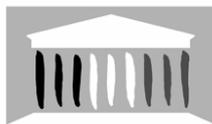


Document  
mis en distribution  
le 20 avril 2006



N° 3039

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 avril 2006.

## PROJET DE LOI

*autorisant l'adhésion au protocole relatif  
à la convention internationale de Torremolinos  
sur la sécurité des navires de pêche*

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères,  
à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par  
les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. DOMINIQUE DE VILLEPIN,

Premier ministre,

PAR M. PHILIPPE DOUSTE-BLAZY,

ministre des affaires étrangères.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans le cadre de l'organisation maritime internationale, un protocole modifiant la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche a été adopté à Torremolinos, le 2 avril 1993.

Les conditions difficiles dans lesquelles la pêche est pratiquée entraînent un grand nombre d'accidents (accidents de travail ou sinistres subis par les navires).

Les accidents survenus aux navires de pêche sont liés essentiellement à des problèmes de stabilité et de franc-bord (voies d'eau, chavirements, croches, pertes par gros temps). D'autres ont pour origine des incendies, des échouements et des abordages.

Les navires de pêche étant exclus du champ d'application de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), il est apparu nécessaire d'établir une convention définissant, compte tenu des particularités de ces navires, les règles de construction des navires neufs, ainsi que les caractéristiques que devraient respecter les équipements liés à la sécurité des navires de pêche.

C'est ainsi que fut signée en 1977 la convention internationale sur la sécurité des navires de pêche, communément appelée « convention de Torremolinos ».

La convention de 1977 définit un système de sécurité pour les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Elle contient des règles détaillées concernant les normes de construction qui s'appliquent principalement aux nouveaux navires et portent notamment sur le type et la nature des équipements qui affectent la sécurité. Mais considérée trop restrictive par de nombreux États, la convention n'est jamais entrée en vigueur, faute du nombre nécessaire de ratifications. La France l'avait ratifiée le 15 février 1979.

Étant donné la nécessité d'apporter des modifications techniques et en vue de contourner certaines objections des pays possédant une importante flotte de pêche, l'Organisation maritime internationale (OMI) a procédé en 1993 à une révision de cette convention, en adoptant le protocole dit de Torremolinos.

Ce protocole rend obligatoire l'application des principaux chapitres de la convention révisée, mais seulement pour les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

Le protocole de 1993 comprend quatorze articles et une annexe de dix chapitres portant modification de l'annexe à la convention internationale de Torremolinos de 1977 et de ses appendices.

➤ *Les articles et le chapitre I annexé*

Le protocole énonce les obligations générales des Parties (article 1<sup>er</sup>) et la définition des termes employés (article 2 et règle 2 du chapitre I annexé).

Le champ d'application du protocole (article 3 et règle 1) vise les navires de pêche en mer, y compris les navires effectuant le traitement du produit de leur pêche, autorisés à battre le pavillon d'une Partie. Le protocole limite les dispositions obligatoires de la convention aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres. En ce qui concerne les navires d'une longueur comprise entre 24 et 45 mètres, l'application des règlements de sécurité dépend de décisions régionales.

Tout navire présentant des caractéristiques nouvelles contribuant à l'amélioration de la sécurité peut être exempté par un Etat Partie de certaines dispositions du protocole. L'exemption concerne également les navires pour lesquels l'application du protocole est considérée déraisonnable et peu pratique en fonction de critères tels que la distance entre la zone d'exploitation du navire et son port d'attache, le type de navire, les conditions météorologiques et l'absence de risques généraux pour la navigation (règle 3).

Des équivalences sont admises à la règle 4 du chapitre I : l'administration maritime peut admettre des installations, matériaux, dispositifs ou appareils particuliers s'il est établi qu'ils sont d'une efficacité au moins égale à celle définie dans le protocole.

Les parties réparées, modifiées ou transformées d'un navire doivent satisfaire au moins aux prescriptions qui lui étaient déjà applicables, et répondre aux prescriptions applicables à un navire neuf si les modifications sont importantes (règle 5).

Les systèmes de visites, de certification comme les dispositions relatives au contrôle sont énoncés à l'article 4 et traités par les règles 6 à 11 du chapitre I annexé. Tout navire tenu de posséder un certificat conforme au protocole est soumis aux contrôles. Lors d'un contrôle, un fonctionnaire habilité doit prendre

les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller s'il existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ne correspond pas aux indications de son armement, même si les certificats présentés sont en cours de validité. Enfin le point 7 de l'article 4 précise que les navires ne battant pas pavillon d'un État Partie au protocole ne peuvent pas bénéficier de conditions plus favorables.

Un inspecteur ou un organisme reconnu doit veiller à ce que les mesures correctives soient prises lorsque l'état du navire ne correspond pas aux indications du protocole. L'administration de l'État du port doit en être informée et doit veiller à empêcher le cas échéant le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier approprié sans danger pour le navire lui-même ou pour les personnes à bord (règle 6).

Tout navire est tenu de posséder un certificat international de sécurité pour navire de pêche, délivré par l'État ou un organisme reconnu. Un certificat international d'exemption doit être délivré par l'État Partie lorsqu'une exemption est accordée (règle 7). Un certificat peut également être délivré par un État Partie à la demande d'un autre (règle 8).

Les certificats, correspondant à ceux annexés au protocole (règle 9), doivent pouvoir être facilement examinés à bord à tout moment (règle 10).

Un certificat peut être délivré pour une période ne dépassant pas quatre ans et ne doit pas être prorogé de plus d'un an, sous réserve des visites périodiques et intermédiaires. Un certificat international d'exemption doit être accordé par la Partie pour les navires bénéficiant d'une exemption. Une prorogation peut être accordée notamment pour permettre au navire de regagner le port de l'État Partie dont il est autorisé à battre le pavillon, en vue d'obtenir un nouveau certificat (règle 11).

Tout navire retenu indûment à la suite d'un contrôle a droit à réparation. Les navires ne battant pas pavillon d'un État Partie au protocole ne peuvent pas bénéficier de conditions plus favorables. Seule la force majeure est un cas d'exemption au protocole pour les navires dispensés de certificat (article 5).

L'article 6 a trait à la communication de renseignements relatifs aux textes d'application du protocole par les Parties et aux organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom.

L'article 7 prévoit qu'une enquête est réalisée par l'État Partie à chaque accident survenu à l'un de ses navires.

Le protocole ne préjuge en rien des revendications et des positions touchant au droit de la mer et à l'étendue des prérogatives de l'État côtier et de l'État du pavillon (article 8).

L'article 9 concerne la signature, la ratification, l'acceptation, l'approbation et l'adhésion au protocole. Les conditions d'entrée en vigueur sont définies à l'article 10 : le protocole de Torremolinos entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze États représentant au moins 14 000 navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres l'auront ratifié.

L'article 11 porte sur les procédures d'amendement du protocole (amendement après examen au sein de l'organisation ou par une conférence).

L'article 12 concerne la dénonciation du protocole, l'article 13 désigne comme dépositaire du protocole le secrétaire général de l'OMI, et l'article 14 définit les langues dans lesquelles le protocole est établi.

#### ➤ *L'annexe (hors chapitre I)*

Les chapitres II à X de l'annexe au protocole contiennent des prescriptions techniques et de procédure concernant la construction, l'étanchéité à l'eau et l'équipement ; la stabilité et l'état correspondant de navigabilité ; les machines et installations électriques et locaux de machines sans présence permanente de personnel ; la prévention, la détection et l'extinction de l'incendie et la lutte contre l'incendie ; la protection de l'équipage ; les engins et dispositifs de sauvetage ; les consignes en cas d'urgence, le rôle d'appel et les exercices ; les radiocommunications ; enfin, l'équipement et les dispositions requis à bord pour la navigation.

L'application du protocole au niveau mondial renforcera la sécurité des navires de pêche et contribuera à une concurrence équitable. En effet, tant que des normes communes de sécurité des navires de pêche ne sont pas respectées au niveau international, les navires battant pavillon des États faisant appliquer les principes du protocole de Torremolinos sont économiquement désavantagés, notamment par un coût plus élevé des navires de pêche.

En France, les dispositions prévues par le protocole sont déjà entrées en vigueur par l'intermédiaire du droit dérivé communautaire et de textes nationaux d'application. Or, la directive 97/70 CE du Conseil modifiée par la directive 2002/35 CE de la Commission précise que les navires de pêche battant pavillon d'un État tiers qui ne sont pas en exploitation dans les eaux intérieures ou territoriales ou qui ne débarquent pas leurs prises dans un port d'un

Etat membre ne seront soumis à un contrôle de conformité au protocole de Torremolinos que lorsque celui-ci sera entré en vigueur.

Par conséquent, l'intérêt de la France est une application au niveau international des dispositions du protocole de Torremolinos. Le contrôle par l'Etat du port des navires de pêche étrangers (non couverts actuellement par les mémorandums d'entente relatifs au contrôle par l'Etat du port) sera possible, ce qui intéresse la France, par exemple à la Réunion.

Fin avril 2005, seuls dix États (Allemagne, Cuba, Danemark, Espagne, Irlande, Islande, Italie, Norvège, Pays-Bas et Suède) représentant 3 060 navires étaient parties au protocole. Ce dernier n'est à ce jour pas encore entré en vigueur (il faut quinze États représentant au moins 14 000 navires d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres), mais l'adhésion de la France la facilitera. Fin 2004, la flotte mondiale était estimée par l'OMI à 56 800 navires de pêche de plus de 24 mètres, dont 30 280 en Chine et 3 650 dans les États de l'Union européenne.

Telles sont les principales observations qu'appelle le protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la convention internationale de Torremolinos de 1977 sur la sécurité des navires de pêche qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.



PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'adhésion au protocole relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, délibéré en Conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

**Article unique**

Est autorisée l'adhésion au protocole relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, fait à Torremolinos le 2 avril 1993 et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 12 avril 2006.

*Signé* : DOMINIQUE de VILLEPIN

Par le Premier ministre :

*Le ministre des affaires étrangères,*

*Signé* : Philippe DOUSTE-BLAZY :



## **ANNEXE**

### PROTOCOLE

relatif à la Convention internationale  
de Torremolinos sur la sécurité  
des navires de pêche

Les Parties au présent Protocole,

*Reconnaissant* que la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, peut contribuer de manière appréciable à la sécurité des navires en général et à la sécurité des navires de pêche en particulier,

*Reconnaissant toutefois* que certaines dispositions de la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, ont suscité des difficultés de mise en œuvre pour un certain nombre d'États possédant d'importantes flottes de pêche battant leur pavillon et ont empêché l'entrée en vigueur de la Convention de 1977 et partant la mise en œuvre à l'échelle mondiale des règles qu'elle contient,

*Désireuses* d'établir d'un commun accord, en matière de sécurité des navires de pêche, les normes les plus élevées que puissent mettre en œuvre, en pratique, tous les Etats concernés.

*Considérant* que le meilleur moyen d'atteindre cet objectif est de conclure un protocole relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977,

Sont convenues de ce qui suit :

#### Article 1<sup>er</sup>

##### *Obligations générales*

1. Les Parties au présent Protocole s'engagent à donner effet aux dispositions :

a) des articles du présent Protocole ; et

b) des règles de l'annexe de la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (ci-après dénommée « la Convention »), sous réserve des modifications énoncées dans l'annexe du présent Protocole.

2. Sous réserve des modifications énoncées dans l'annexe du présent Protocole, les articles du présent Protocole et les règles de l'annexe de la Convention sont considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

3. L'annexe du présent Protocole fait partie intégrante de celui-ci et toute référence au présent Protocole constitue en même temps une référence à son annexe.

## Article 2

### *Définitions*

Aux fins du présent Protocole, sauf disposition expresse contraire :

- a) le terme « Partie » désigne un Etat à l'égard duquel le présent Protocole est entré en vigueur ;
- b) l'expression « navire de pêche » ou le terme « navire » désignent tout navire utilisé à des fins commerciales pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses et autres ressources vivantes de la mer ;
- c) le terme « Organisation » désigne l'Organisation maritime internationale ;
- d) l'expression « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général de l'Organisation ;
- e) le terme « Administration » désigne le gouvernement de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon ;
- f) le terme « règles » désigne les règles figurant à l'annexe de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole.

## Article 3

### *Champ d'application*

1. Le présent Protocole s'applique aux navires de pêche en mer, y compris les navires effectuant aussi le traitement du produit de leur pêche, autorisés à battre le pavillon d'une Partie.
2. Les dispositions de l'annexe ne s'appliquent pas aux navires utilisés exclusivement :
  - a) à des fins sportives ou récréatives ;
  - b) pour le traitement du poisson ou d'autres ressources vivantes de la mer ;
  - c) pour la recherche et la formation ; ou
  - d) pour le transport de cargaisons de poisson.
3. Sauf disposition expresse contraire, les dispositions énoncées dans l'annexe s'appliquent aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.
4. Au cas où une limite de la longueur du navire supérieure à 24 mètres est prescrite dans un chapitre aux fins de l'application des dispositions de ce chapitre, l'Administration détermine lesquelles des règles de ce chapitre devraient être applicables intégralement ou en partie à un navire de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres mais inférieure à la longueur limite prescrite dans ce chapitre et qui est autorisé à battre le pavillon de cet Etat, compte tenu du type, des dimensions et du mode d'exploitation de ce navire.

5. Les Parties s'efforcent d'instaurer, en leur accordant un degré de priorité élevé, des normes uniformes à faire appliquer par les administrations aux navires de pêche visés au paragraphe 4 qui sont exploités dans la même région, en tenant compte du mode d'exploitation, du caractère abrité et des conditions climatiques dans cette région. Ces normes uniformes régionales sont communiquées à l'Organisation qui les communique aux autres Parties pour information.

#### Article 4

##### *Certificats et contrôle de l'Etat du port*

1. Tout navire tenu de posséder un certificat délivré conformément aux règles est sujet, dans un port d'une autre Partie, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par le gouvernement de cette Partie dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu des règles applicables sont en cours de validité.

2. Ces certificats, s'ils sont en cours de validité, sont acceptés à moins qu'il n'existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de ce certificat ou que le navire et son armement ne satisfont pas aux dispositions des règles applicables.

3. Dans les circonstances prévues au paragraphe 2 ou dans le cas où un certificat est venu à expiration ou a cessé d'être valable, le fonctionnaire exerçant le contrôle prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié, sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord.

4. Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant le contrôle informe immédiatement et par écrit le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes reconnus qui sont chargés de la délivrance des certificats sont également avisés. Il est fait rapport à l'Organisation des faits concernant cette intervention.

5. Si l'autorité de l'Etat du port concernée ne peut prendre les mesures spécifiées au paragraphe 3 ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant, cette autorité communique tous les renseignements pertinents intéressant le navire aux Parties mentionnées au paragraphe 4 ainsi qu'aux autorités du port d'escale suivant.

6. Dans l'exercice du contrôle en vertu du présent article, il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indûment le navire. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.

7. Les Parties appliquent aux navires des Etats qui ne sont pas Parties au présent Protocole les prescriptions du présent Protocole dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables.

#### Article 5

### *Force majeure*

1. Un navire qui n'est pas soumis, au moment de son départ pour un voyage quelconque, aux dispositions du présent Protocole ou qui n'est pas tenu de posséder un certificat délivré conformément aux dispositions du présent Protocole, ne doit pas être astreint à ces dispositions en raison d'un déroutement quelconque par rapport au voyage prévu, si ce déroutement est dû au mauvais temps ou à tout autre cas de force majeure.

2. Pour déterminer si un navire est soumis à l'une quelconque des dispositions du présent Protocole, il n'est pas tenu compte des personnes qui se trouvent à bord pour raison de force majeure ou par suite de l'obligation qui incombe à ce navire de transporter des naufragés ou d'autres personnes.

### Article 6

#### *Communication de renseignements*

1. Les Parties communiquent à l'Organisation :

a) le texte des lois, ordonnances, décrets, règlements et autres instruments promulgués sur les diverses questions qui entrent dans le champ d'application du présent Protocole ;

b) la liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir en leur nom pour tout ce qui touche à la conception, à la construction et à l'équipement des navires, conformément aux dispositions du présent Protocole ; et

c) un nombre suffisant de modèles des certificats qu'elles délivrent en application des dispositions du présent Protocole.

