satisfaisantes devraient être construites autour des appareils de cuisson et de ceux qui sont destinés au réchauffage des aliments lorsque ces appareils se trouvent à côté de matériaux et de structures combustibles.

3.22.4 Lorsqu'un fourneau doit être assorti d'une hotte et d'un conduit d'évacuation, ces éléments devraient être équipés d'un filtre à graisse.

3.22.5 Il ne faudrait pas entreposer, dans la zone de préparation des repas, de matériaux combustibles qui ne sont pas nécessaires dans cette zone.

3.23 Dispositifs de protection contre l'incendie dans les espaces à cargaison

Il devrait être prévu, dans tous les espaces à cargaison des navires transportant des marchandises dangereuses, quels qu'ils soient, un dispositif fixe d'extinction par le gaz satisfaisant aux règles pertinentes de la Convention SOLAS de 1974 ou un dispositif d'extinction de l'incendie qui, de l'avis de l'Administration, assure une protection équivalente aux cargaisons transportées.

3.24 Prescriptions spéciales applicables aux navires transportant des marchandises dangereuses

3.24.1 Les navires destinés à transporter des marchandises dangereuses devraient satisfaire aux prescriptions spéciales énoncées à la règle 54 du chapitre II-2 de la Convention SOLAS de 1974, sauf lorsqu'ils transportent ces marchandises en quantités limitées.

3.24.2 L'Administration devrait fournir au navire un document approprié attestant que sa construction et son armement satisfont aux prescriptions de la présente section.

PARTIE C - MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE APPLICABLES AUX NAVIRES TRANSPORTANT DU PÉTROLE BRUT OU DES PRODUITS PÉTROLIERS À FAIBLE POINT D'ÉCLAIR ET DES MARCHANDISES DANGEREUSES EN VRAC

3.25 Sécurité des navires transportant du pétrole brut et des produits pétroliers à faible point d'éclair

3.25.1 Les prescriptions des règles 56 à 63 du chapitre II-2 de la Convention SOLAS de 1974 devraient s'appliquer aux navires-citernes neufs et aux barges neuves de toute jauge qui transportent en vrac du pétrole brut ou des produits pétroliers à faible point d'éclair, selon le cas.

3.25.2 Les navires-citernes existants devraient, si l'Administration le juge possible et raisonnable, satisfaire aux prescriptions de la règle 3.25.1.

3.26 Transport de marchandises dangereuses à bord de barges

Transport de marchandises dangereuses en colis ou sous forme solide en vrac à bord de barges

Les prescriptions des règles 1 à 7 du chapitre VII de la Convention SOLAS de 1974 devraient s'appliquer aux marchandises dangereuses classées comme telles à la règle 2 de ce chapitre, qui sont transportées en colis ou sous forme solide en vrac, selon le cas, à bord de barges.

CHAPITRE 4

ENGINS DE SAUVETAGE, ETC.

4.1 Application

4.1.1 Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires neufs.

4.1.2 Les navires existants devraient, dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable, satisfaire aux dispositions du présent chapitre ; un navire existant qui n'est pas en mesure de satisfaire à ces dispositions ne devrait pas s'éloigner de plus de 20 milles de la terre la plus proche au cours d'un voyage.

4.1.3 L'Administration peut exempter un navire de l'application des dispositions de la règle 4.1.2 lorsque cette exemption est jugée acceptable par les États dans lesquels le navire est appelé à se rendre.

4.2 Définitions

Aux fins du présent chapitre, sauf disposition expresse contraire :

4.2.1 *L'échelle d'embarquement* est l'échelle prévue aux postes d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage afin de permettre l'accès en toute sécurité à ces embarcations et radeaux après leur mise à l'eau.

4.2.2 La *mise à l'eau en chute libre* est la méthode de mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage qui, avec son chargement en personnes et en armement à bord, tombe à la mer après largage, sans dispositif de ralentissement.

4.2.3 Un *engin* ou un *dispositif de mise à l'eau* est un moyen permettant de mettre à l'eau en toute sécurité, depuis son emplacement, une embarcation ou un radeau de sauvetage ou un canot de secours.

4.2.4 Une *embarcation* ou un *radeau de sauvetage* est une embarcation ou un radeau permettant de maintenir en vie des personnes en détresse à partir du moment où le navire est abandonné.

4.2.5 Un *canot de secours* est une embarcation conçue pour sauver des personnes en détresse et pour rassembler des embarcations et radeaux de sauvetage.

4.2.6 Le *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA)* est le Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale a adopté, à sa soixante-sixième session, par la résolution MSC.48(66), tel qu'éventuellement modifié par l'Organisation.

4.3 Prescriptions générales applicables aux engins de sauvetage

4.3.1 Les engins de sauvetage prescrits par le présent chapitre devraient satisfaire aux spécifications techniques du Recueil LSA. Lorsque le Recueil LSA n'offre pas de spécifications détaillées, les engins de sauvetage devraient être jugés satisfaisants par l'Administration.

4.3.2 Dans le cas de navires qui effectuent des voyages dont la nature et la durée sont telles que, de l'avis de l'Administration, il est impossible ou déraisonnable d'appliquer les spécifications techniques visées à la règle 4.3.1, cette Administration peut approuver des spécifications différentes qu'elle juge tout aussi efficaces en pareil cas.

4.4 Nombre et capacité des embarcations et radeaux de sauvetage

4.4.1 Tout navire auquel le présent chapitre s'applique devrait porter :

.1 une embarcation de sauvetage de chaque bord ou une embarcation unique qui puisse être mise à l'eau de l'un ou de l'autre bord, ou en chute libre à l'arrière du navire, et qui ait une capacité globale suffisante pour recevoir le nombre total de personnes que le navire est certifié apte à transporter ; et

.2 un ou plusieurs radeaux de sauvetage qui puissent être mis à l'eau de l'un ou de l'autre bord du navire et qui aient une capacité globale suffisante pour recevoir le nombre total de personnes à bord. Lorsque le ou les radeaux de sauvetage ne peuvent pas être transférés rapidement d'un bord à l'autre du navire pour être mis à l'eau, la capacité totale existant sur chaque bord doit être suffisante pour recevoir le nombre total de personnes à bord.

Les expressions « qui puissent être mis à l'eau de l'un ou de l'autre bord du navire » et « ne peuvent pas être transférés rapidement » devraient être interprétées comme signifiant « arrimés dans un emplacement permettant de les transférer aisément d'un bord à l'autre au même niveau du pont découvert ».

4.4.2 Lorsque l'Administration estime qu'étant donné les dimensions ou la configuration du navire, il est impossible ou déraisonnable d'exiger le respect des prescriptions de la règle 4.4.1, les navires de charge autres que les navires-citernes peuvent, au lieu de satisfaire aux prescriptions de la règle 4.4.1, porter de chaque bord, des embarcations ou radeaux de sauvetage qui puissent être mis à l'eau de l'un ou de l'autre bord et qui aient une capacité globale suffisante pour recevoir le nombre total de personnes que ces navires sont certifiés aptes à transporter. Toutefois, un(e) ou plusieurs de ces embarcations ou radeaux de sauvetage ayant une capacité globale suffisante pour recevoir au moins le nombre total de personnes que le navire est certifié apte à transporter devrai(en)t pouvoir être transféré(e)(s) rapidement de sa/leur position d'arrimage aux deux bords ou d'un bord à l'autre du navire au même niveau du pont découvert pour être mis(e)(s) à l'eau.