2. L'Organisation informe toutes les Parties de toute communication reçue en vertu de l'alinéa a) du paragraphe 1 et leur diffuse les informations qui lui ont été communiquées au titre des alinéas b) et c) du paragraphe 1.

### Article 7

#### *Accidents survenus aux navires de pêche*

1. Chaque Partie fait effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu à l'un quelconque de ses navires soumis aux dispositions du présent Protocole lorsqu'elle estime que cette enquête peut contribuer à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter au présent Protocole.

2. Chaque Partie fournit à l'Organisation toutes informations pertinentes concernant les conclusions de cette enquête en vue de leur diffusion à toutes les Parties. Les rapports ou recommandations établis par l'Organisation sur la base de ces informations ne doivent ni révéler l'identité ou la nationalité des navires en cause ni imputer en aucune manière la responsabilité de cet accident à un navire ou à une personne ou laisser présumer leur responsabilité.

Article 8

*Autres traités et interprétation*

Aucune disposition du présent Protocole ne préjuge les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout Etat touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'Etat côtier et de l'Etat du pavillon.

Article 9

*Signature, ratification, acceptation,*

*approbation et adhésion*

1. Le présent Protocole reste ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1<sup>er</sup> juillet 1993 au 30 juin 1994 et reste ensuite ouvert à l'adhésion. Tous les Etats peuvent devenir Parties au présent Protocole par :

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ; ou

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou

c) adhésion.

2. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

3. Chaque Etat ayant soit signé le présent Protocole sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion conformément aux dispositions du présent article communique au secrétaire général à la date du dépôt de l'instrument susvisé et à la fin de chaque année des renseignements sur le nombre total des navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres autorisés à battre le pavillon de cet Etat.

Article 10

*Entrée en vigueur*

1. Le présent Protocole entre en vigueur 12 mois après la date à laquelle au moins 15 Etats dont le nombre total de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres est au moins égal à 14 000 ont soit signé ce protocole sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé les instruments requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article 9.

2. Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation du présent Protocole ou d'adhésion à celui-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur du présent Protocole, ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument si cette dernière date est postérieure.

3. Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole, celui-ci prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement au présent Protocole est réputé avoir été accepté conformément à l'article 11 s'applique au Protocole dans sa forme modifiée.

## Article 11

### *Amendements*

1. Le présent Protocole peut être modifié par l'une ou l'autre des procédures définies dans le présent article.

2. Amendement après examen par l'Organisation :

a) Tout amendement proposé par une Partie est soumis au Secrétaire général et diffusé par celui-ci à tous les membres de l'Organisation et à toutes les Parties six mois au moins avant son examen.

b) Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis pour examen au Comité de la sécurité maritime de l'Organisation.

c) Les Parties, qu'elles soient ou non membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité de la sécurité maritime aux fins de l'examen et de l'adoption des amendements.

d) Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi conformément à l'alinéa 2 c) (ci-après dénommé « Comité de la sécurité maritime élargi »), à condition qu'un tiers au moins des Parties soient présentes au moment du vote.

e) S'ils sont adoptés conformément à l'alinéa 2 d), les amendements sont communiqués par le Secrétaire général à toutes les Parties.

f)

i) Un amendement à un article est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il a été accepté par les deux tiers des Parties.

ii) Un amendement à l'annexe est réputé avoir été accepté :

aa) à l'expiration d'une période de deux ans à compter de la date d'adoption ; ou

bb) à l'expiration de toute autre période, qui ne pourra toutefois être inférieure à un an, s'il en est décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi.

Toutefois, si pendant la période ainsi spécifiée plus d'un tiers des Parties, ou des Parties dont les navires de pêche représentent au total au moins 65 % du nombre de navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres de toutes les Parties, notifient au Secrétaire général qu'elles élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.

g)

i) Un amendement à un article entre en vigueur, à l'égard des Parties qui l'ont accepté, six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté, et il entre en vigueur à l'égard de chaque Partie qui l'accepte après cette date six mois après son acceptation par cette Partie.

ii) Un amendement à l'annexe entre en vigueur à l'égard de toutes les Parties, à l'exception de celles qui ont élevé une objection contre ledit amendement conformément au sous-alinéa 2 f) ii) et qui n'ont pas retiré cette objection six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté. Toutefois, avant la date fixée pour l'entrée en vigueur d'un amendement, toute Partie peut notifier au Secrétaire général qu'elle se dispense de donner effet à l'amendement pour une période qui ne dépasse pas un an à compter de la date de son entrée en vigueur, ou pour une période plus longue si la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité de la sécurité maritime élargi en décide ainsi au moment de l'adoption de l'amendement.

3. Amendement par une conférence :

a) A la demande d'une Partie appuyée par un tiers au moins des Parties, l'Organisation convoque une conférence des Parties pour examiner les amendements au présent Protocole.

b) Tout amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties aux fins d'acceptation.

c) A moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur selon les procédures prévues aux alinéas 2 f) et 2 g) respectivement, à condition que les références au Comité de la sécurité maritime élargi dans ces alinéas soient considérées comme des références à la conférence.

4. a) Toute Partie ayant accepté un amendement à l'annexe qui est entré en vigueur n'est pas tenue de faire bénéficier du présent Protocole, à l'égard des certificats délivrés, un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat dont le gouvernement a élevé une objection contre ledit amendement conformément aux dispositions du sous-alinéa 2 f) ii) du présent article et qui n'a pas retiré cette objection, mais uniquement dans la mesure où ces certificats se rapportent à des questions auxquelles ledit amendement est applicable.

b) Toute Partie ayant accepté un amendement à l'annexe qui est entré en vigueur fait bénéficier du présent Protocole, à l'égard des certificats délivrés, un navire autorisé à battre le pavillon d'un Etat dont le gouvernement a notifié au Secrétaire général de l'Organisation, conformément aux dispositions du sous-alinéa 2 g) ii) du présent article, qu'il s'est dispensé de donner effet audit amendement.

5. Sauf disposition expresse contraire, tout amendement au présent Protocole qui a trait à la structure du navire n'est applicable qu'aux navires dont, à la date ou après la date d'entrée en vigueur de l'amendement :

a) la quille est posée ; ou

b) une construction identifiable à un navire particulier commence ; ou

c) le montage a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

6. Toute déclaration d'acceptation ou d'objection relative à un amendement ou toute notification communiquée en vertu du sous-alinéa 2 g) ii) du présent article doivent être communiquées par écrit au Secrétaire général de l'Organisation. Celui-ci informe toutes les Parties de cette communication et de la date à laquelle il l'a reçue.

7. Le Secrétaire général de l'Organisation informe toutes les Parties de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article ainsi que de la date à laquelle chaque amendement entre en vigueur.

## Article 12

### *Dénonciation*

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle le Protocole entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification ou à l'expiration de tout délai plus long précisé dans la notification.

## Article 13

### *Dépositaire*

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé « le Dépositaire »).

2. Le Dépositaire :

a) informe les gouvernements de tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou qui y adhèrent :

i) de toute nouvelle signature ou de tout nouveau dépôt d'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et de la date de cette signature ou de ce dépôt ;

ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole ;

iii) de tout dépôt d'instrument dénonçant le présent Protocole, de la date à laquelle cet instrument a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet ;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole aux gouvernements de tous les Etats signataires de ce protocole et à tous les Etats qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Dépositaire en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire général de l'Organisation des

Nations unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies.

Article 14

*Langues*

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

Fait à Torremolinos, ce 2 avril mil neuf cent quatre-vingt-treize.

A N N E X E

MODIFICATIONS APPORTÉES À L'ANNEXE ET AUX APPENDICES DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE TORREMOLINOS SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PÊCHE, 1977

***Règles relatives à la construction***

***et à l'équipement des navires de pêche***

Chapitre 1<sup>er</sup>

**Dispositions générales**

Règle 1

*Application*

Remplacer le texte actuel de la règle 1 par le texte suivant :

« Sauf disposition expresse contraire, les dispositions de la présente annexe s'appliquent aux navires neufs. »

Règle 2

*Définitions*

Insérer ici le texte actuel de la règle 2, sous réserve des modifications suivantes.

La phrase liminaire du paragraphe 1 est remplacée par le texte suivant :

« 1. L'expression "navire neuf" désigne un navire dont, à la date ou après la date d'entrée en vigueur du présent Protocole : »

Au paragraphe 1 *b*), remplacer « de la Convention » par « du présent Protocole ».

Au paragraphe 5, remplacer les mots « creux minimal » par les mots « creux minimal sur quille ».

Remplacer le texte actuel du paragraphe 8 a) par le suivant :

« a) L'expression "creux sur quille" désigne la distance verticale mesurée de la ligne de quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de travail. »

Aux paragraphes 8 b) et 8 c), remplacer « le creux » par « le creux sur quille ».

Insérer un nouveau paragraphe 9 ainsi libellé :

« 9. Le terme "creux (D)" désigne le creux sur quille mesuré au milieu du navire. »

Renommer les paragraphes 10 à 22 qui deviennent les paragraphes 9 à 21 respectivement.

Supprimer les paragraphes 22 à 51 actuels.

### Règle 3

#### *Exemptions*

Insérer ici le texte actuel de la règle 3, sous réserve de la modification suivante.

Remplacer le texte actuel du paragraphe 2 par le texte suivant :

« 2. Les exemptions aux prescriptions du chapitre IX font l'objet de la règle IX/3 et les exemptions aux prescriptions du chapitre X font l'objet de la règle X/2. »

### Règle 4

#### *Equivalences*

Remplacer le texte actuel de la règle 4 par le suivant :

« 1. Lorsque les présentes règles prescrivent 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, s'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 les présentes règles.

2. Toute Administration qui autorise ainsi par substitution une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil particulier ou d'un type donné ou un dispositif doit en communiquer les caractéristiques à l'Organisation avec un rapport sur les essais qui ont été faits. Connaissance en est donnée par l'Organisation aux autres Parties pour l'information de leurs fonctionnaires. »

Règle 5

*Réparations, modifications et transformations*

Insérer ici le texte actuel de la règle 5.

Règle 6

*Visites*

Remplacer le texte actuel de la règle 6 par le suivant :

« 1. Tout navire est soumis aux visites ci-après :

a) Avant la mise en service du navire ou avant que le certificat prescrit par la règle 7 ne lui soit délivré pour la première fois, une visite initiale qui comprend une inspection complète de sa structure, sa stabilité, ses machines, ses aménagements et ses matériaux, y compris la face externe de la coque du navire ainsi que l'intérieur et l'extérieur des chaudières et de l'équipement dans la mesure où le navire est visé par la présente annexe. Cette visite doit permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de la structure, les chaudières, les autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, les installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, les systèmes et les dispositifs de sécurité et de protection contre l'incendie, les engins et les dispositifs de sauvetage, le matériel de navigation de bord, les publications nautiques et autres parties de l'armement satisfont intégralement aux prescriptions de la présente annexe. La visite doit également être faite de façon à garantir que l'état de toutes les parties du navire et de son armement est à tous égards satisfaisant et que le navire est pourvu des feux, des moyens de signalisation sonore et en cas de détresse prescrits par la présente annexe et par le Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur. S'il y a à bord des dispositifs utilisés pour le transfert du pilote, ceux-ci doivent également faire l'objet d'une visite pour vérifier qu'ils sont en bon état de fonctionnement et conformes aux prescriptions pertinentes de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur.

b) Des visites périodiques à intervalles spécifiés ci-après :

i) quatre ans pour ce qui est de la structure, y compris la face externe de la coque du navire, et des machines du navire visées aux chapitres II, III, IV, V et VI ; ainsi qu'il est prévu au paragraphe 1 de la règle 11, cette période peut être prolongée d'un an sous réserve que le navire soit inspecté intérieurement ou extérieurement autant qu'il est raisonnable et possible dans la pratique ;

ii) deux ans pour ce qui est de l'équipement du navire visé aux chapitres II, III, IV, V, VI, VII et X ; et

iii) un an pour ce qui est des installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, et du radiogoniomètre du navire visés aux chapitres VII, IX et X.

Les visites périodiques doivent permettre de s'assurer que les éléments énumérés à l'alinéa a) satisfont intégralement aux prescriptions applicables de la présente annexe, qu'ils sont en bon état de marche et que les renseignements de stabilité peuvent être facilement consultés à bord.

Lorsque la durée du certificat délivré aux termes de la règle 7 ou de la règle 8 est prorogée comme prévu aux paragraphes 2 ou 4 de la règle 11, l'intervalle séparant les visites peut être prolongé en conséquence.

c) En plus des visites périodiques prescrites à l'alinéa b) i), des visites intermédiaires à intervalles spécifiés par l'administration portant sur la structure et les machines du navire. La visite doit aussi permettre de s'assurer qu'aucune transformation qui compromettrait la sécurité du navire ou de l'équipage n'a été effectuée.

d) Les visites périodiques spécifiées aux alinéas b) ii) et b) iii) et les visites intermédiaires spécifiées à l'alinéa c) doivent être portées sur le certificat mentionné à la règle 7 ou à la règle 8, selon qu'il convient.

2. a) L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des dispositions des présentes règles et l'octroi des exemptions à ces dispositions, doivent être effectuées par des agents de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier les inspections et les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

b) Toute Administration désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des inspections et des visites comme prévu à l'alinéa a) doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à :

i) exiger qu'un navire subisse des réparations ;

ii) effectuer des inspections et des visites si les autorités compétentes de l'Etat du port le lui demandent.

L'Administration doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée.

c) 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 doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat pertinent devrait être retiré et l'Administration doit être informée immédiatement ; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port le gouvernement de l'Etat du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le gouvernement de l'Etat du port intéressé doit veiller à empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié sans danger pour le navire lui-même ou pour les personnes à bord.

d) Dans tous les cas, l'Administration doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de l'inspection et de la visite et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

3. a) L'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux prescriptions des présentes règles 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 ou les personnes à bord.

b) Après l'une quelconque des visites prévues à la présente règle, aucun changement ne doit être apporté aux dispositions de structure, aux machines, à l'équipement ni aux autres éléments faisant l'objet de la visite, sauf autorisation de l'Administration.

c) 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 appareils, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément à la présente règle. Si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'Etat du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait. »

#### Règle 7

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 7 par ce qui suit :

##### *« Délivrance des certificats ou apposition d'un visa*

1. a) Un certificat international de sécurité pour navire de pêche doit être délivré, après visite, à tout navire qui satisfait aux prescriptions applicables de la présente annexe.

b) Lorsqu'une exemption est accordée à un navire en application et en conformité des dispositions de la présente annexe, un certificat international d'exemption pour navire de pêche doit être délivré en plus du certificat prescrit à l'alinéa a).

2. Les certificats prévus au paragraphe 1) doivent être délivrés, ou un visa doit être apposé, soit par l'Administration, soit par toute personne ou organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité de la délivrance des certificats. »

#### Règle 8

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 8 par ce qui suit :

##### *« Délivrance de certificats ou apposition d'un visa*

##### *par une autre Partie*

1. Une Partie peut, à la demande d'une autre Partie, faire visiter un navire ; si elle estime que les prescriptions de la présente annexe sont observées, elle doit délivrer des certificats au navire ou autoriser leur délivrance et, le cas échéant, apposer un visa ou autoriser son apposition sur les certificats dont dispose le navire, conformément aux dispositions de la présente annexe.

2. Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être remises dès que possible à l'Administration qui a fait la demande.

3. Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il est délivré à la demande de l'autre Administration ; ce certificat a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de la règle 7. »

#### Règle 9

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 9 par ce qui suit :

##### *« Présentation des certificats et de la fiche d'équipement »*

Les certificats et la fiche d'équipement doivent être établis conformément au modèle qui figure à l'appendice. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte doit comprendre une traduction dans l'une de ces langues à moins que l'Administration le juge superflu, compte tenu de la zone d'exploitation du navire. »

#### Règle 10

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 10 par ce qui suit :

##### *« Disponibilité des certificats »*

Les certificats délivrés en vertu de la règle 7 ou de la règle 8 doivent pouvoir être facilement examinés à bord à tout moment. »

#### Règle 11

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 11 par ce qui suit :

##### *« Durée et validité des certificats »*

1. Un certificat international de sécurité pour navire de pêche doit être délivré pour une période ne dépassant pas quatre ans et ne doit pas être prorogé de plus d'un an, sous réserve des visites périodiques et intermédiaires prescrites à la règle 6 1 b) et 6 1 c), sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2, 3 et 4. Un certificat international d'exemption pour navire de pêche ne peut avoir une durée de validité supérieure à celle du certificat international de sécurité pour navire de pêche.

2. Si, à la date d'expiration ou de cessation de la validité de son certificat, un navire ne se trouve pas dans un port de la Partie dont il est autorisé à battre le pavillon, la validité du certificat peut être prorogée par cette Partie. Une telle prorogation ne doit toutefois être accordée que pour permettre au navire de regagner un port de cette Partie ou le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure paraît opportune et raisonnable.

3. Aucun certificat ne doit ainsi être prorogé pour une période de plus de cinq mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans un port de la Partie dont il est autorisé à battre le pavillon ou dans le port où il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat.

4. Un certificat qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions du paragraphe 2 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.

5. Un certificat délivré en vertu de la règle 7 ou de la règle 8 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

a) si les visites pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés à la règle 6 ;

b) si les visas prévus dans les présentes règles n'ont pas été apposés sur le certificat ;

c) si un navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions de la règle 6 3 a) et 6 3 b). Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de l'Etat dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies des certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies du rapport de visite pertinent, le cas échéant. »

## Chapitre II

### **Construction, étanchéité à l'eau et équipement**

#### Règle 1

##### *Construction*

Insérer ici le texte actuel de la règle 12 sous réserve de la modification suivante :

Au paragraphe 5, remplacer la mention du « paragraphe 21 de la règle 2 » par une mention de la « règle 1/2 22 ».

#### Règle 2

##### *Portes étanches à l'eau*

Insérer ici le texte actuel de la règle 13 sous réserve de la modification suivante :

Au paragraphe 1, remplacer la mention du « paragraphe 3 de la règle 12 » par une mention de « la règle 1 3 ».

#### Règle 3

Remplacer le texte actuel et le titre de la règle 14 par ce qui suit :

##### *« Intégrité de la coque »*

1. Les ouvertures extérieures doivent pouvoir être fermées de manière à empêcher l'eau de pénétrer dans le navire. Les ouvertures de pont qui peuvent être ouvertes pendant les opérations de pêche doivent normalement être situées près de l'axe longitudinal du navire. Toutefois, l'Administration peut approuver des mesures différentes si elle est convaincue que la sécurité du navire n'en sera pas diminuée.

2. A bord des chalutiers pêchant par l'arrière, les panneaux des cales à poisson doivent être actionnés par une source d'énergie et susceptibles d'être

commandés à partir d'un quelconque emplacement d'où l'on puisse voir sans encombre le fonctionnement des panneaux. »

#### Règle 4

##### *Portes étanches aux intempéries*

Insérer ici le texte actuel de la règle 15, sous réserve de la modification suivante :

Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 1 :

« L'Administration peut, si cela ne porte pas atteinte à la sécurité de l'équipage, autoriser que les portes des locaux de congélation ne puissent être ouvertes que d'un côté seulement, à condition qu'un dispositif d'alarme approprié soit installé pour empêcher que des personnes soient enfermées dans ces locaux. »

#### Règle 5

##### *Écoutilles fermées par des panneaux en bois*

Insérer ici le texte actuel de la règle 16.

#### Règle 6

##### *Écoutilles fermées par des panneaux en matériau*

##### *autre que le bois*

Insérer ici le texte actuel de la règle 17, sous réserve de la modification suivante :

Remplacer le paragraphe 1 par le texte suivant :

« 1. La hauteur sur pont des surbaux d'écouille doit être celle indiquée à la règle 5.1. Si l'expérience acquise en cours d'exploitation le justifie, et si l'Administration l'autorise, on peut réduire la hauteur de ces surbaux d'écouille ou les supprimer entièrement, à condition que la sécurité du navire ne s'en trouve pas compromise. Dans ce cas, les ouvertures d'écouille doivent être aussi petites que possible et les panneaux doivent être fixés à demeure au moyen de charnières ou de dispositifs équivalents et pouvoir être fermés et assujettis rapidement, ou être fixés d'une façon aussi efficace jugée satisfaisante par l'Administration. »

#### Règle 7

##### *Ouvertures de la tranche des machines*

Insérer ici le texte actuel de la règle 18, sous réserve de la modification suivante :

Au paragraphe 1, remplacer la mention de « la règle 15 » par une mention de « la règle 4 ».

#### Règle 8

##### *Autres ouvertures de pont*

Insérer ici le texte actuel de la règle 19.

Règle 9

*Manches à air*

Insérer ici le texte actuel de la règle 20.

Règle 10

*Tuyaux de dégagement d'air*

Insérer ici le texte actuel de la règle 21.

Règle 11

*Dispositifs de sonde*

Insérer ici le texte actuel de la règle 22.

Règle 12

*Hublots et fenêtres*

Insérer ici le texte actuel de la règle 23, sous réserve des modifications ci-après :

Insérer le nouveau paragraphe 3 ci-après :

« 3. Les hublots installés à une hauteur inférieure à 1 000 millimètres au-dessus de la flottaison d'exploitation la plus élevée doivent être du type fixe. »

Re-numéroter les paragraphes 3 à 5 actuels, qui deviennent les paragraphes 4 à 6, respectivement.

Ajouter la phrase suivante à la fin du nouveau paragraphe 4 :

« Ceux qui risquent d'être endommagés par des appareils de pêche doivent être protégés de manière appropriée. »

Règle 13

*Prises d'eau et décharges*

Insérer ici le texte actuel de la règle 24, sous réserve de la modification suivante :

Au paragraphe 1, remplacer la mention de « la règle 15 » par une mention de « la règle 4 ».

Règle 14

*Sabords de décharge*

Insérer ici le texte actuel de la règle 25.

Règle 15

*Appareaux de mouillage et d'amarrage*

Insérer ici le texte actuel de la règle 26.

Chapitre III

**Stabilité et état correspondant de navigabilité**

Règle 1

*Dispositions générales*

Insérer ici le texte actuel de la règle 27, sous réserve de la modification suivante :

Remplacer la mention de « la règle 33 » par une mention de « la règle 7 ».

Règle 2

*Critères de stabilité*

Insérer ici le texte actuel de la règle 28, sous réserve de la modification suivante :

Dans l'avant-dernière phrase du paragraphe 1 a), remplacer les mots « étanche à l'eau » par les mots « étanche aux intempéries ».

Règle 3

*Envahissement des cales à poisson*

Insérer ici le texte actuel de la règle 29, sous réserve de la modification suivante :

Remplacer la mention du « paragraphe 1 de la règle 28 » par une mention de « la règle 2 1 ».

Règle 4

*Méthodes spéciales de pêche*

Insérer ici le texte actuel de la règle 30, sous réserve de la modification suivante :

Remplacer la mention du « paragraphe 1 de la règle 28 » par une mention de « la règle 2 1 ».

Règle 5

*Vents violents et roulis important*

Insérer ici le texte actuel de la règle 31.

Règle 6

*Eau embarquée sur le pont*

Insérer ici le texte actuel de la règle 32.

Règle 7

*Conditions d'exploitation*

Insérer ici le texte actuel de la règle 33, sous réserve des modifications suivantes :

Au paragraphe 1, remplacer les deux points figurant à la fin de la phrase d'introduction par une virgule et ajouter les mots « selon le cas ».

Remplacer l'alinéa d) du paragraphe 1 par le texte suivant :

« d) Navire à l'arrivée au port d'origine avec 10 % d'approvisionnement en matières consommables, en combustible, etc. et un chargement de poisson minimal qui représente normalement 20 % d'un plein chargement mais peut atteindre 40 %, à condition que l'Administration soit convaincue que les caractéristiques d'exploitation justifient cette valeur.

Au paragraphe 2, remplacer la mention de "la règle 28" par une mention de "la règle 2" et au paragraphe 3 la mention de "la règle 34" par une mention de "la règle 8". »

Règle 8

*Accumulation de glace*

Insérer ici le texte actuel de la règle 34.

Règle 9

*Essai de stabilité*

Insérer ici le texte actuel de la règle 35.

Règle 10

*Informations relatives à la stabilité*

Insérer ici le texte actuel de la règle 36.

Règle 11

*Cloisons amovibles des cales à poisson*

Insérer ici le texte actuel de la règle 37.

Règle 12

*Hauteur d'étrave*

Insérer ici le texte actuel de la règle 38.

Règle 13

*Tirant d'eau d'exploitation maximal admissible*

Insérer ici le texte actuel de la règle 39.

Règle 14

*Compartimentage et stabilité après avarie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 40.

Chapitre IV

**Machines et installations électriques et locaux de machines  
sans présence permanente de personnel**

***Partie A***

**Dispositions générales**

Règle 1

Insérer ici le texte suivant :

*« Application »*

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres. »

Règle 2

Insérer ici le texte suivant :

*« Définitions »*

1. L'expression "appareil à gouverner principal" désigne les machines, 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 (par exemple, la barre ou le secteur de barre) qui sont nécessaires pour déplacer le gouvernail et gouverner le navire dans des conditions normales de service.

2. L'expression "moyen auxiliaire de commande du gouvernail" désigne le matériel prévu pour déplacer le gouvernail et gouverner le navire en cas de défaillance de l'appareil à gouverner principal.

3. L'expression "groupe-moteur de l'appareil à gouverner" désigne :

a) un moteur électrique et le matériel électrique connexe, dans le cas d'un appareil à gouverner électrique ;

b) un moteur électrique et le matériel électrique connexe ainsi que la pompe à laquelle le moteur est relié, dans le cas d'un appareil à gouverner électrohydraulique ;

c) un moteur d'entraînement et la pompe à laquelle il est relié, dans le cas d'autres appareils à gouverner hydrauliques.

4. L'expression "vitesse maximale de service en marche avant" désigne la vitesse de service prévue la plus grande que le navire peut maintenir en mer lorsqu'il est à son tirant d'eau maximal admissible en exploitation.

5. L'expression "vitesse maximale en marche arrière" désigne la vitesse que le navire est supposé pouvoir atteindre lorsqu'il utilise la puissance maximale en marche arrière prévue à la conception et qu'il est à son tirant d'eau maximal admissible en exploitation.

6. L'expression "groupe de traitement du combustible liquide" désigne un équipement servant à préparer le combustible liquide destiné à alimenter une chaudière ou un équipement servant à préparer le combustible liquide destiné à un moteur à combustion interne ; il comprend les pompes, les filtres et les réchauffeurs traitant le combustible à une pression supérieure à 0,18 newton par millimètre carré.

7. L'expression "conditions normales d'exploitation et d'habitabilité" désigne les conditions dans lesquelles le navire dans son ensemble, les machines, les moyens destinés à assurer la propulsion principale et auxiliaire, l'appareil à gouverner et le matériel connexe, les systèmes visant à assurer la sécurité de la navigation et à limiter les risques d'incendie et d'envahissement, les moyens nécessaires aux signaux et aux communications intérieurs et extérieurs, les moyens d'évacuation et les treuils des canots de secours sont en état de marche et dans lesquelles les conditions minimales de confort et d'habitabilité sont satisfaisantes.

8. L'expression "navire privé d'énergie" désigne un navire dont l'appareil propulsif principal, les chaudières et les appareils auxiliaires ne fonctionnent pas, faute d'énergie.

9. L'expression "tableau principal" désigne un tableau alimenté directement par la source principale d'énergie électrique et destiné à distribuer l'énergie électrique.

10. L'expression "locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel" désigne les locaux dans lesquels se trouvent l'appareil propulsif principal et les appareils auxiliaires ainsi que toutes les sources d'énergie électrique principale et qui ne sont pas gardés en permanence dans toutes les conditions d'exploitation, y compris pendant la manœuvre. »

### Règle 3

#### *Dispositions générales*

Insérer ici le texte actuel de la règle 41, sous réserve des modifications suivantes :

Au paragraphe 7, remplacer la mention des « règles 54 à 56 » par une mention des « règles 16 à 18 ». Au paragraphe 8, remplacer la mention des « règles 57 à 62 » par une mention des « règles 19 à 24 », la mention des

« règles 41 à 56 » par une mention des « règles 3 à 18 » et la mention des « règles 63 à 105 » par une mention des « règles 1 à 4 » respectivement.

## **Partie B**

### **Installations de machines**

Remplacer la note qui suit immédiatement le titre par le texte suivant :

« (Voir également la règle 3) »

Règle 4

*Machines*

Insérer ici le texte actuel de la règle 42.

Règle 5

*Marche arrière*

Insérer ici le texte actuel de la règle 43.

Règle 6

*Chaudières à vapeur, circuits d'alimentation*

*et tuyautages de vapeur*

Insérer ici le texte actuel de la règle 44.

Règle 7

*Communication entre la timonerie et les locaux de machines*

Remplacer le texte actuel de la règle 45 par le texte suivant :

« Deux moyens distincts de communication entre la timonerie et la plateforme de commande des locaux de machines doivent être prévus, l'un de ces moyens devant être un transmetteur d'ordres aux machines du type télégraphe. »

Règle 8

*Commande de l'appareil propulsif à partir de la timonerie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 46, sous réserve des modifications suivantes :

Supprimer la dernière phrase du paragraphe 1 d). Au paragraphe 1 e) iii), remplacer la mention du « paragraphe 5 de la règle 42 » par une mention de la « règle 4 5 ».

Règle 9

*Circuits d'air comprimé*

Insérer ici le texte actuel de la règle 47.

Règle 10

*Dispositions relatives au combustible liquide,  
à l'huile de graissage et aux autres huiles inflammables*

Insérer ici le texte actuel de la règle 48, sous réserve des modifications suivantes :

Remplacer la troisième phrase du paragraphe 2 par le texte suivant :

« On peut utiliser des jauges en verre suffisamment épais protégées par un étui en métal, à condition d'installer des soupapes à fermeture automatique. »

Ajouter le nouveau paragraphe 12 ci-après :

« 12. Les combustibles liquides, l'huile de graissage et les autres huiles inflammables ne doivent pas être transportés dans des citernes de coqueron avant. »

Règle 11

*Installations, d'assèchement*

Insérer ici le texte actuel de la règle 49, sous réserve de la modification suivante.

Ajouter la phrase suivante à la fin du paragraphe 2 *b* :

« Toutefois, le diamètre intérieur réel du collecteur principal de cale peut être arrondi aux dimensions normalisées les plus proches jugées acceptables par l'Administration. »

Règle 12

*Protection contre les bruits*

Insérer ici le texte actuel de la règle 50.

Règle 13

*Appareil à gouverner*

Insérer ici le texte actuel de la règle 51.

Règle 14

*Dispositif d'alarme destiné à prévenir les mécaniciens*

Insérer ici le texte actuel de la règle 52.

Règle 15

*Installations frigorifiques pour la conservation de la prise*

Insérer ici le texte actuel de la règle 53, sous réserve de la modification suivante :

Remplacer le texte des paragraphes 1 et 2 par le suivant :

« 1. Les installations frigorifiques doivent être conçues, construites, soumises à des essais et mises en place de manière à ce qu'il soit tenu compte de la sécurité de l'installation ainsi que des émissions de chlorofluorocarbones (CFC) ou autres substances appauvrissant la couche d'ozone en provenance de l'agent réfrigérant dont la quantité ou la concentration présente des risques pour la santé de l'homme ou pour l'environnement ; ces installations doivent être jugées satisfaisantes par l'Administration.