4.4.3 Tous les navires auxquels le présent chapitre s'applique devraient non seulement satisfaire aux prescriptions de la règle 4.4.1 ou de la règle 4.4.2, selon le cas, mais aussi porter au moins un canot de secours, sauf si au moins une des embarcations ou un des radeaux de sauvetage prescrits est une embarcation de sauvetage satisfaisant aux prescriptions applicables aux canots de secours.

4.4.4 Chaque embarcation de sauvetage et chaque canot de secours devrait posséder son propre dispositif de mise à l'eau.

4.4.5 Les navires exploités uniquement en zone restreinte III peuvent remplacer les radeaux de sauvetage prescrits à la règle 4.4.1 ou à la règle 4.4.2 par un nombre d'engins flottants ou de bouées de sauvetage au moins égal au nombre total de personnes que le navire est autorisé à transporter.

4.4.6 Les embarcations et radeaux de sauvetage prêts à être utilisés devraient être en nombre suffisant pour recevoir toutes les personnes à bord au cas où une embarcation ou un radeau de sauvetage quelconque serait perdu ou deviendrait inutilisable.

4.5 Marquage des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours

Chaque embarcation de sauvetage, chaque radeau de sauvetage et chaque canot de secours devrait être marqué(e) de la manière prévue aux règles 4.2.6.3, 4.2.7, 4.3.6 et 4.4.9 du Recueil LSA, selon qu'il convient.

4.6 Assujettissement de l'armement des embarcations de sauvetage et des canots de secours

Tous les objets faisant partie de l'armement des embarcations de sauvetage ou des canots de secours, à l'exception des gaffes qui devraient rester claires pour permettre de déborder l'embarcation ou le canot, devraient être arrimés à l'intérieur de l'embarcation ou du canot par des saisines, stockés dans des coffres ou des caissons, assujettis à des supports ou à des garnitures semblables ou maintenus par d'autres moyens adéquats. L'armement devrait être assujetti de manière à ne pas gêner les opérations d'abandon, ou celles de mise à l'eau ou de récupération (dans le cas d'un canot de secours). Tous les objets faisant partie de l'armement des embarcations de sauvetage ou des canots de secours devraient être aussi petits et légers que possible et emballés d'une manière adéquate et peu encombrante.

4.7 Entretien des radeaux de sauvetage gonflables, des brassières de sauvetage gonflables et des canots de secours gonflables

4.7.1 Chaque radeau de sauvetage gonflable et chaque brassière de sauvetage gonflable devrait faire l'objet d'un entretien :

.1 à des intervalles ne dépassant pas douze mois ; toutefois, lorsque cette mesure semble opportune et raisonnable, l'Administration peut autoriser un intervalle de dix-sept mois maximum ;

.2 dans une station d'entretien approuvée qui est compétente pour l'entretenir, dispose d'installations d'entretien appropriées et fait uniquement appel à un personnel dûment formé.

4.7.2 Les réparations et les opérations d'entretien des canots de secours gonflés devraient toutes être effectuées conformément aux instructions du fabricant. Les réparations urgentes peuvent être effectuées à bord du navire mais les réparations permanentes devraient l'être dans une station d'entretien agréée.

4.8 Entretien des dispositifs de dégagement hydrostatique

Les dispositifs de dégagement hydrostatique devraient faire l'objet d'un entretien :

.1 à des intervalles ne dépassant pas douze mois ; toutefois, lorsque cette mesure semble opportune et raisonnable, l'Administration peut autoriser un intervalle de dix-sept mois maximum ;

.2 dans une station d'entretien approuvée qui est compétente pour les entretenir, dispose d'installations d'entretien appropriées et fait uniquement appel à un personnel dûment formé.

4.9 Postes de mise à l'eau des embarcations et des radeaux de sauvetage et arrimage des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours

Postes de mise à l'eau

4.9.1 Les postes de mise à l'eau devraient être situés à des emplacements permettant une mise à l'eau en toute sécurité, à l'écart en particulier de l'hélice et des parties de la coque en surplomb abrupt afin que, dans la mesure du possible, les embarcations et radeaux de sauvetage puissent être mis à l'eau sur la partie rectiligne du bordé du navire. Lorsqu'ils sont placés à l'avant, ces postes devraient être arrimés à l'arrière de la cloison d'abordage dans un endroit abrité et, à cet égard, l'Administration devrait prêter une attention particulière à la résistance du dispositif de mise à l'eau.

Arrimage des embarcations et radeaux de sauvetage

4.9.2 Chaque embarcation ou radeau de sauvetage devrait être arrimé(e) de la manière suivante :

.1 ni l'embarcation ou le radeau de sauvetage, ni leurs dispositifs d'arrimage ne devraient gêner l'utilisation d'une autre embarcation de sauvetage, d'un autre radeau de sauvetage ou d'un canot de secours quelconque des autres postes de mise à l'eau;

.2 ils devraient être aussi près de la surface de l'eau que cela est possible en toute sécurité et, dans le cas des embarcations et radeaux de sauvetage autres que les radeaux de sauvetage destinés à être lancés par-dessus bord, dans une position telle que, lorsque le navire est en pleine charge, ils soient situés, en position d'embarquement, à 2 m au moins au-dessus de la flottaison pour une assiette défavorable et pour une gîte allant jusqu'à 20° d'un bord ou de l'autre, ou jusqu'à l'angle auquel le bord du pont découvert se trouve immergé, si cet angle est inférieur;

.3 ils devraient être tenus continuellement prêts à être utilisés de telle sorte que deux personnes puissent mener à bien les préparatifs d'embarquement et de mise à l'eau en moins de cinq minutes;

.4 ils devraient être dotés de tout le matériel prescrit par le présent chapitre; et

.5 ils devraient, dans la mesure du possible, être dans des emplacements sûrs et abrités proches des locaux d'habitation et des locaux de service, et être protégés contre les avaries dues à l'incendie et aux explosions.

4.9.3 Les embarcations de sauvetage qui sont mises à l'eau sur le bordé du navire devraient être arrimées aussi loin que possible de l'hélice.

4.9.4 Les embarcations de sauvetage devraient être fixées aux engins de mise à l'eau.

4.9.5 Tous les radeaux de sauvetage devraient être arrimés avec la bosse fixée en permanence au navire et au moyen d'un dispositif de largage de façon que ces radeaux surnagent librement et, s'ils sont gonflables, qu'ils se gonflent automatiquement en cas de naufrage.

4.9.6 Les radeaux de sauvetage devraient non seulement satisfaire aux prescriptions de la règle 4.9.5, mais ils devraient aussi être arrimés de manière à pouvoir être libérés manuellement de leurs dispositifs d'assujettissement.

4.9.7 Les radeaux de sauvetage sous bossoirs devraient être arrimés à portée des crocs de levage à moins qu'il existe des moyens de transfert qui ne soient pas rendus inutilisables dans les limites des angles d'assiette ou de gîte prescrits à la règle 4.9.2.2.

Arrimage des canots de secours

4.9.8 Les canots de secours devraient être arrimés :

.1 de manière à être prêts à tout moment à être mis à l'eau en 5 min au plus ;

.2 dans un emplacement qui convienne à leur mise à l'eau et à leur récupération;

.3 de manière que ni le canot de secours ni son dispositif d'arrimage ne gêne l'utilisation d'un radeau ou d'une embarcation de sauvetage à l'un quelconque des autres postes de mise à l'eau; et

.4 conformément aux prescriptions des règles 4.9.2, 4.9.3 et 4.9.4, s'il s'agit également d'une embarcation de sauvetage.