2. Les agents réfrigérants utilisés dans les installations frigorifiques doivent être jugés satisfaisants par l'Administration. Toutefois, le chlorure de méthyle ou les CFC dont le potentiel d'appauvrissement de la couche d'ozone est supérieur à 5 % de CFC-11 ne doivent pas être utilisés comme agents réfrigérants. »

### **Partie C**

#### **Installations électriques**

Remplacer la note qui suit immédiatement le titre par le texte suivant :

« (Voir également la règle 3) »

#### Règle 16

##### *Source principale d'énergie électrique*

Insérer ici le texte actuel de la règle 54, sous réserve des modifications suivantes :

Au paragraphe 1 *b*), remplacer la mention de « l'alinéa *a*) du paragraphe 6 de la règle 41 » par une mention de « la règle 3 6 *a*) » et supprimer la dernière phrase. Au paragraphe 1 *c*), remplacer la mention de « l'alinéa *a*) du paragraphe 6 de la règle 41 » par une mention de « la règle 3 6 *a*) ».

#### Règle 17

##### *Source d'énergie électrique de secours*

Insérer ici le texte actuel de la règle 55 sous réserve des modifications suivantes.

Remplacer la phrase liminaire du paragraphe 2 par le texte suivant :

« 2. La source d'énergie électrique de secours doit pouvoir, compte tenu du courant de démarrage et de la nature transitoire de certaines charges, alimenter simultanément pendant une durée de trois heures au moins : ».

Insérer un nouveau paragraphe 2 *a*) ainsi libellé :

« *a*) L'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite à la règle IX/6 1 *a*) et *b*) et, le cas échéant :

i) l'installation radioélectrique à ondes hectométriques prescrite à la règle IX/8 1 *a*) et *b*) et à la règle IX/9 1 *b*) et *c*) ;

ii) la station terrienne de navire prescrite à la règle IX/9 1 *a*) ; et

iii) l'installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques prescrite à la règle IX/9 2 *a*) et *b*) et à la règle IX/10 1. »

Au paragraphe 2, les alinéas a), b) et c) actuels deviennent les alinéas b), c) et d), respectivement.

Au paragraphe 4 b), remplacer la mention des « alinéas a) et b) du paragraphe 2 » par une mention du « paragraphe 2 b) et c) ».

Dans la première phrase du paragraphe 6, supprimer les mots « à l'exception des batteries utilisées pour l'émetteur-récepteur radioélectrique à bord des navires d'une longueur inférieure à 45 mètres ». Dans le même paragraphe, remplacer l'avant-dernière phrase par ce qui suit :

« L'installation du tableau de secours doit être telle que, en cas de défaillance de la source principale d'énergie, la source d'énergie de secours soit automatiquement branchée. »

#### Règle 18

##### *Précautions contre les électrocutions, l'incendie*

##### *et autres accidents d'origine électrique*

Insérer ici le texte actuel de la règle 56, sous réserve des modifications suivantes.

Remplacer le texte du paragraphe 4 par le texte suivant :

« 4. a) Lorsqu'on utilise un réseau de distribution primaire ou secondaire sans mise à la masse pour l'énergie, le chauffage ou l'éclairage, il convient de prévoir un dispositif qui puisse mesurer en permanence le degré d'isolation par rapport à la masse.

b) Lorsque le réseau de distribution est conforme à l'alinéa a) et qu'on utilise une tension dépassant 55 volts en courant continu ou 55 volts en valeur efficace entre les conducteurs, il convient de prévoir un dispositif qui puisse mesurer en permanence le degré d'isolation par rapport à la masse et donner une alerte sonore ou visuelle lorsque le degré d'isolation est anormalement bas.

c) Les systèmes de distribution qui sont alimentés sous une tension égale ou inférieure à 250 volts en courant continu ou 250 volts en valeur efficace entre les conducteurs et dont la complexité est limitée peuvent satisfaire à l'alinéa a), sous réserve que ces conditions soient jugées satisfaisantes par l'Administration. »

Au paragraphe 6 a), remplacer la mention de « la règle 51 » par une mention de « la règle 13 ».

#### **Partie D**

##### **Locaux de machines exploités**

##### **sans présence permanente de personnel**

Remplacer le texte qui suit immédiatement le titre par le suivant :

« (Voir également la règle 3) »

#### Règle 19

*Protection contre l'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 57, sous réserve des modifications suivantes :

Supprimer la dernière phrase du paragraphe 4.

Au paragraphe 8, remplacer la mention des « règles 83 et 101 » par une mention des « règles V/22 et V/40 ».

Au paragraphe 10, remplacer la mention de « la règle 62 » par une mention de « la règle 24 ».

Règle 20

*Protection contre l'envahissement*

Insérer ici le texte actuel de la règle 58 sous réserve de la modification suivante :

Remplacer le texte du paragraphe 2 par le texte suivant :

« 2. Les commandes de toute soupape desservant une prise d'eau de mer, une décharge située en dessous de la flottaison ou un système d'aspiration aux bouchains doivent être placées de manière que l'on dispose d'un délai suffisant pour les actionner en cas d'envahissement du local. »

Règle 21

*Communications*

Insérer ici le texte actuel de la règle 59, sous réserve de la modification suivante :

Remplacer la mention de « la règle 45 » par une mention de « la règle 7 ».

Règle 22

*Dispositif d'alarme*

Insérer ici le texte actuel de la règle 60, sous réserve de la modification suivante :

Remplacer le texte du paragraphe 2 a), b) et c) par ce qui suit :

« a) Le dispositif doit être capable de déclencher une alarme sonore dans les locaux de machines et doit indiquer par des signaux lumineux distincts, à un emplacement approprié, le déclenchement de chaque alarme.

b) Le dispositif d'alarme doit être relié aux cabines des mécaniciens par l'intermédiaire d'un commutateur qui assure la liaison avec l'une de ces cabines et avec les locaux de réunion des mécaniciens s'il en existe. L'Administration peut autoriser d'autres arrangements garantissant une sécurité équivalente.

c) Une alarme doit se déclencher pour prévenir les mécaniciens ainsi que les personnes de quart à la timonerie si aucune mesure n'a été prise dans un délai limité spécifié par l'Administration pour remédier à une défaillance. »

Règle 23

*Dispositions spéciales applicables aux machines,  
aux chaudières et aux installations électriques*

Insérer ici le texte actuel de la règle 61, sous réserve de la modification suivante :

Au paragraphe 3 c), remplacer la mention de « la règle 60 » par une mention de « la règle 22 ».

Règle 24

*Dispositif de sécurité*

Insérer ici le texte actuel de la règle 62.

Chapitre V

**Prévention, détection et extinction de l'incendie  
et lutte contre l'incendie**

Remplacer le texte qui suit immédiatement le titre par le suivant :

« (Voir également la règle IV/19) »

Remplacer le titre actuel de la partie A par le suivant :

**« Partie A**

***Dispositions générales »***

Règle 1

*Dispositions générales*

Insérer ici le texte actuel de la règle 63.

Règle 2

Insérer ici le texte suivant :

*« Définitions*

1. 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 degrés Celsius, cette propriété étant déterminée à la satisfaction de l'Administration au moyen d'une méthode d'essai agréée. Tout autre matériau est considéré comme matériau combustible.

2. L'expression "essai au feu standard" désigne un essai au cours duquel des échantillons de cloisons ou de ponts sont soumis, dans le four d'essai, à des températures correspondant approximativement à la courbe standard température-temps. Les échantillons doivent avoir une surface exposée d'au moins 4,65 mètres carrés et au moins 2,44 mètres de hauteur (ou de longueur

dans le cas des ponts), ressembler le plus possible à la construction prévue et comporter, le cas échéant, un joint au moins. La courbe standard température-temps est une courbe régulière qui passe par les points suivants, ces points représentant des élévations de température par rapport à la température initiale du four :

Au bout des 5 premières minutes : 556 degrés Celsius ;

Au bout des 10 premières minutes : 659 degrés Celsius ;

Au bout des 15 premières minutes : 718 degrés Celsius ;

Au bout des 30 premières minutes : 821 degrés Celsius ;

Au bout des 60 premières minutes : 925 degrés Celsius.

3. L'expression « cloisonnements du type A » désigne des cloisons et des ponts conformes aux dispositions suivantes :

a) ils doivent être construits en acier ou autre matériau équivalent ;

b) ils doivent être convenablement raidis ;

c) ils doivent être construits de façon à pouvoir empêcher le passage de la fumée et des flammes jusqu'à la fin d'un essai au feu standard d'une heure ; et

d) ils doivent être isolés au moyen de matériaux incombustibles approuvés, de manière que la température moyenne de la surface non exposée ne s'élève pas de plus de 139 degrés Celsius par rapport à la température initiale et que la température en un point quelconque de cette surface, joints compris, ne s'élève pas de plus de 180 degrés Celsius par rapport à la température initiale, dans les délais ci-après :

Classe « A-60 » : 60 minutes ;

Classe « A-30 » : 30 minutes ;

Classe « A-15 » : 15 minutes ;

Classe « A-0 » : 0 minute.

L'Administration peut exiger que l'on procède à l'essai d'une cloison ou d'un pont prototype pour s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions ci-dessus touchant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température.

4. L'expression « cloisonnements du type B » désigne des cloisons, ponts, plafonds ou vaigrages conformes aux dispositions suivantes :

a) ils doivent être construits de façon à pouvoir empêcher le passage des flammes jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard ;

b) ils doivent avoir un degré d'isolation tel que la température moyenne de la face non exposée ne s'élève pas de plus de 139 degrés Celsius par rapport à la température initiale et que la température en un point quelconque de cette surface, joints compris, ne s'élève pas de plus de 225 degrés Celsius par rapport à la température initiale, dans les délais ci-après :

Classe « B-15 » : 15 minutes ;

Classe "B-0" : 0 minute ; et

c) ils doivent être construits en matériaux incombustibles approuvés et tous les matériaux servant à leur construction et à leur fixation doivent être incombustibles ; toutefois, des revêtements combustibles peuvent être autorisés s'ils satisfont aux dispositions pertinentes du présent chapitre.

L'Administration peut exiger que l'on procède à l'essai d'une cloison prototype pour s'assurer qu'elle satisfait aux prescriptions ci-dessus touchant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température.

5. L'expression "cloisonnements du type "C" " désigne des cloisonnements construits en matériaux incombustibles approuvés. Ces cloisonnements n'ont pas à satisfaire aux prescriptions concernant le passage de la fumée et des flammes et l'élévation de température. Les revêtements combustibles sont autorisés s'ils satisfont aux autres prescriptions du présent chapitre.

6. L'expression "cloisonnements du type "F" " désigne des cloisons, ponts, plafonds ou vaigrages conformes aux dispositions suivantes :

a) ils doivent être construits de façon à pouvoir empêcher le passage des flammes jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard ; et

b) ils doivent avoir un degré d'isolation tel que la température moyenne de la face non exposée ne s'élève pas de plus de 139 degrés Celsius par rapport à la température initiale et que la température en un point quelconque de cette surface, joints compris, ne s'élève pas de plus de 225 degrés Celsius par rapport à la température initiale, jusqu'à la fin de la première demi-heure de l'essai au feu standard.

L'Administration peut exiger que l'on procède à l'essai d'une cloison prototype pour s'assurer qu'elle satisfait aux prescriptions ci-dessus touchant l'intégrité de la cloison et l'élévation de température.

7. L'expression "plafonds ou vaigrages continus du type "B" " désigne des plafonds ou vaigrages du type "B" qui se prolongent jusqu'à un cloisonnement du type "A" ou "B".

8. L'expression "acier ou autre matériau équivalent" désigne de l'acier ou tout matériau qui, de lui-même 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'essai au feu standard approprié (par exemple, un alliage d'aluminium convenablement isolé).

9. L'expression "faible pouvoir propagateur de flamme" signifie que la surface considérée s'opposera à la propagation des flammes, ceci devant être établi d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration à l'issue d'un essai approprié.

10. L'expression "locaux d'habitation" désigne les locaux de réunion, coursives, locaux sanitaires, cabines, bureaux, hôpitaux, cinémas, salles de jeux et de loisirs, offices ne contenant pas d'appareils de cuisson et locaux de même nature.

11. L'expression "locaux de réunion" désigne les parties des locaux d'habitation constituées par les halls, salles à manger, salons et autres locaux de même nature entourés de cloisonnements permanents.

12. 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, locaux de même nature, ainsi que les puits qui y aboutissent.

13. L'expression "postes de sécurité" désigne les locaux dans lesquels se trouvent les appareils radioélectriques, les appareils principaux de navigation ou la source d'énergie de secours ou dans lesquels est centralisé le matériel de signalisation ou de commande d'extinction de l'incendie.

14. L'expression "locaux de machines de la catégorie A" désigne les locaux et les puits y aboutissant qui contiennent des machines à combustion interne utilisées :

a) pour la propulsion principale ; ou

b) à toutes autres fins lorsque leur puissance totale est d'au moins 750 kilowatts,

ou qui contiennent une chaudière à combustible liquide ou un groupe de traitement du combustible liquide.

15. L'expression "locaux de machines" désigne les locaux de machines de la catégorie A, tous les autres locaux qui contiennent l'appareil propulsif, des chaudières, des groupes de traitement du combustible liquide, des machines à vapeur et des moteurs à combustion interne, des génératrices, l'appareil à gouverner, les machines électriques principales, des postes de mazoutage, des installations frigorifiques, des dispositifs de stabilisation, des installations de ventilation et de conditionnement d'air et les locaux de même nature ainsi que les puits qui y aboutissent. »

Après la règle 2, insérer le titre suivant :

**« Partie B**

***Mesures de protection contre l'incendie applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 60 mètres »***

Règle 3

*Structure*

Insérer ici le texte actuel de la règle 64.

Règle 4

*Cloisons situées à l'intérieur des locaux d'habitation*

*et des locaux de service*

Insérer ici le texte actuel de la règle 65, sous réserve de la modification suivante :

Aux paragraphes 3 et 4, remplacer la mention de « la règle 68 » par une mention de « la règle 7 ».

Règle 5

*Protection des escaliers et des cages d'ascenseurs dans les locaux d'habitation  
les locaux de service et les postes de sécurité*

Insérer ici le texte actuel de la règle 66.

Règle 6

*Portes dans les cloisons d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 67.

Règle 7

*Intégrité au feu des cloisons et des ponts*

Insérer ici le texte actuel de la règle 68, sous réserve des modifications suivantes :

Au paragraphe 2 *b*) iii), remplacer la mention des « paragraphes 41 et 42 de la règle 2 » par une mention des « règles 2 10 et 2 11 ».

Au paragraphe 2 *b*) vi), remplacer la mention du « paragraphe 45 de la règle 2 » par une mention de la « règle 2 14 ».

Au paragraphe 2 *b*) vii), remplacer la mention du « paragraphe 46 de la règle 2 » par une mention de la « règle 2 15 ».

Dans la note « *c* » relative aux tables 1 et 2, remplacer la mention des « règles 65 et 66 » par une mention des « règles 4 et 5 ».

Insérer la nouvelle note « *f* » suivante après la note « *e* » relative aux tables 1 et 2 :

« *f*) Il n'est pas nécessaire de mettre en place une isolation contre l'incendie lorsque, de l'avis de l'Administration, les risques d'incendie dans un local de machines de la catégorie (7) sont faibles ou inexistants. »

Au paragraphe 5, remplacer la mention du « paragraphe 1 de la règle 64 » par une mention de la « règle 3 1 ».

Règle 8

*Détails de construction*

Insérer ici le texte actuel de la règle 69.

Règle 9

*Dispositifs de ventilation*

Insérer ici le texte actuel de la règle 70, sous réserve de la modification suivante :

Supprimer le paragraphe 1 et renuméroter les paragraphes 2 à 6 qui deviennent les paragraphes 1 à 5.

Règle 10

*Appareils de chauffage*

Insérer ici le texte actuel de la règle 71, sous réserve des modifications suivantes.

Au paragraphe 2, remplacer la mention de la « règle 20 » par une mention de la « règle II/9 ».

Au paragraphe 4, remplacer la mention de la « règle 73 » par une mention de la « règle 12 ».

Règle 11

*Divers*

Insérer ici le texte actuel de la règle 72.

Règle 12

*Entreposage des bouteilles de gaz  
et des autres produits dangereux*

Insérer ici le texte actuel de la règle 73.

Règle 13

*Moyens d'évacuation*

Insérer ici le texte actuel de la règle 74, sous réserve des modifications suivantes :

Au paragraphe 1 d), ajouter « et » après le point-virgule.

Au paragraphe 1 e), remplacer le point-virgule et le mot « et » par un point. Supprimer le paragraphe 1 f).

Règle 14

*Dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée,  
d'alarme et de détection de l'incendie (méthode IIF)*

Insérer ici le texte actuel de la règle 75.

Règle 15

*Dispositif automatique d'alarme et de détection  
de l'incendie (méthode III F)*

Insérer ici le texte actuel de la règle 75, sous réserve des modifications suivantes :

Au paragraphe 4, remplacer « 57 degrés Celsius » par « 54 degrés Celsius » et « 74 degrés Celsius » par « 78 degrés Celsius ».

Règle 16

*Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie dans les espaces  
à cargaison présentant un risque élevé d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 77.

Règle 17

*Pompes d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 78, sous réserve des modifications suivantes :

Au paragraphe 3 *b)*, remplacer la mention de « l'alinéa *a)* du paragraphe 2 de la règle 80 » par une mention de « la règle 19 2 *a)* ».

Au paragraphe 4 *c)*, remplacer la mention de « la règle 55 » par une mention de « la règle IV/17 ».

Règle 18

*Collecteurs d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 79, sous réserve des modifications suivantes :

Au paragraphe 1 *a)*, remplacer la mention de « l'alinéa *a)* du paragraphe 2 de la règle 80 » par une mention de « la règle 19 2 *a)* ».

Remplacer le paragraphe 1 *b)* par le texte suivant :

« *b)* Les collecteurs d'incendie ne doivent 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 et pour le fonctionnement des éjecteurs de cale, si l'efficacité du système de lutte contre l'incendie peut être maintenue. »

Remplacer la mention du « paragraphe 5 de la règle 80 », qui figure à l'alinéa *b)* du paragraphe 2, par une mention de la « règle 19 5 ».

Règle 19

*Bouches d'incendie, manches et ajutages*

Insérer ici le texte actuel de la règle 80, sous réserve de la modification suivante :

Au paragraphe 5 c), remplacer la mention de « l'alinéa b) du paragraphe 2 de la règle 79 » par une mention de « la règle 18 2 b) ».

Règle 20

*Extincteurs d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 81, sous réserve de la modification suivante :

Au paragraphe 1, remplacer « 14 litres » par « 13,5 litres ».

Règle 21

*Extincteurs portatifs dans les postes de sécurité,  
les locaux d'habitation et les locaux de service*

Insérer ici le texte actuel de la règle 82.

Règle 22

*Dispositifs d'extinction de l'incendie  
dans les locaux de machines*

Insérer ici le texte actuel de la règle 83, sous réserve des modifications suivantes :

Au paragraphe 1 a) iii), supprimer le membre de phrase « , tels que le bromochlorodifluorométhane ou le bromotrifluorométhane ».

Insérer le nouveau paragraphe 1 b) ci-après :

« b) L'installation de nouveaux dispositifs à hydrocarbures halogénés utilisés comme agents d'extinction de l'incendie est interdite à bord des navires neufs et existants. »

Au paragraphe 1, renuméroter les alinéas b), c) et d) qui deviennent les alinéas c), d) et e).

Au paragraphe renuméroté 1 d), remplacer « 136 litres » par « 135 litres ».

Aux paragraphes 2 et 3, remplacer « 375 kilowatts » par « 750 kilowatts ».

Règle 23

*Raccord international de jonction avec la terre*

Insérer ici le texte actuel de la règle 84.

Règle 24

*Equipements de pompiers*

Insérer ici le texte actuel de la règle 85.

Règle 25

*Plan de lutte contre l'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 86.

Règle 26

*Possibilité d'utilisation rapide  
du matériel d'extinction de l'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 87.

Règle 27

*Equivalences*

Insérer ici le texte actuel de la règle 88.

Le titre actuel de la partie B figurant entre les règles 88 et 89 est remplacé par le suivant :

**« Partie C**

***Mesures de protection contre l'incendie applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres mais inférieure à 60 mètres »***

Règle 28

*Protection à la construction*

Insérer ici le texte actuel de la règle 89, sous réserve des modifications suivantes :

Au paragraphe 1, remplacer la mention du « paragraphe 3 de la règle 101 » par une mention de « la règle 40 3 ».

Ajouter un nouveau paragraphe 13 ainsi libellé :

« 13. Nonobstant les prescriptions de la présente règle, l'Administration peut accepter des cloisons du type "A-O" à la place de cloisons du type "B-15" ou du type "F", eu égard à la quantité de matériaux combustibles utilisés dans les espaces contigus. »

Règle 29

*Dispositifs de ventilation*

Insérer ici le texte actuel de la règle 90, sous réserve des modifications suivantes :

Au paragraphe 1, remplacer la mention du « paragraphe 2 de la règle 91 » par une mention de « la règle 30 2 ».

Dans la deuxième phrase du paragraphe 6, supprimer les mots « et munies de pare-étincelles ».

A la fin du paragraphe 6, ajouter la phrase suivante :

« Des dispositifs de protection grillagés adéquats pour arrêter les étincelles doivent être placés sur les orifices d'arrivée d'air et d'évacuation d'air. »

Au paragraphe 8, remplacer la mention de « l'alinéa *b*) du paragraphe 2 de la règle 70 » par une mention de la « règle 9 1 *b*) ».

### Règle 30

#### *Appareils de chauffage*

Insérer ici le texte actuel de la règle 91, sous réserve de la modification suivante :

Au paragraphe 2, remplacer la mention de « la règle 20 » par une mention de « la règle II/9 ».

### Règle 31

#### *Divers*

Insérer ici le texte actuel de la règle 92.

### Règle 32

#### *Entreposage des bouteilles de gaz*

#### *et des autres produits dangereux*

Insérer ici le texte actuel de la règle 93.

### Règle 33

#### *Moyens d'évacuation*

Insérer ici le texte actuel de la règle 94, sous réserve des modifications suivantes :

Remplacer le texte du paragraphe 1 *d*) par le suivant :

« *d*) une cursive ou une partie de cursive qui n'offre qu'une échappée doit, de préférence, avoir une longueur qui n'est pas supérieure à 2,5 mètres et qui, en aucun cas, n'excède 5 mètres ; ».

Supprimer le paragraphe 1 *f*).

Règle 34

*Dispositifs automatiques d'alarme  
et de détection de l'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 95, sous réserve de la modification suivante :

Remplacer la mention du « paragraphe 1 de la règle 89 » par une mention de la « règle 28 1 ».

Règle 35

*Pompes d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 96, sous réserve de la modification suivante :

Au paragraphe 10, remplacer la mention du « paragraphe 1 de la règle 98 » par une mention de la « règle 37 1 ».

Règle 36

*Collecteurs d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 97, sous réserve des modifications suivantes :

Au paragraphe 1, remplacer la mention du « paragraphe 1 de la règle 98 » par une mention de la « règle 37 1 ».

Remplacer le paragraphe 4 par le texte suivant :

« 4. Les collecteurs d'incendie ne doivent pas avoir de raccords autres que ceux qui sont nécessaires pour la lutte contre l'incendie, à l'exception des raccords pour le lavage du pont et des chaînes d'ancre et pour le fonctionnement des éjecteurs de cale, si l'efficacité du système de lutte contre l'incendie peut être maintenue. »

Règle 37

*Bouches d'incendie, manches et ajutages*

Insérer ici le texte actuel de la règle 98.

Règle 38

*Extincteurs d'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 99, sous réserve de la modification suivante :

Au paragraphe 1, remplacer « 14 litres » par « 13,5 litres ».

Règle 39

*Extincteurs portatifs dans les postes de sécurité  
des locaux d'habitation et les locaux de service*

Insérer ici le texte actuel de la règle 100.

Règle 40

*Dispositifs d'extinction de l'incendie  
dans les locaux de machines*

Insérer ici le texte actuel de la règle 101, sous réserve des modifications suivantes :

Au paragraphe 1 a), remplacer « 375 kilowatts » par « 750 kilowatts ».

Au paragraphe 1 a) iii), supprimer le membre de phrase : « , tels que le bromochlorodifluorométhane ou le bromotrifluorométhane ».

Insérer le nouveau paragraphe 1 h) ci-après :

« b) L'installation de nouveaux dispositifs à hydrocarbures halogénés utilisés comme agents d'extinction de l'incendie est interdite à bord des navires neufs et existants. »

Le paragraphe 1 b) actuel est renuméroté et devient le paragraphe 1 c).

Règle 41

*Equipements de pompiers*

Insérer ici le texte actuel de la règle 102.

Règle 42

*Plan de lutte contre l'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 103.

Règle 43

*Possibilité d'utilisation rapide  
des dispositifs d'extinction de l'incendie*

Insérer ici le texte actuel de la règle 104.

Règle 44

*Equivalences*

Insérer ici le texte actuel de la règle 105.

Chapitre VI

**Protection de l'équipage**

Règle 1

*Mesures générales de protection*

Insérer ici le texte actuel de la règle 106.

Règle 2

*Ouvertures de pont*

Insérer ici le texte actuel de la règle 107.

Règle 3

*Pavois, mains courantes et garde-corps*

Insérer ici le texte actuel de la règle 108.

Règle 4

*Escaliers et échelles*

Insérer ici le texte actuel de la règle 109.

Chapitre VII

**Engins et dispositifs de sauvetage**

Remplacer le texte actuel du chapitre VII (règles 110 à 124) par ce qui suit :

**« Partie A**

**Généralités**

Règle 1

*Application*

1. Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres.

2. Les règles 13 et 14 s'appliquent également aux navires existants d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres ; toutefois, l'administration peut retarder la mise en œuvre des prescriptions de ces règles jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999 ou jusqu'à la date d'entrée en vigueur du présent protocole, si celle-ci est ultérieure.

Règle 2

*Définitions*

1. La "mise à l'eau par dégagement libre" est la méthode de mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage qui se libère automatiquement du navire en cas de naufrage et est prêt à être utilisé.

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.

3. Un “engin gonflable” est un engin dont la flottabilité est assurée par des chambres non rigides remplies de gaz et qui est normalement conservé non gonflé jusqu'au moment où il est préparé aux fins d'utilisation.

4. Un “engin gonflé” est un engin dont la flottabilité est assurée par des chambres non rigides remplies de gaz et qui est conservé gonflé et peut être utilisé à tout moment.

5. Un “engin ou un dispositif de mise à l'eau” est un moyen 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.

6. Un “engin ou un dispositif de sauvetage nouveau” est un engin ou un dispositif de sauvetage présentant de nouvelles caractéristiques qui ne sont pas complètement couvertes par les dispositions du présent chapitre mais assurant un degré de sécurité équivalent ou supérieur.

7. Un “canot de secours” est une embarcation conçue pour sauver des personnes en détresse et pour rassembler des embarcations et radeaux de sauvetage.

8. Un “matériau rétroréfléchissant” est un matériau qui réfléchit dans la direction opposée un faisceau lumineux dirigé sur lui.

9. 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.

### Règle 3

#### *Evaluation, mise à l'essai et approbation des engins*

##### *et des dispositifs de sauvetage*

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 5 et 6, les engins et dispositifs de sauvetage prescrits par le présent chapitre doivent être approuvés par l'Administration.

2. Avant d'approuver des engins et des dispositifs de sauvetage, l'Administration doit vérifier que ces engins et dispositifs de sauvetage :

a) ont été mis à l'essai pour confirmer qu'ils satisfont aux prescriptions du présent chapitre, conformément aux recommandations de l'Organisation ; ou

b) ont subi avec succès, à la satisfaction de l'Administration, des essais qui équivalent pour l'essentiel aux essais prescrits dans ces recommandations.

3. Avant d'approuver des engins ou des dispositifs de sauvetage nouveaux, l'Administration doit vérifier que ces engins ou dispositifs :

a) assurent un degré de sécurité au moins égal à celui qui est exigé par les prescriptions du présent chapitre et ont été évalués et mis à l'essai conformément aux recommandations de l'Organisation ; ou

b) ont subi avec succès, à la satisfaction de l'Administration, une évaluation et des essais qui sont équivalents pour l'essentiel à l'évaluation et aux essais prescrits dans ces recommandations.

4. Les procédures d'approbation adoptées par l'Administration doivent porter également sur les conditions dans lesquelles l'approbation demeurera valable ou sera retirée.

5. Avant d'accepter des engins et des dispositifs de sauvetage qui n'ont pas encore été approuvés par elle, l'Administration doit vérifier que ces engins et dispositifs satisfont aux prescriptions du présent chapitre.

6. Les engins de sauvetage exigés aux termes du présent chapitre pour lesquels il ne figure pas de spécifications détaillées dans la partie C doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

#### Règle 4

##### *Essais en cours de production*

L'Administration doit exiger que les engins de sauvetage soient soumis en cours de production aux essais nécessaires pour garantir que ces engins sont fabriqués conformément aux mêmes normes que le prototype approuvé.

#### **Partie B**

##### **Prescriptions applicables aux navires**

#### Règle 5

##### *Nombre et type des embarcations ou radeaux de sauvetage*

##### *et des canots de secours*

1. Tout navire doit avoir deux embarcations ou radeaux de sauvetage au moins.

2. Le nombre, la capacité et le type des embarcations ou radeaux de sauvetage et des canots de secours des navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres doivent répondre aux conditions suivantes :

a) il doit y avoir des embarcations ou radeaux de sauvetage d'une capacité globale suffisante pour recevoir, de chaque bord du navire, au moins le nombre total des personnes à bord. Pourvu, toutefois, que le navire satisfasse aux règles de compartimentage, aux critères de stabilité après avarie et aux critères relatifs à une protection améliorée contre l'incendie à la construction en sus de ceux stipulés dans la règle 111/14 et dans le chapitre V, et que l'Administration considère qu'une diminution du nombre des embarcations ou radeaux de sauvetage et de leur capacité ne compromet pas la sécurité, l'Administration peut autoriser une telle diminution, à condition que la capacité globale des embarcations ou radeaux de sauvetage situés de chaque bord du navire soit suffisante pour recevoir au moins 50 % des personnes à bord. En outre, des radeaux de sauvetage ayant une capacité globale suffisante pour recevoir 50 % au moins du nombre total des personnes à bord doivent être prévus ; et

b) il doit y avoir un canot de secours, sauf s'il existe à bord une embarcation de sauvetage qui satisfait aux prescriptions applicables aux canots de secours et qui peut être récupérée après l'opération de sauvetage.

3. Les navires d'une longueur inférieure à 75 mètres doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

a) ils doivent porter des embarcations ou radeaux de sauvetage d'une capacité globale suffisante pour recevoir, de chaque bord, au moins le nombre total des personnes à bord ; et

b) ils doivent porter un canot de secours, sauf s'il existe à bord une embarcation ou un radeau de sauvetage approprié pouvant être récupéré après l'opération de sauvetage.

4. Au lieu de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2 a) ou du paragraphe 3 a), les navires peuvent porter une ou plusieurs embarcations de sauvetage pouvant être mises à l'eau en chute libre à l'arrière du navire et ayant une capacité suffisante pour recevoir le nombre total des personnes à bord, ainsi que des radeaux de sauvetage d'une capacité suffisante pour recevoir le nombre total des personnes à bord.

5. Le nombre des embarcations de sauvetage et des canots de secours transportés à bord des navires doit être suffisant pour qu'en cas d'abandon du navire par toutes les personnes à bord, chaque embarcation ou canot n'ait pas plus de neuf radeaux à rassembler.

6. Les embarcations ou radeaux de sauvetage et les canots de secours doivent satisfaire aux prescriptions applicables des règles 17 à 23 comprise.

#### Règle 6

##### *Disponibilité et arrimage des embarcations ou radeaux*

##### *de sauvetage et des canots de secours*

1. Les embarcations ou radeaux de sauvetage doivent :

a)

i) être promptement disponibles en cas de situation critique ;

ii) pouvoir être mis à l'eau en toute sécurité et rapidement dans les conditions prescrites à la règle 32 1 a) ;

iii) pouvoir être récupérés rapidement s'ils peuvent assurer également la fonction de canots de secours ; et

b) être arrimés de telle sorte :

i) que le rassemblement des personnes au pont d'embarquement ne soit pas gêné ;

ii) que leur manœuvre rapide ne soit pas gênée ;

iii) qu'il soit possible d'embarquer rapidement et en bon ordre ; et

iv) qu'ils ne gênent pas l'utilisation des autres embarcations ou radeaux de sauvetage.