4.10 Dispositions relatives à l'embarquement et à la mise à l'eau

Embarcations et radeaux de sauvetage

4.10.1.1 Les dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage devraient être telles que les embarcations de sauvetage puissent recevoir leur chargement en personnes et être mises à l'eau directement depuis le poste d'arrimage et que les radeaux de sauvetage sous bossoirs puissent recevoir leur chargement en personnes et être mis à l'eau depuis un emplacement immédiatement adjacent au poste d'arrimage ou depuis l'emplacement où le radeau de sauvetage est transféré avant sa mise à l'eau conformément aux prescriptions de la règle 4.9.7.

4.10.1.2 Des dispositions appropriées, jugées satisfaisantes par l'Administration, devraient être prises pour permettre l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage, en prévoyant notamment :

.1 une ou plusieurs échelles d'embarquement, ou tout autre moyen approuvé, qui permette l'accès aux embarcations et radeaux de sauvetage lorsqu'ils sont à l'eau;

.2 des dispositifs pour éclairer le poste d'arrimage des embarcations ou radeaux de sauvetage et les dispositifs de mise à l'eau lors de la préparation et de l'opération de mise à l'eau et pour éclairer le plan d'eau d'amenage des embarcations ou radeaux jusqu'à ce que l'opération de mise à l'eau soit terminée; l'énergie nécessaire est fournie par la source de secours prescrite à la section 2.34;

.3 des dispositifs pour avertir toutes les personnes à bord que le navire est sur le point d'être abandonné; et

.4 des dispositifs permettant d'empêcher une décharge d'eau dans les embarcations et radeaux de sauvetage.

Canots de secours

4.10.2.1 Les dispositifs d'embarquement dans les canots de secours et de mise à l'eau devraient être tels que l'embarquement dans le canot de secours et sa mise à l'eau puissent s'effectuer aussi rapidement que possible.

4.10.2.2 Lorsque le canot de secours est l'une des embarcations ou l'un des radeaux de sauvetage du navire, les dispositifs d'embarquement et le poste de mise à l'eau devraient satisfaire aux prescriptions pertinentes de la présente section et à celles de la section 4.9 qui s'appliquent aux embarcations et radeaux de sauvetage.

4.10.2.3 Les canots de secours devraient être suffisamment robustes et rigides pour pouvoir être abaissés et récupérés avec leur plein chargement en personnes et en armement.

4.11 Brassières de sauvetage

4.11.1 Il faudrait prévoir, à bord de tous les navires auxquels le présent chapitre s'applique, une brassière de sauvetage pour chaque personne à bord et, en plus, des brassières de sauvetage à l'intention des personnes de quart ou en service, ainsi qu'aux fins d'utilisation aux postes éloignés d'embarcations et de radeaux de sauvetage ; ces brassières devraient être arrimées dans des emplacements secs, non fermés à clé et clairement signalés, conformément au tableau suivant :

Nombre de personnes que le navire est certifié apte à transporter	Nombre minimal de brassières de sauvetage supplémentaires
Plus de 16 personnes	Pas moins de 25% du nombre total de personnes que le navire est certifié apte à transporter
4 personnes ou davantage mais pas plus de 16 personnes	Pas moins de 4
Moins de 4 personnes	2

4.11.2 Les brassières de sauvetage devraient être placées de manière à être rapidement accessibles et leur emplacement devrait être clairement indiqué. Si, par suite des aménagements particuliers du navire, les brassières de sauvetage prévues conformément aux prescriptions de la règle 4.11.1 risquent de devenir inaccessibles, d'autres dispositions jugées satisfaisantes par l'Administration pourraient être prises, qui pourraient consister, par exemple, à augmenter le nombre des brassières de sauvetage devant être prévues à bord.

4.11.3 Chaque brassière de sauvetage devrait être munie d'un sifflet solidement fixé par une cordelette et d'un appareil lumineux, et être recouverte de matériau rétroréfléchissant.

4.12 Bouées de sauvetage

4.12.1 Les navires auxquels le présent chapitre s'applique devraient avoir à bord un nombre de bouées de sauvetage qui ne soit pas inférieur au nombre déterminé d'après le tableau suivant :

Longueur du navire en mètres	Nombre minimal de bouées de sauvetage
Au-dessous de 50	6
50 et au-dessus	8

4.12.2 La moitié au moins du nombre de bouées de sauvetage mentionné à la règle 4.12.1 devraient être munies d'appareils lumineux à allumage automatique qui, à bord des navires-citernes, devraient être du type à pile électrique.

4.12.3 À bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 50 m, au moins deux des bouées de sauvetage munies d'appareils lumineux à allumage automatique conformément à la règle 4.12.2, devraient également être munies de signaux fumigènes à déclenchement automatique. Chacune de ces bouées devrait pouvoir être larguée rapidement depuis le poste de navigation habituel du navire, lorsque cela est possible en pratique, ou être du type qui peut être lancé par-dessus bord.

4.12.4 Sur chaque bord du navire, une bouée de sauvetage au moins devrait être munie d'une ligne de sauvetage flottante dont la longueur ne soit pas inférieure à 30 m.

4.12.5 Les bouées de sauvetage devraient :

.1 être réparties de façon à être rapidement disponibles sur chaque bord du navire et, dans la mesure du possible, sur tous les ponts découverts s'étendant jusqu'au bordé du navire; une bouée de sauvetage au moins devrait être placée à proximité de l'arrière;

.2 être arrimées de façon à pouvoir être rapidement détachées; elles ne doivent en aucune façon être assujetties de manière permanente ; et

.3 porter en majuscules imprimées, en caractères romains, le nom et le port d'immatriculation du navire à bord duquel elles se trouvent.

4.13 Signaux de détresse

Tous les navires auxquels le présent chapitre s'applique devraient être pourvus d'au moins 6 fusées à parachute. Ces fusées devraient être arrimées au poste de navigation habituel du navire ou à proximité. Elles devraient être placées de manière à être rapidement accessibles et leur emplacement devrait être clairement indiqué.

4.14 Engins de sauvetage radioélectriques

4.14.1 Sous réserve des dispositions de la règle 4.14.2, tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 500 et tout navire d'une jauge brute inférieure à 300 affecté à un service sans restriction ou exploité à l'intérieur d'une zone restreinte I, devrait satisfaire aux prescriptions de la règle 6 du chapitre III de la Convention SOLAS de 1974 qui s'appliquent aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 500.

4.14.2 Les navires d'une jauge brute inférieure à 300 qui sont exploités à l'intérieur d'une zone restreinte II ou III devraient avoir à bord au moins un émetteur-récepteur radiotéléphonique VHF destiné à être utilisé à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.

4.15 Système d'alarme générale en cas de situation critique

Tous les navires devraient être équipés d'un système d'alarme générale en cas de situation critique qui puisse émettre le signal d'alarme générale en cas de situation critique, lequel consiste en sept coups brefs ou davantage, suivis d'un coup long, au moyen du sifflet ou de la sirène du navire. Ce système devrait pouvoir être actionné depuis la passerelle de navigation ou le poste de sécurité, selon le cas, et pouvoir être entendu dans tous les locaux d'habitation et dans tous les espaces où les membres de l'équipage travaillent habituellement.