2. Lorsque la distance entre le pont des embarcations et la flottaison à la charge minimale de service du navire est supérieure à 4,5 mètres, les embarcations ou radeaux de sauvetage, sauf les radeaux de sauvetage pouvant surnager librement, doivent pouvoir être mis à l'eau sous bossoirs avec un plein chargement de personnes ou être munis de moyens d'embarquement équivalents approuvés.

3. Les embarcations ou radeaux de sauvetage et les dispositifs de mise à l'eau doivent être en état de service et prêts à être immédiatement utilisés avant que le navire ne quitte le port et aussi longtemps qu'il est en mer.

4. a) Les embarcations ou radeaux de sauvetage doivent être arrimés de manière jugée satisfaisante par l'Administration.

b) Toute embarcation de sauvetage doit être fixée à un jeu séparé de bossoirs ou à un dispositif approuvé de mise à l'eau.

c) Les embarcations ou radeaux de sauvetage doivent être placés aussi près que possible des locaux d'habitation et des locaux de service et arrimés de manière à pouvoir être mis à l'eau en toute sécurité, à l'écart, en particulier, de l'hélice. Les embarcations de sauvetage qui sont mises à l'eau sur le bordé du navire doivent être arrimées d'une manière qui tienne compte des formes en surplomb du navire, de façon à pouvoir être mises à l'eau autant que possible sur la partie rectiligne du bordé du navire. S'ils sont placés à l'avant, ils doivent être arrimés à l'arrière de la cloison d'abordage à un endroit abrité et, à cet égard, l'Administration doit prêter une attention particulière à la résistance des bossoirs.

d) La méthode de mise à l'eau et de récupération du canot de secours doit être approuvée, compte tenu du poids du canot de secours, avec son armement et le nombre des personnes qu'il est autorisé à transporter aux termes des règles 23 1 b) ii) et 23 1 c), de sa construction, de ses dimensions et de sa position d'arrimage au-dessus de la flottaison à la charge minimale de service du navire. Toutefois, tout canot de secours arrimé à une hauteur supérieure à 4,5 mètres au-dessus de la flottaison à la charge minimale de service du navire doit être muni de dispositifs approuvés de mise à l'eau et de récupération.

e) Les dispositifs de mise à l'eau et d'embarquement doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 32.

f)

i) Les radeaux de sauvetage doivent être arrimés de manière à pouvoir être utilisés rapidement en cas de situation critique et à pouvoir surnager librement à partir de leur poste d'arrimage, se gonfler et se séparer du navire si celui-ci vient à couler. Toutefois, il n'est pas nécessaire que les radeaux de sauvetage mis à l'eau sous bossoirs puissent surnager librement.

ii) Si des saisines sont utilisées, celles-ci doivent être munies d'un dispositif de dégagement automatique (hydrostatique) d'un modèle approuvé.

g) L'Administration, s'il est établi à sa satisfaction que les caractéristiques de construction du navire et la méthode de pêche sont telles que l'application de dispositions particulières du présent paragraphe n'est ni raisonnable ni possible

dans la pratique, peut accepter qu'il soit dérogé à cette disposition, à condition que le navire soit équipé d'autres dispositifs de mise à l'eau et de récupération jugés suffisants eu égard au service auquel il est destiné. L'Administration qui a autorisé d'autres dispositifs de mise à l'eau et de récupération en vertu du présent alinéa doit en communiquer les caractéristiques à l'Organisation aux fins de diffusion aux autres Parties.

#### Règle 7

##### *Embarquement dans les embarcations*

##### *ou radeaux de sauvetage*

On doit prendre des dispositions appropriées pour permettre l'embarquement dans les embarcations ou radeaux de sauvetage et prévoir notamment :

a) au moins une échelle, ou tout autre moyen approuvé, sur chaque bord du navire, qui permette l'accès aux embarcations ou radeaux de sauvetage lorsqu'ils sont à l'eau, sauf lorsque l'Administration estime que la distance entre le poste d'embarquement et les embarcations ou radeaux de sauvetage à l'eau est telle qu'une échelle n'est pas nécessaire ;

b) 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'aménagement 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 règle IV/17 ;

c) des dispositifs pour avertir toutes les personnes à bord que le navire est sur le point d'être abandonné ; et

d) des dispositifs permettant d'empêcher toute décharge d'eau dans les embarcations ou radeaux de sauvetage.

#### Règle 8

##### *Brassières de sauvetage*

1. Il doit y avoir pour chaque personne présente à bord une brassière de sauvetage d'un type approuvé, satisfaisant aux prescriptions de la règle 24.

2. Les brassières de sauvetage doivent être installées à bord de manière à être rapidement accessibles et leur emplacement doit être clairement indiqué.

#### Règle 9

##### *Combinaisons d'immersion*

##### *et moyens de protection thermique*

1. Une combinaison d'immersion d'un type approuvé et d'une taille appropriée, satisfaisant aux prescriptions de la règle 25, doit être prévue pour chaque personne affectée à l'équipage du canot de secours.

2. A bord des navires satisfaisant aux prescriptions de la règle 5 2 et 3, il faut prévoir des combinaisons d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 25, pour chaque personne à bord qui ne peut pas prendre place dans :

a) des embarcations de sauvetage ; ou

b) des radeaux de sauvetage sous bossoirs ; ou

c) des radeaux de sauvetage desservis par des engins équivalents approuvés qui permettent d'embarquer dans le radeau sans se mettre à l'eau.

3. En plus des combinaisons d'immersion prescrites au paragraphe 2 a), il faut prévoir à bord des navires, pour chaque embarcation de sauvetage, au moins trois combinaisons d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 25.

En plus des moyens de protection thermique prescrits à la règle 17 8 xxxi), il faut prévoir à bord des moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 26 pour les personnes qui doivent prendre place dans les embarcations de sauvetage et qui ne disposent pas de combinaisons d'immersion.

Ces combinaisons d'immersion et moyens de protection thermique peuvent ne pas être prescrits si le navire est équipé soit d'embarcations de sauvetage complètement fermées d'une capacité globale suffisante pour recevoir, de chaque bord, au moins le nombre total des personnes à bord, soit d'une embarcation de sauvetage mise à l'eau en chute libre d'une capacité suffisante pour recevoir le nombre total des personnes à bord.

4. Les prescriptions des paragraphes 2 et 3 ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires effectuant en permanence des voyages dans des climats chauds dans lesquels, de l'avis de l'Administration, les combinaisons d'immersion et les moyens de protection thermique ne sont pas nécessaires.

5. Les combinaisons d'immersion prescrites aux paragraphes 2 et 3 peuvent être utilisées pour satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.

#### Règle 10

##### *Bouées de sauvetage*

1. On doit prévoir au moins le nombre suivant de bouées de sauvetage satisfaisant aux prescriptions de la règle 27 1 :

a) 8 bouées de sauvetage à bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres ;

b) 6 bouées de sauvetage à bord des navires d'une longueur inférieure à 75 mètres.

2. Des appareils lumineux à allumage automatique satisfaisant aux prescriptions de la règle 27 2 doivent être prévus pour la moitié au moins des bouées de sauvetage mentionnées au paragraphe 1.

3. Deux au moins des bouées de sauvetage munies d'appareils lumineux à allumage automatique conformément aux dispositions du paragraphe 2 doivent être munies de signaux fumigènes à déclenchement automatique satisfaisant aux prescriptions de la règle 27 3 et doivent, si possible, pouvoir être larguées rapidement depuis la passerelle de navigation.

4. Sur chaque bord du navire une bouée de sauvetage au moins doit être munie d'une ligne de sauvetage flottante satisfaisant aux prescriptions de la règle 27 4 et d'une longueur égale ou supérieure au double de la hauteur à laquelle la bouée doit être arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 30 mètres, si cette dernière valeur est supérieure. Ces bouées ne doivent pas être munies d'appareils lumineux à allumage automatique.

5. Toutes les bouées de sauvetage doivent être installées à bord de façon à être à portée immédiate des personnes embarquées et doivent toujours pouvoir être larguées instantanément ; elles ne doivent en aucune façon être assujetties de façon permanente.

#### Règle 11

##### *Appareil lance-amarre*

Tout navire doit être muni d'un appareil lance-amarre d'un type approuvé satisfaisant aux prescriptions de la règle 28.

#### Règle 12

##### *Signaux de détresse*

1. Tout navire doit être muni, à la satisfaction de l'Administration, de moyens lui permettant d'émettre des signaux de détresse efficaces, de jour et de nuit ; ces moyens doivent comprendre au moins 12 fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la règle 29.

2. Les signaux de détresse doivent être d'un type approuvé. Ils doivent être installés à bord de manière à être rapidement accessibles et leur emplacement doit être clairement indiqué.

#### Règle 13

##### *Engins de sauvetage radioélectriques*

1. Tout navire doit être pourvu d'au moins trois émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques. Ces émetteurs-récepteurs doivent satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation. Si un émetteur-récepteur radiotéléphonique fixe à ondes métriques est monté dans une embarcation ou un radeau de sauvetage, il doit satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation.

2. Les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques installés à bord des navires existants qui ne sont pas conformes aux normes de fonctionnement adoptées par l'Organisation peuvent être acceptés par l'Administration jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999 ou jusqu'à la date d'entrée en vigueur du Protocole, si celle-ci est ultérieure, à condition que cette dernière les juge compatibles avec les émetteurs-récepteurs à ondes métriques approuvés.

## Règle 14

### *Répondeurs radar*

Tout navire doit être muni d'au moins un répondeur radar sur chacun de ses bords. Ces répondeurs radar doivent satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation. Les répondeurs radar doivent être arrimés à des emplacements tels qu'ils puissent être rapidement placés dans toute embarcation ou tout radeau de sauvetage. A titre de solution de rechange, un répondeur radar peut être arrimé à bord de chaque embarcation ou radeau de sauvetage.

## Règle 15

### *Matériaux rétroréfléchissants pour engins de sauvetage*

Toutes les embarcations de sauvetage, tous les radeaux de sauvetage, tous les canots de secours et toutes les brassières de sauvetage et bouées de sauvetage doivent être recouverts d'un matériau rétroréfléchissant conformément aux recommandations de l'Organisation.

## Règle 16

### *Disponibilité opérationnelle, entretien et inspections*

#### 1. Disponibilité opérationnelle :

Avant que le navire ne quitte le port et à tout moment pendant le voyage, tous les engins de sauvetage doivent être en état de service et prêts à être utilisés immédiatement.

#### 2. Entretien :

a) Des consignes pour l'entretien à bord du navire des engins de sauvetage approuvés par l'Administration doivent être fournies et l'entretien doit être effectué de la manière recommandée dans ces consignes.

b) L'Administration peut accepter, à la place des consignes prescrites à l'alinéa a), un programme d'entretien planifié de bord.

#### 3. Entretien des garants :

Les garants utilisés pour les engins de mise à l'eau doivent être inversés à des intervalles qui ne dépassent pas 30 mois et ces garants doivent être renouvelés lorsque cela est nécessaire du fait de leur détérioration ou dans un délai qui ne dépasse pas 5 ans, le délai le plus court étant retenu.

#### 4. Pièces détachées et matériel de réparation :

Des pièces détachées et du matériel de réparation doivent être prévus pour les engins de sauvetage et leurs éléments qui s'usent rapidement et doivent être régulièrement remplacés.

#### 5. Inspection hebdomadaire :

Les inspections et les essais suivants doivent être effectués toutes les semaines :

a) toutes les embarcations de sauvetage, tous les radeaux, de sauvetage et tous les canots de secours ainsi que tous les dispositifs de mise à l'eau doivent faire l'objet d'une inspection visuelle afin de vérifier qu'ils sont prêts à être utilisés ;

b) les moteurs de toutes les embarcations de sauvetage et de tous les canots de secours doivent être mis en marche et doivent fonctionner en marche avant et en marche arrière pendant une durée de 3 minutes au moins à condition que la température ambiante soit supérieure à la température minimale nécessaire pour mettre le moteur en marche ;

c) le système d'alarme générale en cas de situation critique doit être mis à l'essai.

#### 6. Inspections mensuelles :

Tous les mois, les engins de sauvetage, y compris l'armement des embarcations de sauvetage, doivent être inspectés à l'aide d'une liste de contrôle afin de vérifier qu'ils sont au complet et en bon état. Un rapport d'inspection doit être consigné dans le journal de bord.

#### 7. Entretien des radeaux de sauvetage gonflables, des brassières de sauvetage gonflables et des canots de secours gonflés :

a) Chaque radeau de sauvetage gonflable et chaque brassière de sauvetage gonflable doit faire l'objet d'un entretien :

i) à des intervalles qui ne dépassent pas 12 mois. Lorsque cela semble approprié et raisonnable, l'Administration peut toutefois autoriser un intervalle de 17 mois ;

ii) dans une station d'entretien approuvée qui est compétente pour l'entretenir, dispose d'installations d'entretien appropriées et emploie seulement du personnel dûment formé.

b) Les réparations et l'entretien des canots de secours gonflés doivent intégralement être effectués conformément aux instructions du fabricant. Les réparations urgentes peuvent être faites à bord du navire mais les réparations permanentes doivent être effectuées dans une station d'entretien approuvée.

#### 8. Entretien périodique des dispositifs de largage hydrostatique :

Les dispositifs de largage hydrostatique non réutilisables doivent être remplacés lorsque leur date d'expiration est dépassée. S'ils sont réutilisables, les dispositifs de largage hydrostatique doivent faire l'objet d'un entretien :

i) à des intervalles qui ne dépassent pas 12 mois. Lorsque cela semble approprié et raisonnable, l'Administration peut toutefois autoriser un intervalle de 17 mois ;

ii) dans une station d'entretien qui est compétente pour les entretenir, dispose d'installations d'entretien appropriées et emploie seulement du personnel dûment formé.

9. Dans le cas des navires dont les opérations de pêche sont de nature à pouvoir rendre difficile le respect des prescriptions des paragraphes 7 et 8, l'administration peut permettre que l'intervalle séparant deux entretiens soit

porté à 24 mois si elle est convaincue que les dispositifs sont fabriqués et installés de manière à rester dans un état satisfaisant jusqu'au prochain service.

### **Partie C**

#### **Prescriptions applicables**

#### **aux engins de sauvetage**

#### Règle 17

#### *Prescriptions générales*

#### *applicables aux embarcations de sauvetage*

#### 1. Construction des embarcations de sauvetage :

a) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être bien construites et avoir des formes et des proportions qui leur assurent une large stabilité sur houle et un franc-bord suffisant lorsqu'elles ont leur plein chargement en personnes et en armement. Toutes les embarcations de sauvetage doivent avoir une coque rigide et doivent pouvoir conserver une stabilité positive lorsqu'elles sont en position droite en eau calme et lorsqu'elles ont leur plein chargement en personnes et en armement et qu'elles sont percées en un emplacement quelconque au-dessous de la flottaison, à condition qu'elles n'aient subi aucune perte de matériau flottant ni aucune autre dégradation.

b) Toutes les embarcations de sauvetage doivent avoir une solidité suffisante pour pouvoir être mises à l'eau sans danger avec leur plein chargement en personnes et en armement.

c) Les coques et les tentes rigides doivent retarder le feu ou être incombustibles.

d) Les places assises sont fournies par des bancs de nage, des bancs ou des sièges fixes installés aussi bas que possible dans l'embarcation de sauvetage et construits de façon à pouvoir recevoir le nombre de personnes, pesant chacune 100 kilogrammes, pour lequel des places sont prévues conformément aux prescriptions du paragraphe 2 b) ii).

e) Chaque embarcation de sauvetage doit avoir une solidité suffisante pour supporter une charge, sans déformation résiduelle lorsque cette charge est enlevée, dont la masse représente :

i) dans le cas d'embarcations à coque métallique, 1,25 fois la masse totale de l'embarcation avec son plein chargement en personnes et en armement ; ou

ii) dans le cas des autres embarcations, deux fois la masse totale de l'embarcation avec son plein chargement en personnes et en armement.

f) Chaque embarcation de sauvetage, munie le cas échéant de patins ou de défenses, doit avoir une solidité suffisante pour résister, lorsqu'elle a son plein chargement en personnes et en armement, à un choc latéral contre le bordé du navire à une vitesse de choc d'au moins 3,5 mètres par seconde et à une chute dans l'eau depuis une hauteur de 3 mètres au moins.