4.16 Consignes en cas de situation critique

4.16.1 Des consignes claires à suivre en cas de situation critique devraient être prévues et affichées bien en évidence dans tout le navire, y compris à la passerelle de navigation, dans le local de machines et dans les locaux d'habitation.

4.16.2 Les consignes en cas de situation critique devraient fournir des précisions concernant l'alarme générale en cas de situation critique prescrite à la règle 4.15 ainsi que les mesures que l'équipage ou d'autres personnes doivent prendre lorsque cette alarme est déclenchée. Elles devraient également fournir des précisions sur le signal utilisé en cas d'incendie à bord et sur l'ordre d'abandonner le navire.

4.16.3 L'attention des passagers ou du personnel d'installations industrielles devrait être appelée sur les consignes en cas de situation critique prescrites à la règle 4.16.1 avant l'appareillage du navire.

4.17 Formation et exercices en vue d'une situation critique

4.17.1 Une formation aux procédures spécifiées à la section 4.16 devrait être dispensée au moins une fois par mois à bord de tous les navires. L'Administration peut accepter d'autres procédures ou mesures de formation équivalentes à l'égard de navires particuliers.

4.17.2 La formation et les exercices devraient, dans toute la mesure du possible, se dérouler comme s'il s'agissait réellement d'une situation critique.

4.17.3 Chaque embarcation de sauvetage devrait être mise à l'eau avec, à son bord, l'équipage chargé de la faire fonctionner, et être manœuvrée dans l'eau au moins une fois tous les trois mois au cours d'un exercice d'abandon du navire.

4.17.4 Dans la mesure où cela est raisonnable et possible, les canots de secours, autres que les embarcations de sauvetage qui servent aussi de canots de secours, devraient être mis à l'eau chaque mois avec, à leur bord, l'équipage qui leur est affecté, et ils devraient être manoeuvrés dans l'eau. Dans tous les cas, il devrait être satisfait à cette prescription au moins une fois tous les trois mois.

4.17.5 Une formation à l'utilisation des engins de sauvetage du navire, y compris à celle de l'armement des embarcations et radeaux de sauvetage, devrait être dispensée à bord à tout

nouveau membre de l'équipage ou à toute personne nouvellement embarquée, aussi rapidement que possible et, en tout cas, dans les deux semaines qui suivent leur embarquement à bord du navire.

4.17.6 Les dates auxquelles ont lieu les séances de formation à l'application des procédures spécifiées à la section 4.16 devraient être consignées dans le journal de bord officiel.

CHAPITRE 5

RADIOCOMMUNICATIONS

5.1 Application

5.1.1 Le présent chapitre s'applique à tous les navires d'une jauge brute inférieure à 300. Tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 auquel le présent recueil s'applique devraient satisfaire aux dispositions du chapitre IV de la Convention SOLAS amendée.

5.1.2 Aucune disposition du présent chapitre ne devrait empêcher un navire, une embarcation de sauvetage ou un radeau de sauvetage en détresse d'utiliser tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

5.1.3 Les navires visés par le présent chapitre devraient satisfaire aux prescriptions pertinentes du chapitre IV de la Convention SOLAS de 1974 qui s'appliquent aux navires exploités dans les zones océaniques A1, A2 et A3, dans la mesure requise par l'Administration.

5.1.4 Pour déterminer la mesure dans laquelle les navires devront satisfaire aux prescriptions visées à la règle 5.1.3, l'Administration devrait tenir compte des fonctions ci-après, que le navire devrait pouvoir assurer à la mer :

.1 émettre des alertes de détresse par au moins deux moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunications différent;

.2 recevoir des alertes de détresse dans le sens côtière-navire;

.3 émettre et recevoir des alertes de détresse dans le sens navire-navire;

.4 émettre et recevoir des communications ayant trait à la coordination des opérations de recherche et de sauvetage;

.5 émettre et recevoir des communications sur place;

.6 émettre et recevoir des renseignements sur la sécurité maritime;

.7 émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général à destination et en provenance de systèmes de radiocommunications à terre; et

.8 émettre et recevoir des signaux destinés au repérage[31].

9. émettre et recevoir des communications de passerelle à passerelle.

5.2 RLS

5.2.1 Tous les navires d'une jauge brute inférieure à 300 devraient avoir à bord au moins une radiobalise de localisation des sinistres fonctionnant par satellite (RLS par satellite) qui puisse émettre une alerte de détresse dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire fonctionnant dans la bande des 406 MHz ¶;

[31] Se reporter à la Résolution A614(15)

5.2.2 Les navires qui effectuent des voyages uniquement en zone océanique A1, telle qu'elle est définie au chapitre IV de la Convention SOLAS de 1974, peuvent, au lieu de satisfaire aux prescriptions de la règle 5.2.1, avoir à bord au moins une radiobalise de localisation des sinistres fonctionnant sur très hautes fréquences (RLS VHF) qui puisse émettre une alerte de détresse sous forme d'un appel sélectif numérique (ASN) sur la voie 70 en ondes métriques et qui puisse être localisée au moyen d'un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9GHz.

5.2.3 La RLS par satellite et la RLS VHF visées aux règles 5.2.1 et 5.2.2 devraient :

.1 être installées dans un endroit d'accès aisé;

.2 pouvoir être facilement dégagées à la main et être portées par une seule personne à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage;

.3 pouvoir se dégager librement si le navire coule et se déclencher automatiquement quand elles flottent; et

.4 pouvoir être déclenchées manuellement.

5.3 Inspection et mise à l'essai périodiques des radiobalises de localisation des sinistres

Les radiobalises de localisation des sinistres (RLS) des embarcations et radeaux de sauvetage fournies en vertu des prescriptions applicables de la section 5.2 devraient, à des intervalles ne dépassant pas 12 mois, être inspectées et mises à l'essai ; si nécessaire, leur source d'énergie peut être remplacée. Toutefois, lorsque cette mesure semble opportune et raisonnable, l'Administration ou l'organisme reconnu peut autoriser un intervalle de dix-sept mois maximum.

CHAPITRE 6

SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

6.1 Application

6.1.1 Le présent chapitre s'applique aux navires visés par le présent Recueil.

6.1.2 Les règles du chapitre V de la Convention SOLAS de 1974, qui sont indiquées à la règle 6.2, s'appliquent, selon qu'il convient, à tous les navires visés par le présent Recueil, à cette exception près que la règle 23 ne s'applique pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 150, ni aux navires qui n'effectuent pas de voyages internationaux.

6.2 Sécurité de la navigation

Les navires devraient satisfaire aux prescriptions ci-après dans la mesure où elles s'appliquent à des navires répondant à la même description :

.1 paragraphe 7 de la règle 10 ;

.2 paragraphe 7 de la règle 11 ;

.3 paragraphes 2 et 3 de la règle 17 ;

.4 paragraphes 1 à 3 et 7 et 8 de la règle 18 ;

.5 règle 19 ;

.6 règles 21 à 30 ;

.7 paragraphes 1 et 4 de la règle 31 ;

.8 paragraphes 1, 2, 3 et 5 de la règle 32 ;

.9 paragraphes 1 et 2 de la règle 33 ; et

.10 règle 34

6.3 Pavillons du Code international de signaux

Tous les navires auxquels le présent Recueil s'applique devraient montrer les pavillons B, C, G, H, N et Q du Code international de signaux.

ANNEXE 1

Modèle de Certificat de sécurité pour navire de charge caribéen

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE DE CHARGE CARIBÉEN

Le présent certificat devrait être complété par une fiche d'équipement et de renseignements sur le navire

(cachet officiel) *(État)*

Délivré en vertu des dispositions du
RECUEIL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES DE CHARGE CARIBÉENS
sous l'autorité du Gouvernement

(Nom de l'État)

Par (Personne ou organisme autorisé(e))

Nom du navire	No officiel et indicatif d'appel	Port d'immatriculation	Jauge brute	Date de construction	No OMI

Valable pour – navigation non restreinte dans la zone d'exploitation des Caraïbes [32]

- navigation restreinte - zone I
- navigation restreinte - zone II
- navigation restreinte - zone III

IL EST CERTIFIÉ :

1. Que le navire a été visité conformément aux dispositions pertinentes du Recueil de règles de sécurité applicables aux navires de charge caribéens,

2. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

2.1 que le navire satisfait aux prescriptions du Recueil en ce qui concerne :

.1 les prescriptions pertinentes des chapitres 2 et 3 du Recueil et que l'état de la structure, des machines et de l'équipement, tel que défini à la section 1.10 du Recueil, est satisfaisant.

.2 un franc-bord de ……. mm a été déterminé et marqué sur la muraille au milieu du navire.

2.2 que les deux dernières inspections de la face externe du fond du navire ont eu lieu le ……. et le …… (dates).

2.3 que le navire satisfait aux prescriptions du Recueil en ce qui concerne les mesures prises à la construction en vue de la protection contre l'incendie, les systèmes et les dispositifs de protection contre l'incendie et les plans de lutte contre l'incendie.

[32] Rayer la mention inutile

2.4 que les engins de sauvetage et l'armement des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours satisfont aux prescriptions du Recueil et sont prévus pour un nombre total de ….. personnes.

2.5 que le navire est pourvu d'installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage, conformément aux prescriptions du Recueil.

2.6 que le navire satisfait aux prescriptions du Recueil en ce qui concerne les installations radioélectriques.

2.7 que le fonctionnement des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage satisfait aux prescriptions du Recueil.

2.8 que le navire satisfait aux prescriptions du Recueil en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques.

2.9 que le navire est pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions du Recueil et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur.

2.10 que le navire satisfait à tous autres égards aux prescriptions pertinentes du Recueil.

3. Qu'un Certificat d'exemption a/n'a pas[1] été délivré.

Le présent certificat est valable jusqu'au . . . . . [33]sous réserve des visites annuelles et périodiques et des inspections de la face externe du fond du navire prévues à la section 1.10 du Recueil.

Délivré à . . . . . .
(Lieu de délivrance du certificat)

Le . . . .

(Date de délivrance) (Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

Attestation de visites annuelles et périodiques relatives à la structure, aux machines et à l'armement visés au paragraphe 2.1.1 du présent certificat

[33] Indiquer la date d'expiration spécifiée par l'Administration conformément à la section 1.13 du Recueil. Le jour et le mois correspondent à la date anniversaire, telle qu'elle est définie au paragraphe 1.1.3 du Recueil, à moins qu'elle ait été modifiée comme prévu à la règle 1.13.8

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle 1.10 du Recueil, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes du Recueil.

Visite annuelle : Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle/
périodique[34] : Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle/
périodique[35]: Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle : Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

[34] Rayer la mention inutile.

[35] Rayer la mention inutile.

Attestation d'inspections de la face externe du fond du navire

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une inspection prescrite par la règle 1.10.1.5 du Recueil, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes du Recueil.

Première inspection : Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Deuxième inspection : Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Attestation de visites annuelles et périodiques relatives aux engins de sauvetage et autre matériel visés aux paragraphes 2.3, 2.4, 2.5, 2.8 et 2.9 du présent certificat

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle 1.10 du Recueil, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes du Recueil.

Visite annuelle : Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle/
périodique[36] : Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle/
périodique[37] : Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite annuelle : Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

[36] Rayer la mention inutile.

[37] Rayer la mention inutile.

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l’autorité)

Attestation de visites périodiques relatives aux installations radioélectriques visées aux paragraphes 2.6 et 2.7 du présent certificat

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle 1.10 du Recueil, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes du Recueil.

Visite périodique : Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite périodique : Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite périodique : Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visite périodique : Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation du certificat, s'il est valable pour une durée inférieure à 5 ans, en cas d'application du paragraphe 1.13.3 du Recueil

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil et le présent certificat, conformément à la règle 1.13.3 du Recueil, est accepté comme valable jusqu'au . . . . . .

Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation du certificat après achèvement de la visite de renouvellement et en cas d'application de la règle 1.13.4 du Recueil

Le navire satisfait aux prescriptions pertinentes du Recueil et le présent certificat, conformément à la règle 1.13.4 du Recueil, est accepté comme valable jusqu'au . . . . . .

Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa de prorogation de la validité du certificat jusqu'à ce que le navire arrive dans le port de visite ou pour une période de grâce en cas d'application de la règle 1.13.5 ou 1.13.6 du Recueil

Le présent certificat, conformément à la règle 1.13.5/1.13.6[38] du Recueil, est accepté comme valable
jusqu'au . . . . . .

Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visa pour l'avancement de la date anniversaire en cas d'application de la règle 1.13.8 du Recueil

Conformément à la règle 1.13.8 du Recueil, la nouvelle date anniversaire
est fixée au . . . . . .

Signé . . . . . .
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu . . . . . .
Date . . . . . .

38 Rayer la mention inutile.

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

ANNEXE 2

Modèle de Certificat d'exemption

CERTIFICAT D'EXEMPTION

(cachet officiel) *(État)*

Délivré en vertu des dispositions du
RECUEIL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES DE CHARGE CARIBÉENS
sous l'autorité du Gouvernement

(Nom de l'État)

Par (Personne ou organisme autorisé(e))

Nom du navire	No officiel et indicatif d'appel	Port d'immatriculation	Date de construction	Jauge brute	No OMI

IL EST CERTIFIÉ :
Que le navire est exempté, en vertu de la règle. . . . . du Recueil, de l'application des prescriptions de . . . . . .
. . . . . du Recueil.

Conditions, s'il en existe, auxquelles le Certificat d'exemption est accordé :
. . . . . .
. . . . . .
. . . . . .

Le présent certificat est valable jusqu'au . . . . . .
. . . . . à condition que le Certificat de sécurité pour navire de charge caribéen auquel le présent certificat est joint soit en cours de validité.

Délivré à . . . . . .
(Lieu de délivrance du certificat)

Le . . . .

(Date de délivrance) (Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

ANNEXE 3

Modèle de Fiche d'équipement et de renseignements sur le navire

La présente fiche doit être jointe en permanence au Certificat de sécurité pour navire de charge caribéen correspondant

FICHE D'ÉQUIPEMENT ET DE RENSEIGNEMENTS SUR LE NAVIRE VISANT À SATISFAIRE AU RECUEIL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES DE CHARGE EXPLOITÉS DANS LES CARAÏBES

Nom du navire	No officiel/No OMI	Port d'immatriculation	Jauge brute

Notes

1. La présente fiche fait partie du Certificat de sécurité pour navire de charge caribéen applicable et doit être conservée avec ce Certificat.

2. Les visites doivent être effectuées conformément aux dispositions du Recueil de règles de sécurité applicables aux navires de charge caribéens et à la législation maritime nationale en vigueur, sous réserve de ce qui suit :

   .1 la jauge des navires doit être déterminée conformément aux dispositions de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ;

   .2 les navires doivent faire l'objet de visites pour s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions relatives aux lignes de charge de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge ;

   .3 les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 doivent faire l'objet de visites pour s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions relatives aux radiocommunications de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;

   .4 les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 150 et tous les autres navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 400 doivent satisfaire aux prescriptions applicables au matériel de prévention de la pollution par les hydrocarbures.