3. Accès aux embarcations de sauvetage :

a) Toute embarcation de sauvetage à bord d'un navire doit être conçue de façon à permettre l'embarquement de son plein chargement en personnes dans un délai maximal de 3 minutes, à compter du moment où l'ordre d'embarquer est donné. Le débarquement doit également pouvoir se faire rapidement.

b) Les embarcations de sauvetage doivent être munies d'une échelle d'embarquement pouvant être utilisée d'un bord ou de l'autre de l'embarcation pour permettre aux personnes qui se trouvent dans l'eau de se hisser à bord. Le barreau inférieur de l'échelle ne doit pas se trouver à moins de 0,40 mètre au-dessous de la flottaison de l'embarcation de sauvetage à l'état léger.

c) L'embarcation de sauvetage doit être conçue de manière à permettre à des personnes en détresse d'être hissées à bord ou d'être amenées sur une civière.

d) Toutes les surfaces sur lesquelles les occupants pourraient marcher doivent avoir un revêtement antidérapant.

4. Flottabilité des embarcations de sauvetage :

Toutes les embarcations de sauvetage doivent disposer d'une flottabilité propre ou être équipées d'un matériau ayant une flottabilité propre qui résiste à l'eau de mer, au pétrole et aux produits pétroliers, cette flottabilité permettant de soutenir l'embarcation avec tout son armement lorsqu'elle est envahie et ouverte à la mer. Une quantité supplémentaire de matériau ayant une flottabilité propre de 280 newtons par personne doit être prévue à l'intention du nombre de personnes que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir. On ne doit pas installer de matériau flottant à l'extérieur de la coque de l'embarcation de sauvetage, sauf s'il vient s'ajouter à celui qui est prescrit ci-dessus.

5. Franc-bord et stabilité des embarcations de sauvetage :

Toute embarcation de sauvetage, lorsque 50 % du nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir sont assises dans une position normale d'un même côté de l'axe longitudinal, doit avoir un franc-bord qui, mesuré à partir de la flottaison jusqu'à l'ouverture la plus basse par laquelle l'embarcation peut être envahie, ne soit pas inférieur à 1,5 % de la longueur de l'embarcation et en aucun cas inférieur à 100 millimètres, si cette dernière valeur est supérieure.

6. Propulsion des embarcations de sauvetage :

a) Toute embarcation de sauvetage doit être équipée d'un moteur à allumage par compression. Il ne faut pas utiliser à bord d'une embarcation de sauvetage un moteur dont le combustible ait un point d'éclair égal ou inférieur à 43 degrés Celsius (essai en creuset fermé).

b) Le moteur doit être muni soit d'un dispositif de mise en marche manuel, soit d'un dispositif de mise en marche alimenté par deux sources d'énergie indépendantes rechargeables. Toutes les aides au démarrage nécessaires doivent également être prévues. Les dispositifs de mise en marche du moteur et les aides au démarrage doivent permettre de faire démarrer le moteur à une température ambiante égale à moins 15 degrés Celsius dans un délai de 2 minutes à compter du début des opérations de démarrage, sauf si l'Administration estime, compte tenu de la nature des voyages que le navire transportant l'embarcation de sauvetage est constamment appelé à faire, qu'une

température différente est appropriée. Le fonctionnement des dispositifs de mise en marche ne doit pas être entravé par le capot du moteur, les bancs de nage ou d'autres obstacles.

c) Le moteur doit pouvoir fonctionner pendant au moins 5 minutes après un démarrage à froid alors que l'embarcation de sauvetage se trouve hors de l'eau.

d) Le moteur doit pouvoir fonctionner alors que l'embarcation de sauvetage est envahie jusqu'au niveau de l'axe du vilebrequin.

e) L'arbre de l'hélice doit être conçu de façon que celle-ci puisse être découplée. L'embarcation doit pouvoir aller en marche avant et en marche arrière.

f) Le tuyau d'échappement doit être disposé de manière à empêcher l'eau de pénétrer dans le moteur en cours d'exploitation normale.

g) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être conçues compte dûment tenu de la sécurité des personnes dans l'eau et des risques d'avaries du système de propulsion dus aux débris flottant sur l'eau.

h) La vitesse de l'embarcation de sauvetage en marche avant en eau calme, lorsque celle-ci a son plein chargement en personnes et en armement et que tous les appareils auxiliaires branchés sur le moteur fonctionnent, doit être au moins égale à 6 nœuds et au moins égale à 2 nœuds lorsqu'elle remorque un radeau de sauvetage de 25 personnes avec son plein chargement en personnes et en armement ou son équivalent. L'embarcation de sauvetage doit porter un approvisionnement de combustible utilisable dans la gamme des températures susceptibles de prévaloir dans la zone d'exploitation du navire et suffisant pour faire marcher l'embarcation de sauvetage avec son plein chargement à une vitesse de 6 nœuds pendant une période de 24 heures au moins.

i) Le moteur de l'embarcation de sauvetage, le système de transmission et les accessoires du moteur doivent être protégés par un capot ignifuge ou d'autres moyens appropriés assurant une protection analogue. Ces moyens doivent également empêcher les personnes de toucher accidentellement des pièces chaudes ou des pièces en mouvement et mettre le moteur à l'abri des intempéries et de la mer. Un dispositif approprié permettant de réduire le bruit du moteur doit être prévu. Les batteries de démarrage doivent être placées dans un coffre formant une protection étanche à l'eau sur la partie inférieure et sur les côtés des batteries. Le coffre des batteries doit être muni d'un couvercle bien ajusté comportant les trous d'aération nécessaires.

j) Le moteur de l'embarcation de sauvetage et ses accessoires doivent être conçus de manière à limiter les émissions électromagnétiques afin qu'il n'y ait pas interférence entre le fonctionnement du moteur et le fonctionnement des dispositifs radioélectriques de sauvetage utilisés dans l'embarcation de sauvetage.

k) On doit prévoir des dispositifs permettant de recharger les batteries utilisées pour le démarrage du moteur, la radio et le projecteur. Les batteries utilisées pour la radio ne doivent pas être utilisées pour fournir l'énergie nécessaire au démarrage du moteur. On doit prévoir un dispositif permettant de recharger les batteries des embarcations de sauvetage en utilisant l'énergie électrique du navire ; la tension d'alimentation ne doit pas être supérieure à

55 volts et le dispositif de recharge doit pouvoir être débranché au poste d'embarquement dans l'embarcation de sauvetage.

l) Dès instructions indélébiles à l'eau concernant le démarrage et le fonctionnement du moteur doivent être fournies et affichées bien en évidence à proximité des commandes de démarrage du moteur.

7. Accessoires des embarcations de sauvetage :

a) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être munies d'une nable au moins, située à proximité du point le plus bas de la coque, qui doit s'ouvrir automatiquement pour évacuer l'eau de la coque lorsque l'embarcation de sauvetage n'est pas à flot et se fermer automatiquement pour empêcher l'entrée de l'eau lorsque l'embarcation est à flot. Chaque nable doit être munie d'un tampon ou d'un bouchon permettant de la fermer et qui doit être attaché à l'embarcation de sauvetage par une aiguillette, une chaîne ou un autre moyen adéquat. Les nables doivent être facilement accessibles depuis l'intérieur de l'embarcation de sauvetage et leur position doit être clairement indiquée.

b) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être munies d'un gouvernail et d'une barre franche. Si l'embarcation de sauvetage est également munie d'une barre ou d'un autre dispositif de gouverne à distance, la barre franche doit pouvoir contrôler le gouvernail en cas de panne du dispositif de gouverne. Le gouvernail doit être fixé de manière permanente à l'embarcation de sauvetage. La barre franche doit être fixée ou reliée de manière permanente à la mèche ; toutefois, si l'embarcation de sauvetage est munie d'un dispositif de gouverne à distance, la barre franche peut être amovible et solidement arrimée à proximité de la mèche du gouvernail. Le gouvernail et la barre franche doivent être disposés de façon à ne pas être endommagés par le fonctionnement du dispositif de dégagement ou de l'hélice.

c) L'embarcation de sauvetage doit être munie d'une filière flottante disposée en guirlande sur son pourtour extérieur, sauf à proximité du gouvernail et de l'hélice.

d) Les embarcations de sauvetage qui ne se redressent pas automatiquement quand elles chavirent doivent être munies de poignées appropriées sur la partie inférieure de la coque de manière à permettre à des personnes de s'y accrocher. Ces poignées doivent être fixées à l'embarcation de sauvetage de telle manière que, lorsqu'elles subissent un choc suffisant pour les arracher de l'embarcation, elles s'en détachent sans l'endommager.

e) Toutes les embarcations de sauvetage doivent être munies d'un nombre suffisant de coffres ou de caissons étanches à l'eau destinés à recevoir les menus objets d'armement, l'eau et les rations alimentaires prescrits au paragraphe 8. Des moyens doivent être prévus pour stocker l'eau de pluie recueillie.

f) Toute embarcation de sauvetage destinée à être mise à l'eau au moyen d'un ou de plusieurs garants doit être munie d'un dispositif de largage conforme aux prescriptions suivantes :

i) le mécanisme doit être conçu pour que tous les crocs s'ouvrent en même temps ;

ii) le mécanisme doit avoir deux modes de largage, à savoir :

1. un largage normal qui permette de dégager l'embarcation de sauvetage lorsqu'elle se trouve à flot ou lorsque aucune charge ne s'exerce sur les crocs ;

2. un largage en charge qui permette de larguer l'embarcation de sauvetage lorsqu'une charge s'exerce sur les crocs. Ce mécanisme doit être disposé de manière à permettre de larguer l'embarcation de sauvetage, quelles que soient les conditions de chargement, c'est-à-dire que la charge soit nulle, l'embarcation étant dans l'eau, ou que la masse totale soit égale à 1,1 fois la masse de l'embarcation avec son plein chargement en personnes et en armement. Des précautions appropriées doivent être prises pour éviter qu'un tel largage se produise accidentellement ou prématurément ;

iii) la commande de largage doit être clairement indiquée au moyen d'une couleur qui contraste avec ce qui l'entoure ;

iv) le mécanisme doit être conçu avec un facteur de sécurité qui corresponde à 6 fois la charge de rupture des matériaux utilisés, si l'on suppose que la masse de l'embarcation de sauvetage est également répartie entre les garants.

g) Toute embarcation de sauvetage doit être munie d'un dispositif de largage qui permette le dégagement de la bosse avant lorsque celle-ci est sous tension.

h) Toute embarcation de sauvetage qui est munie d'un émetteur-récepteur radiotéléphonique fixe à ondes métriques dont l'antenne est montée séparément doit être pourvue de dispositifs permettant une installation et une fixation efficaces de l'antenne en position de service.

i) Les embarcations de sauvetage destinées à être mises à l'eau le long du bordé du navire doivent être munies des patins et des défenses nécessaires pour faciliter la mise à l'eau et empêcher que l'embarcation de sauvetage ne soit endommagée.

j) Un fanal à commande manuelle, visible par une nuit sombre dans des conditions de bonne visibilité à une distance de 2 milles au moins et pendant une période qui ne soit pas inférieure à 12 heures, doit être fixé au sommet de la tente ou de l'habitacle de l'embarcation de sauvetage. S'il s'agit d'un feu à éclats, il doit lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50 au cours des deux premières heures de la période de fonctionnement de 12 heures.

k) Un fanal ou une source d'éclairage doit être fixé à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage, pour fournir pendant 12 heures au moins un éclairage permettant de lire les instructions relatives à la survie et à l'armement ; toutefois, les lampes à pétrole ne sont pas autorisées à cette fin.

l) Sauf disposition expresse contraire, chaque embarcation de sauvetage doit être munie de moyens d'écopage efficaces ou être du type autovideur.

m) Toute embarcation de sauvetage doit permettre d'avoir, depuis le poste de commande et de manœuvre, une vue suffisante sur l'avant, sur l'arrière et sur les côtés pour pouvoir être mise à l'eau et manœuvrée en toute sécurité.

8. Armement des embarcations de sauvetage :

Tous les objets faisant partie de l'armement des embarcations de sauvetage, qu'ils soient prescrits par le présent paragraphe ou par une autre disposition du présent chapitre, à l'exception des gaffes qui doivent rester claires pour permettre de déborder de l'embarcation, doivent être arrimés à l'intérieur de l'embarcation 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 doit être assujetti de manière à ne pas gêner les opérations d'abandon. Tous les objets faisant partie de l'armement des embarcations de sauvetage doivent être aussi petits et légers que possible et ils doivent être emballés de manière adéquate et peu encombrante. Sauf disposition contraire, l'armement normal de chaque embarcation de sauvetage doit comprendre :

i) un nombre suffisant d'avirons flottants pour avancer en eau calme. Des dames de nage, des tolets ou des dispositifs équivalents doivent être prévus pour chaque aviron. Les dames de nage ou les tolets doivent être attachés à l'embarcation par des aiguillettes ou des chaînes ;

ii) deux gaffes ;

iii) une écope flottante et deux seaux ;

iv) un manuel de survie ;

v) un habitacle contenant un compas efficace qui soit lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage. Si l'embarcation de sauvetage est complètement fermée, l'habitacle doit être installé de façon permanente au poste de barre ; dans tous les autres types d'embarcation de sauvetage, il doit être pourvu de moyens de fixation convenables ;

vi) une ancre flottante de dimensions appropriées munie d'une aussière résistante aux chocs et d'une ligne de déclenchement pouvant être empoignée solidement lorsqu'elle est mouillée. La résistance de l'ancre flottante, de l'aussière et de la ligne de déclenchement doit être suffisante quel que soit l'état de la mer ;

vii) deux bosses résistantes d'une longueur au moins égale au double de la distance entre la position d'arrimage de l'embarcation et la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 15 mètres, si cette dernière valeur est supérieure. L'une, fixée au dispositif de dégagement prescrit au paragraphe 7 g doit être placée à l'extrémité avant de l'embarcation de sauvetage et l'autre doit être solidement fixée à l'étrave ou à proximité de celle-ci et être prête à servir ;

viii) deux hachettes, une à chaque extrémité de l'embarcation de sauvetage ;

ix) des récipients étanches à l'eau, contenant un total de 3 litres d'eau douce pour chaque personne que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir, dont un litre par personne peut être remplacé par un désalinisateur capable de produire la même quantité d'eau douce en deux jours ;

x) un gobelet inoxydable fixé par une aiguillette ;

xi) une timbale inoxydable graduée ;

xii) une ration alimentaire correspondant au total à 10 000 kilojoules au moins pour chaque personne que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir ; ces rations doivent être conservées dans des emballages étanches à l'air qui doivent être placés dans un récipient étanche à l'eau ;

xiii) quatre fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la règle 29 ;

xiv) six feux à main satisfaisant aux prescriptions de la règle 30 ;

xv) deux signaux fumigènes flottants satisfaisant aux prescriptions de la règle 31 ;

xvi) une lampe électrique étanche à l'eau susceptible d'être utilisée pour la signalisation en code Morse, ainsi qu'un jeu de piles de rechange et une ampoule de rechange dans une boîte étanche à l'eau ;

xvii) un miroir de signalisation destiné à être utilisé de jour, avec les instructions nécessaires pour faire des signaux aux navires et aux aéronefs ;

xviii) un exemplaire des signaux de sauvetage prescrits à la règle V/16 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sur une carte étanche à l'eau ou dans une pochette étanche à l'eau ;

xix) un sifflet ou un signal sonore équivalent ;

xx) un nécessaire pharmaceutique de première urgence placé dans une boîte étanche à l'eau pouvant être refermée hermétiquement après usage ;

xxi) six doses d'un médicament contre le mal de mer et un sac étanche en cas de vomissement pour chaque personne ;

xxii) un couteau de poche attaché à l'embarcation par une aiguillette ;

xxiii) trois ouvre-boîtes ;

xxiv) deux bouées de sauvetage flottantes, chacune étant attachée à une ligne flottante d'au moins 30 mètres ;

xxv) une pompe à main ;

xxvi) un jeu d'engins de pêche ;

xxvii) des outils suffisants pour effectuer de petits réglages du moteur et de ses accessoires ;

xxviii) un extincteur d'incendie portatif capable d'éteindre un incendie provoqué par l'inflammation d'hydrocarbures ;

xxix) un projecteur pouvant éclairer efficacement la nuit un objet de couleur claire d'une largeur de 18 mètres, à une distance de 180 mètres, pendant une durée totale de 6 heures et pouvant fonctionner sans interruption pendant 3 heures au moins ;

xxx) un réflecteur radar efficace, à moins qu'un répondeur radar pour embarcations et radeaux de sauvetage ne soit installé à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage ;

xxx) un nombre suffisant de moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 26 pour 10 % des personnes que l'embarcation de sauvetage est autorisée à recevoir, ou deux si ce nombre est supérieur ;

xxxii) dans le cas des navires qui effectuent des voyages dont la nature et la durée sont telles que, de l'avis de l'Administration, les objets spécifiés aux alinéas xii) et xxvi) ne sont pas nécessaires, l'Administration peut accorder des dispenses à l'égard de ces objets.