3. Après une visite initiale ou une visite de renouvellement, le programme de visites devrait être le suivant :

   VISITE ANNUELLE : À effectuer dans un délai de trois mois avant ou après la date anniversaire.

   VISITE PÉRIODIQUE : À la place de la 2ème ou de la 3ème visite annuelle.

   VISITE EN CALE SÈCHE : À effectuer à intervalles de deux ans et demi et dans un délai de trois mois avant la date limite prévue. Lorsqu'une visite en cale sèche est effectuée en dehors du cycle normal de visites, on ajustera la date limite pour tenir compte de ce fait.

Le . . . .
(Date de délivrance)   (Signature de l'agent autorisé)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE

Indicatif d'appel	No OMI	Date de construction	Type de navire de charge
Indiquer où il a été construit			
Matériau de construction			
Type et nombre de machines			
Nombre d'hélices		Vitesse de service	

1.2.1 CERTIFICATS internationaux

Certificat	Exigé[39]	Date de délivrance	Date d'expiration	Autorité qui a délivré le certificat
Jaugeage				
Sécurité radio				
Ligne de charge				
IOPP				
Autre certificat (préciser)				

1.2.2 Autres CERTIFICATS

Certificat	Date de délivrance	Date d'expiration	Autorité qui a délivré le certificat
Certificat d'effectifs minimaux de sécurité[40]			
Certificat d'immatriculation			

1.3	**SOCIÉTÉ DE CLASSIFICATION**	
1.4	**NOMBRE DE PERSONNES POUR LESQUELLES IL EST PRÉVU DES ENGINS DE SAUVETAGE**	
1.5	**NOMBRE DE MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE POUR LESQUELS IL EST PRÉVU DES LOCAUX D'HABITATION**	
1.6	**CATÉGORIE DE LOCAL DE MACHINES (NON GARDÉ/GARDÉ EN PARTIE)**	

[39] Lorsque le navire est tenu de posséder l'un quelconque des certificats internationaux spécifiés, écrire « Oui » dans cette colonne et fournir des réponses pertinentes dans les colonnes suivantes ; dans le cas contraire, écrire respectivement « Non » et « S.O. » (sans objet).

[40] Résolution A.481(XII) de l'OMI

CONFIGURATION GÉNÉRALE - CROQUIS ET PLANS – (Section 1.8)

Indiquer sur les schémas ci-dessous[41] :

- la configuration générale des superstructures
- le nombre de ponts
- l'emplacement du local des machines
- l'emplacement des cales et des écoutilles
- l'emplacement des citernes (indiquer l'utilisation)
- les cloisons transversales étanches à l'eau

Forme/Profil

Pont découvert

Pont formant le plafond de ballast

Consommation journalière moyenne à la vitesse maximale de service : ----------

Capacité totale des soutes : ----------

Capacité totale de F.W. : ----------

Capacité totale de ballastage : ----------

[41] On peut, en variante, joindre un plan d'ensemble

2. CONSTRUCTION

2.1 STABILITÉ ET LIGNES DE CHARGE – (Chapitre 2 – Partie C)

2.1.1 DONNÉES DE STABILITÉ

ESSAI DE STABILITÉ	Date de l'essai	Lieu où l'essai a été effectué	Autorité
CRITÈRES DE STABILITÉ REMPLIS*	Résolution A.749(18) de l'OMI (Navires de charge)	Résolution A.469(XII) de l'OMI (Navires ravitailleurs au large)	

* Indiquer la résolution appropriée

RENSEIGNEMENTS DE STABILITÉ APPROUVÉS	Date de l'approbation	Autorité qui les a approuvés	Renseignements à bord

2.1.2 LIGNES DE CHARGE – (section 1.10)

RÉSUMÉ DES FRANCS-BORDS

D'été		Tropical	
En eau douce		Tropical en eau douce	
Correction pour eau douce		Tirant d'eau d'été	
Des francs-bords pour transport de bois en pontée ont été assignés au navire		Oui/Non	
Autorité qui a assigné ces francs-bords			

2.2 MACHINES – (section 2.19)

2.2.1 DONNÉES CONCERNANT LES MACHINES PRINCIPALES

Marque (No)		Type	
Nombre de cylindres		T/m	
Puissance (kW)		Système de démarrage	
Local de machine exploité sans présence de personnel Dispositions prises (le cas échéant)			

2.2.2 MACHINES AUXILIAIRES – (section 2.19)

GÉNÉRATRICES PRINCIPALES	No	Marque	Puissance de sortie (kW)
GÉNÉRATRICE DE SECOURS			
AUTRE MACHINE (SPÉCIFIER)			

2.2.3 CHAUDIÈRES ET CAPACITÉS SOUS PRESSION – (section 2.21)

APPAREIL	Description	Pression de service	Date du dernier essai

2.3 APPAREIL À GOUVERNER PRINCIPAL ET DISPOSITIF DE GOUVERNE D'URGENCE – (section 2.33)

2.3.1 GOUVERNAILS

Type	**Nombre installé**	**Observations**

2.3.2 DESCRIPTION DE L'APPAREIL À GOUVERNER OU DU DISPOSITIF DE COMMANDE DU GOUVERNAIL

LIENS ENTRE LA PASSERELLE ET LE LOCAL DE L'APPAREIL À GOUVERNER/LE GOUVERNAIL (Les liens entre la passerelle et le local de l'appareil à gouverner/le gouvernail comprennent des dispositifs mécaniques (tige et chaîne, par exemple), manuels hydrauliques et électriques. La description devrait être suffisamment détaillée pour donner une image claire du système.
Fabricant :
Type :
Description :
APPAREIL À GOUVERNER PRINCIPAL (L'appareil à gouverner principal comprend des dispositifs mécaniques (tige et chaîne, par exemple), hydrauliques et électriques hydrauliques. Là encore, la description devrait être suffisamment détaillée pour donner une image claire du système.)
Fabricant :
Type :
Description :

2.3.3 DISPOSITIF DE GOUVERNE D'URGENCE

Description complète du dispositif de gouverne d'urgence/de rechange :-
Renseignements détaillés sur la communication entre la passerelle et le poste de commande de secours/rechange de l'appareil à gouverner
Renseignements détaillés sur la présence d'un compas au poste de commande de secours/rechange de l'appareil à gouverner

2.4 INSTALLATIONS D'AMARRAGE – (sections 2.9 à 2.11)

2.4.1 ANCRES

No	TYPE	DIMENSIONS	EMPLACEMENT
1			
2			
3			
4			

2.4.2 CHAÎNES D'ANCRE

No	TYPE	DIMENSIONS	LONGUEUR
1			
2			
3			
4			

2.4.3 MOYENS DE HISSAGE

No	TYPE	PUISSANCE	EMPLACEMENT
1			
2			
3			
4			

3.0 PRÉVENTION, DÉTECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE

3.1 PROTECTION CONTRE L'INCENDIE À LA CONSTRUCTION – (Chapitre 3 – Partie B)

BREF EXPOSÉ DES EXIGENCES DE L'ADMINISTRATION

3.2 DISPOSITIFS DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE – (Chapitre 3 – Partie A)

3.2.1 POMPE(S) D'INCENDIE PRINCIPALE(S)

No	TYPE	DÉBIT	CHARGE DE PRESSION	EMPLACEMENT
1				
2				
3				
4				

3.2.2 POMPE(S) D'INCENDIE DE SECOURS

No	TYPE	DÉBIT	CHARGE DE PRESSION	EMPLACEMENT
1				
2				
3				
4				

3.2.3 COLLECTEUR PRINCIPAL ET BOUCHES D'INCENDIE

No		DIAMÈTRE	PRESSION	EMPLACEMENT
	COLLECTEUR PRINCIPAL			
	BOUCHE D'INCENDIE			

3.2.4 MANCHES ET AJUTAGES

No			DESCRIPTION
	LONGUEUR DE LA MANCHE, RACCORDS COMPRIS	LOCAUX DE MACHINES	
		AUTRES LOCAUX	
	AJUTAGES SIMPLES	À L'EXTÉRIEUR DU LOCAL DES MACHINES	DIAMÈTRE DE L'ORIFICE DE SORTIE DE L'AJUTAGE
	AJUTAGES COMBINÉS	LOCAUX DE MACHINES	DIAMÈTRE ÉQUIVALENT DE L'AJUTAGE
		AUTRES LOCAUX	DIAMÈTRE ÉQUIVALENT DE L'AJUTAGE

3.2.5 EXTINCTEURS D'INCENDIE

EMPLACEMENT	TYPE	No	DIMENSIONS	CHARGES DE RECHANGE
LOCAUX DE MACHINES				
LOCAUX DESTINÉS À L'ÉQUIPAGE				
AUTRES LOCAUX				

3.2.6 SEAUX D'INCENDIE

EMPLACEMENT	No	DESCRIPTION

3.2.7 ÉQUIPEMENT DE POMPIER

	NOMBRE	TYPE	MARQUE	EMPLACEMENT
APPAREIL RESPIRATOIRE				
FANAL DE SÉCURITÉ				
HACHES				
VÊTEMENT DE PROTECTION				
BOTTES				
GANTS				
CASQUE				
CÂBLE DE SÉCURITÉ				

3.2.8 HACHES D'INCENDIE

No	EMPLACEMENT

3.2.9 PLANS DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE

EMPLACEMENT	OBSERVATIONS

3.3 DISPOSITIFS FIXES D'EXTINCTION DE L'INCENDIE – (Chapitre 3 – Partie A)

3.3.1 LOCAUX DE MACHINES

EMPLACEMENT	TYPE	NOM	DATE DE LA VISITE

3.3.2 CALES À CARGAISON

EMPLACEMENT	TYPE	NOM	DATE DE LA VISITE

3.4 DISPOSITIFS DE DÉTECTION ET D'ALARME

DÉTECTEURS	LOCAL DES MACHINES				
	ESPACE À CARGAISON				
	LOCAUX D'HABITATION ET DE SERVICE				
AVERTISSEURS À COMMANDE MANUELLE	LOCAL DES MACHINES				
	ESPACE À CARGAISON				
	LOCAUX D'HABITATION				
VOYANTS LUMINEUX DE COMMANDES ET DE MISE EN GARDE	EMPLACEMENT	NOMBRE	DESCRIPTION		

4. ENGINS ET MATÉRIEL DE SAUVETAGE

4.1 EMBARCATIONS DE SAUVETAGE – (Chapitre 4, sections 4.3 et 4.4)

No DE L'EMBARCATION	DESCRIPTION	MESURES			CAPACITÉ VOLUMÉTRIQUE	NOMBRE DE PERSONNES	FLOTTABILITÉ INTERNE		POIDS EN PLEINE CHARGE
		LONGUEUR	LARGEUR	HAUTEUR			MATÉRIAU	CAPACITÉ VOLUMÉTRIQUE	

4.2 CANOT DE SECOURS – (Chapitre 4, sections 4.3 et 4.4)

NOM DU FABRICANT	LONGUEUR	NOMBRE DE PERSONNES	POIDS EN PLEINE CHARGE	ARRIMAGE
TYPE DE MOTEUR				

4.3 RADEAUX DE SAUVETAGE – (Chapitre 4, sections 4.3 et 4.4)

RADEAU DE SAUVETAGE GONFLABLE	FABRICANT ET TYPE	PERSONNES	NOMBRE	DATE DE L'INSPECTION	ARRIMAGE
RADEAU DE SAUVETAGE RIGIDE					
DISPOSITIF DE VERROUILLAGE HYDROSTATIQUE					

4.4 BOSSOIRS DES EMBARCATIONS DE SAUVETAGE – (Chapitre 4, sections 4.3 et 4.4)

BOSSOIRS OU DISPOSITIF DE LARGAGE/RÉCUPÉRATION	DESCRIPTION	CHARGE MAXIMALE D'UTILISATION/TONNES PAR PIEDS CARRÉS
	SONT-ILS SUFFISAMMENT ROBUSTES POUR ABAISSER DES EMBARCATIONS AVEC LEUR PLEIN CHARGEMENT ?	

4.5 TREUILS D'EMBARCATIONS DE SAUVETAGE – (Chapitre 4, section 4.10)

TREUILS	DESCRIPTION	CHARGE MAXIMALE D'UTILISATION
	DATES DE RÉVISION	
GARANTS	TYPE ACHETÉ	
	CORDAGE OU FILIN RÉSISTANCE À LA RUPTURE	DIMENSIONS
	DATES DE LEUR INVERSION OU DE LEUR RENOUVELLEMENT	

4.6 MISE À L'EAU ET RÉCUPÉRATION DES ENBARCATIONS ET RADEAUX DE SAUVETAGE – (Chapitre 4, section 4.10)

4.7 BRASSIÈRES DE SAUVETAGE – (Chapitre 4, section 4.11)

	FABRICANT	TYPE	NOMBRE		ARRIMAGE
			32 kg ou plus (adulte)		
			Moins de 32 kg (enfant)		

4.8 BOUÉES DE SAUVETAGE – (Chapitre 4, section 4.12)

	TYPE	NOMBRE DE BOUÉES MUNIES DE SIGNAUX FUMIGÈNES	NOMBRE DE BOUÉES MUNIES DE LIGNES DE SAUVETAGE	NOMBRE DE BOUÉES MUNIES D'APPAREILS LUMINEUX
BOUÉE DE SAUVETAGE				
	ARRIMAGE			

4.9 FUSÉES ÉCLAIRANTES – (Chapitre 4, section 4.13)

		NOM DU FABRICANT ET DESCRIPTION	DATE DE FABRICATION	DATE D'EXPIRATION
SIGNAUX DE DÉTRESSE DU NAVIRE	PARACHUTE			
	ÉTOILE ROUGE			
SIGNAUX DE DÉTRESSE DE L'EMBARCATION DE SAUVETAGE	PARACHUTE			
	FEUX À MAIN			
	SIGNAUX FUMIGÈNES FLOTTANTS			
MOYENS PRÉVUS POUR ÉMETTRE DES SIGNAUX EN CAS D'URGENCE				

4.10 ÉNERGIE DE SECOURS – (Chapitre 2, section 2.34)

SOURCE D'ÉNERGIE, CAPACITÉ NOMINALE COMPRISE	
S'IL S'AGIT D'UNE GÉNÉRATRICE, SYSTÈME DE DÉMARRAGE	
SERVICES FOURNIS	

4.11 MATÉRIEL RADIOÉLECTRIQUE – (Chapitre 4, section 4.14)

APPAREIL RADIO PORTATIF POUR EMBARCATION OU RADEAU DE SAUVETAGE	TYPE	No DE SÉRIE

ÉMETTEURS-RÉCEPTEURS VHF PORTATIFS	NOMBRE	No DE SÉRIE

5. RADIOCOMMUNICATIONS – CHAPITRE 5

5.1 OPÉRATEURS RADIO (Section 5.1)

NOMBRE DE PERSONNES QUALIFIÉES REQUISES POUR EXPLOITER L'INSTALLATION RADIOÉLECTRIQUE	

5.2 INSTALLATION RADIOÉLECTRIQUE VHF - (Section 5.1 du Recueil CCSS ; chapitre IV de la Convention SOLAS)

	MARQUE	TYPE	NOMBRE	DESCRIPTION
RADIOTÉLÉPHONE[42]				
CODEUR ASN				
RÉCEPTEUR DE VEILLE ASN				

5.3 INSTALLATION RADIOÉLECTRIQUE MF – (Chapitre IV de la Convention SOLAS, section 5.1 du Recueil CCSS)

	MARQUE	TYPE	NOMBRE	DESCRIPTION
RADIOTÉLÉPHONE[43]				
CODEUR ASN				
RÉCEPTEUR DE VEILLE ASN				

5.4 INSTALLATION RADIOÉLECTRIQUE MF/HF - (Chapitre IV de la Convention SOLAS, section 5.1 du Recueil CCSS)

	MARQUE	TYPE	NOMBRE	DESCRIPTION
RADIOTÉLÉPHONE[44]				
CODEUR ASN				
RADIOTÉLÉGRAPHIE À IMPRESSION DIRECTE				

5.5 MATÉRIEL INMARSAT

TYPE	NUMÉRO DE SÉRIE

[42] Exigé par le Recueil CCSS.
[43] Exigé par le Recueil CCSS.
[44] Exigé par le Recueil CCSS.

5.6 MOYEN SECONDAIRE D'ALERTE

5.7 DISPOSITIFS POUR LA RÉCEPTION DE RENSEIGNEMENTS SUR LA SÉCURITÉ MARITIME – (Chapitre IV de la Convention SOLAS, règle 9)

	MARQUE	TYPE	NOMBRE	DESCRIPTION
RÉCEPTEUR NAVTEX				
RÉCEPTEUR AGA				
RÉCEPTEUR HF DE RADIOTÉLÉGRAPHIE À IMPRESSION DIRECTE				

5.8 RLS – (Chapitre IV de la Convention SOLAS ; section 5.1 du Recueil CCSS)

TYPE	NUMÉRO DE SÉRIE

5.9 SART - (Chapitre III, règle 6 de la Convention SOLAS ; section 4.14 du Recueil CCSS)

MARQUE	NUMÉRO DE SÉRIE

5.10 MÉTHODES UTILISÉES POUR ASSURER LA DISPONIBILITÉ DES INSTALLATIONS RADIOÉLECTRIQUES

INSTALLATION EN DOUBLE DU MATÉRIEL
ENTRETIEN À TERRE
CAPACITÉ D'ENTRETIEN EN MER

5.11 CONSIGNES SUR LA MANIÈRE D'EXPLOITER LE MATÉRIEL

5.12 HORLOGE ET INDICATIF D'APPEL AFFICHÉS

5.13 REGISTRE DE BORD RADIOÉLECTRIQUE

6. FEUX DE NAVIGATION ET MATÉRIEL DE SIGNALISATION SONORE

6.1 DISPOSITION GÉNÉRALE DES FEUX DE NAVIGATION

6.2 RENSEIGNEMENTS DÉTAILLÉS SUR LES FEUX DE NAVIGATION – (Chapitre 1 du Recueil CCSS et Règlement de 1972 pour prévenir les abordages)

PRINCIPAL				AUTRES FEUX POSSIBLES		
FANAL	FABRICANT	TYPE ET No DE SÉRIE	PUISSANCE EN WATTS DU FEU	FABRICANT	TYPE ET No DE SÉRIE	PUISSANCE EN WATTS DU FEU
TÊTE DE MÂT						
MÂT DE MISAINE						
BÂBORD						
TRIBORD						
POUPE						
NAVIRE MOUILLÉ						
NAVIRE NON MAÎTRE DE SA MANŒUVRE						

6.3 ALIMENTATION EN ÉNERGIE DU TABLEAU D'ALARME DES FEUX DE NAVIGATION – (Sections 2.33 et 2.34 du chapitre 2 du Recueil CCSS)

SOURCE PRINCIPALE D'ÉNERGIE	
SOURCE D'ÉNERGIE DE RÉSERVE	

6.4 SIGNAUX SONORES, MARQUES ET FANAUX SUPPLÉMENTAIRES – (Chapitre 1 du Recueil CCSS et Règlement de 1972 pour prévenir les abordages)

DIAMÈTRE ET EMPLACEMENT DE LA CLOCHE	TYPE DE SIFFLET (S)	GONG	NOMBRE DE MARQUES POUR NAVIRE NON MAÎTRE DE SA MANŒUVRE	BICÔNE NOIR	FANAUX/MARQUES SUPPLÉMENTAIRES

6.5 PAVILLONS DU CODE INTERNATIONAL DE SIGNAUX – (Section 6.3 du chapitre 6 du Recueil CCSS)

PAVILLONS	

6.6 CODE INTERNATIONAL DE SIGNAUX - (Chapitre 6 du Recueil CCSS, Règle V/21 de la Convention SOLAS)

CODE	

7. SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION – CHAPITRE 6

7.1 COMPAS – (Chapitre 6 du Recueil CCSS, Règle V/19.2 de la Convention SOLAS)

	MARQUE	TYPE	OBSERVATIONS
COMPAS			

7.2 MATÉRIEL DE NAVIGATION ÉLECTRONIQUE – (Chapitre 6 du Recueil CCSS, Règle V/19 de la Convention SOLAS)

	FABRICANT ET TYPE	No DE SÉRIE	OBSERVATIONS
RADAR			
NAVIGATION PAR SATELLITE			
RADIOGONIOMÈTRE			
SONDEUR À ÉCHO			
LOCH			
GPS			

7.3 AGENCEMENT DE LA TIMONERIE

7.4 COMMANDES ET INSTRUMENTS À LA PASSERELLE

7.5 PILOTE AUTOMATIQUE

Type/Fabricant			
Type de compas			
Élément	**S'il en est installé**	**Si opérationnel(e)(s)**	**Observations**
Alarme de déviation de cap			
Avertisseur de panne électrique			
Dispositifs de permutation	OUI		Des diagrammes adéquats sont-ils affichés ?

7.6 PUBLICATIONS – (Chapitre 6 du Recueil CCSS, Règle V/27 de la Convention SOLAS)

	No	OBSERVATIONS/DESCRIPTION
CARTES MARINES		
INSTRUCTIONS NAUTIQUES		
ANNUAIRES DES MARÉES		
CODE INTERNATIONAL DE SIGNAUX		
AUTRES PUBLICATIONS		

7.7 ÉCHELLE DE PILOTE – (Chapitre 6 du Recueil CCSS, Règle V/23 de la Convention SOLAS)

RENSEIGNEMENTS DÉTAILLÉS SUR L'ÉCHELLE DE PILOTE	

MODIFICATIONS

MODIFICATION No	**NATURE DE LA MODIFICATION**	**DATE/SIGNATURE**