#### 9. Inscriptions sur les embarcations de sauvetage :

a) Les dimensions de l'embarcation de sauvetage ainsi que le nombre de personnes qu'elle est autorisée à recevoir doivent être inscrits sur l'embarcation de sauvetage en caractères indélébiles et faciles à lire.

b) Le nom du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient et le nom du port d'immatriculation du navire doivent être inscrits des deux bords sur l'avant de l'embarcation en majuscules imprimées en caractères romains.

c) L'identification du navire auquel l'embarcation de sauvetage appartient et le numéro de l'embarcation doivent être indiqués de manière à être, dans la mesure du possible, visibles d'en haut.

### Règle 18

#### *Embarcations de sauvetage partiellement fermées*

##### *à redressement automatique*

1. Les embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 17 ainsi qu'aux prescriptions de la présente règle.

#### 2. Habitacle :

a) Il doit être prévu des capots rigides fixés en permanence recouvrant au moins 20 % de la longueur de l'embarcation à partir de l'étrave et au moins 20 % de la longueur de l'embarcation à partir de l'extrémité arrière de celle-ci.

b) Les capots rigides doivent former deux abris. Si ceux-ci sont munis de cloisons, ils doivent avoir des ouvertures de dimensions suffisantes pour permettre à une personne revêtue d'une combinaison d'immersion ou de vêtements chauds et d'une brassière de sauvetage d'y accéder facilement. La hauteur à l'intérieur des abris doit être suffisante pour que les personnes puissent facilement accéder aux sièges situés dans les parties avant et arrière de l'embarcation.

c) Les capots rigides doivent être conçus de manière à comporter des fenêtres ou des panneaux transparents qui laissent pénétrer à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage une lumière naturelle suffisante pour rendre inutile l'éclairage artificiel lorsque les ouvertures ou les tentes sont fermées.

d) Les capots rigides doivent être pourvus de mains courantes qui fournissent une prise sûre aux personnes se déplaçant sur le pourtour de l'embarcation de sauvetage.

e) Les parties découvertes de l'embarcation de sauvetage doivent être munies d'une tente repliable fixée en permanence et conçue de manière à satisfaire aux prescriptions suivantes :

i) elle doit pouvoir être facilement mise en place par deux personnes, au plus en 2 minutes au maximum ;

ii) elle doit être isolée pour protéger les occupants du froid au moyen d'au moins deux épaisseurs de matériau séparées par une couche d'air ou par un autre moyen aussi efficace.

f) L'habitacle constitué par les capots rigides et la tente doit être conçu de façon à satisfaire aux prescriptions suivantes :

i) il doit permettre l'exécution des opérations de mise à l'eau et de récupération sans qu'aucun des occupants ne sorte de l'habitacle ;

ii) il doit avoir, aux deux extrémités et de chaque côté, des entrées munies de dispositifs de fermeture efficaces et réglables qui puissent être facilement et rapidement ouverts et fermés à partir de l'intérieur ou de l'extérieur afin de permettre la ventilation, mais empêcher l'eau de mer, le vent et le froid d'entrer ; un dispositif doit également être prévu pour maintenir solidement les entrées en position ouverte ou en position fermée ;

iii) il doit laisser entrer à tout moment suffisamment d'air pour les occupants, lorsque la tente est mise en place et que toutes les entrées sont fermées ;

iv) il doit être muni d'un dispositif pour recueillir l'eau de pluie ;

v) l'extérieur des capots rigides et de la tente et l'intérieur de la partie de l'embarcation couverte par la tente doivent être d'une couleur très visible. L'intérieur des abris doit être d'une couleur qui ne gêne pas les occupants ;

vi) il doit être possible de marcher à l'aviron.

### 3. Chavirement et redressement :

a) Une ceinture de sécurité doit être fixée à chaque place assise indiquée. La ceinture de sécurité doit être conçue pour maintenir une personne pesant 100 kilogrammes fermement en place lorsque l'embarcation de sauvetage est en position renversée.

b) La stabilité de l'embarcation de sauvetage doit être telle que l'embarcation se redresse d'elle-même ou automatiquement lorsqu'elle a un chargement partiel ou complet en personnes et en armement et que les personnes qu'elle transporte sont attachées avec des ceintures de sécurité.

### 4. Propulsion :

a) Le moteur et le système de transmission doivent être commandés depuis le poste de barre.

b) Le moteur et son installation doivent pouvoir fonctionner dans n'importe quelle position au moment du chavirement et continuer à fonctionner après le redressement de l'embarcation de sauvetage ou doivent s'arrêter automatiquement et être facilement remis en marche après que l'embarcation

s'est redressée et qu'elle ne contient plus d'eau. Le dispositif d'alimentation en combustible et le circuit de graissage doivent être conçus de manière à éviter toute fuite de combustible et des fuites de plus de 250 millilitres d'huile de graissage pendant le chavirement.

c) Les moteurs à refroidissement par air doivent avoir un système de conduite pour prélever l'air de refroidissement et l'évacuer à l'extérieur de l'embarcation de sauvetage. Des volets d'obturation à commande manuelle doivent être prévus pour permettre de prélever et d'évacuer l'air de refroidissement à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage.

#### 5. Construction et défenses :

a) Nonobstant les dispositions de la règle 17 1 f), la construction et les défenses des embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique doivent être conçues de façon que l'embarcation assure une protection contre les accélérations dangereuses résultant du choc qui se produit lorsque l'embarcation de sauvetage avec son plein chargement en personnes et en armement heurte le bordé du navire à une vitesse d'au moins 3,5 mètres par seconde.

b) L'embarcation de sauvetage doit être à autovidange automatique.

#### Règle 19

##### *Embarcations de sauvetage complètement fermées*

1. Les embarcations de sauvetage complètement fermées doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 17 ainsi qu'aux prescriptions de la présente règle.

#### 2. Habitacle :

Toute embarcation de sauvetage complètement fermée doit être munie d'un habitacle rigide étanche à l'eau qui ferme complètement l'embarcation. L'habitacle doit être conçu de façon à satisfaire aux prescriptions suivantes :

i) il doit protéger les occupants de la chaleur et du froid ;

ii) l'accès à l'embarcation de sauvetage doit se faire par le moyen d'écotilles qui puissent être fermées pour rendre l'embarcation étanche à l'eau ;

iii) les écotilles doivent être placées de façon à permettre l'exécution des opérations de mise à l'eau et de récupération sans qu'aucun des occupants ne sorte de l'habitacle ;

iv) les écotilles d'accès doivent pouvoir être ouvertes et fermées tant de l'intérieur que de l'extérieur et doivent être munies d'un dispositif permettant de les maintenir solidement en position ouverte ;

v) il doit être possible de marcher à l'aviron ;

vi) l'habitacle doit pouvoir supporter la masse totale de l'embarcation de sauvetage, y compris la totalité de l'armement et des machines et le plein chargement en personnes, lorsque l'embarcation se trouve en position renversée et que les écotilles sont fermées, sans qu'il y ait infiltration importante d'eau ;

vii) l'habitacle doit comporter des fenêtres et des panneaux transparents sur les côtés, qui laissent pénétrer à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage une lumière naturelle suffisante pour rendre inutile l'éclairage artificiel lorsque les écoutilles sont fermées ;

viii) l'extérieur de l'habitacle doit être d'une couleur très visible et son intérieur d'une couleur qui ne gêne pas les occupants :

ix) l'habitacle doit être muni de mains courantes qui fournissent une prise sûre aux personnes se déplaçant à l'extérieur de l'embarcation de sauvetage et qui facilitent l'embarquement et le débarquement ;

x) les personnes doivent pouvoir accéder à leur siège à partir d'une entrée sans avoir à enjamber un banc de nage ou d'autres obstacles ;

xi) les occupants doivent être protégés contre les effets des dépressions dangereuses susceptibles d'être provoquées par le moteur de l'embarcation de sauvetage.

### 3. Chavirement et redressement :

a) Une ceinture de sécurité doit être fixée à chaque place assise indiquée. La ceinture de sécurité doit être conçue de manière à maintenir une personne pesant 100 kilogrammes fermement en place lorsque l'embarcation de sauvetage est en position renversée.

b) La stabilité de l'embarcation de sauvetage doit être telle que l'embarcation se redresse d'elle-même ou automatiquement, lorsqu'elle a un chargement partiel ou complet en personnes et en armement, que toutes les entrées et les ouvertures sont hermétiquement fermées et que les personnes qu'elle transporte sont attachées avec les ceintures de sécurité.

c) L'embarcation de sauvetage doit pouvoir soutenir son plein chargement en personnes et en armement lorsqu'elle est endommagée de la manière prescrite à la règle 17 1 a) et elle doit avoir une stabilité telle qu'en cas de chavirement elle se remette automatiquement dans une position laissant à ses occupants une issue au-dessus de l'eau.

d) Tous les tuyaux d'échappement du moteur, les conduits d'air et les autres ouvertures doivent être conçus de manière à empêcher l'eau de pénétrer à l'intérieur du moteur lorsque l'embarcation de sauvetage chavire et se redresse.

### 4. Propulsion :

a) Le moteur et le système de transmission doivent être commandés depuis le poste de barre.

b) Le moteur et son installation doivent pouvoir fonctionner dans n'importe quelle position au moment du chavirement et continuer à fonctionner après le redressement de l'embarcation de sauvetage ou doivent s'arrêter automatiquement au moment du chavirement et être facilement remis en marche lorsque l'embarcation se redresse. Le dispositif d'alimentation en combustible et le circuit de graissage doivent être conçus de manière à éviter toute fuite de combustible et des fuites de plus de 250 millilitres d'huile de graissage pendant le chavirement.

c) Les moteurs à refroidissement par air doivent avoir un système de conduites pour prélever l'air de refroidissement et l'évacuer à l'extérieur de l'embarcation de sauvetage. Des volets d'obturation à commande manuelle doivent être prévus pour permettre de prélever et d'évacuer l'air de refroidissement à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage.

5. Construction et défenses :

Nonobstant les dispositions de la règle 17 1 d), la construction et les défenses d'une embarcation de sauvetage complètement fermée doivent être conçues de façon que l'embarcation assure une protection contre les accélérations dangereuses résultant du choc qui se produit lorsque l'embarcation de sauvetage avec son plein chargement en personnes et en armement heurte le bordé du navire à une vitesse d'au moins 3,5 mètres par seconde.

6. Embarcations de sauvetage mises à l'eau en chute libre :

Une embarcation de sauvetage conçue pour être mise à l'eau en chute libre doit être construite de façon à assurer une protection contre les accélérations dangereuses résultant de sa mise à l'eau, avec son plein chargement en personnes et en armement, depuis au moins la hauteur maximale à laquelle il est prévu qu'elle sera arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée pour une assiette défavorable allant jusqu'à 10 degrés et une gîte d'au moins 20 degrés d'un bord ou de l'autre.

Règle 20

*Prescriptions générales*

*applicables aux radeaux de sauvetage*

1. Construction des radeaux de sauvetage :

a) Tout radeau de sauvetage doit être construit de façon à pouvoir résister aux intempéries pendant 30 jours à flot quel que soit l'état de la mer.

b) Le radeau de sauvetage doit être construit de façon telle que, lorsqu'il est lancé à la mer d'une hauteur de 18 mètres, le radeau et son équipement continuent de fonctionner de manière satisfaisante. S'il doit être arrimé à une hauteur de plus de 18 mètres au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée, il doit être d'un type qui a subi avec succès un essai de chute d'une hauteur qui soit au moins égale à celle à laquelle il doit être arrimé.

c) Lorsqu'il flotte, le radeau de sauvetage doit pouvoir résister à des sauts répétés de personnes depuis une hauteur qui soit au moins égale à 4,5 mètres au-dessus de son plancher, que la tente soit ou non mise en place.

d) Le radeau de sauvetage et ses aménagements doivent être construits de manière que le radeau puisse être remorqué à une vitesse de 3 nœuds en eau calme lorsqu'il a son plein chargement en personnes et en armement, une de ses ancres flottantes étant mouillée.

e) Le radeau de sauvetage doit être muni d'une tente destinée à protéger les occupants contre les intempéries, qui se mette automatiquement en position lorsque le radeau est mis à l'eau et flotte. Cette tente doit satisfaire aux prescriptions suivantes :

i) elle doit assurer une isolation contre la chaleur et le froid au moyen de deux épaisseurs de matériau séparées par une couche d'air ou par un autre moyen aussi efficace. Des dispositions doivent être prises pour empêcher l'eau de s'accumuler dans la couche d'air ;

ii) son intérieur doit être d'une couleur qui ne gêne pas les occupants ;

iii) chaque entrée doit être clairement indiquée et munie de dispositifs de fermeture efficaces et réglables qui puissent être facilement et rapidement ouverts à partir de l'intérieur et de l'extérieur du radeau de sauvetage afin de permettre la ventilation mais d'empêcher l'eau de mer, le vent et le froid d'entrer. Les radeaux de sauvetage qui sont autorisés à recevoir plus de huit personnes doivent comporter au moins deux entrées diamétralement opposées ;

iv) la tente doit à tout moment laisser entrer suffisamment d'air pour les occupants, même si les entrées sont fermées ;

v) elle doit être munie d'un hublot d'observation au moins ;

vi) elle doit être munie d'un dispositif pour recueillir l'eau de pluie ;

vii) elle doit être partout d'une hauteur suffisante pour abriter les occupants en position assise.

## 2. Capacité minimale de transport et masse des radeaux de sauvetage :

a) Un radeau de sauvetage ne doit pas être approuvé si sa capacité de transport, calculée conformément aux prescriptions de la règle 21 3 ou de la règle 22 3, selon le cas, est inférieure à six personnes.

b) Sauf dans le cas des radeaux de sauvetage qui sont destinés à être mis à l'eau au moyen d'un dispositif approuvé satisfaisant aux prescriptions de la règle 32 et qui ne sont pas tenus d'être portatifs, la masse totale du radeau, de son enveloppe et de son armement ne doit pas dépasser 185 kilogrammes.

## 3. Accessoires des radeaux de sauvetage :

a) Des filières en guirlande doivent être solidement fixées à l'intérieur et à l'extérieur du radeau de sauvetage.

b) Le radeau de sauvetage doit être muni d'une bosse résistante d'une longueur au moins égale au double de la distance entre la position d'arrimage et la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 15 mètres, si cette dernière valeur est supérieure.

## 4. Radeaux de sauvetage sous bossoirs :

a) Un radeau de sauvetage destiné à être utilisé avec un dispositif approuvé de mise à l'eau doit non seulement satisfaire aux prescriptions ci-dessus mais aussi :

i) lorsque le radeau de sauvetage a son plein chargement en personnes et en armement, pouvoir résister à un choc latéral contre le bordé du navire à une vitesse de choc d'au moins 3,5 mètres par seconde ainsi qu'à une chute dans l'eau depuis une hauteur de 3 mètres au moins sans subir de dommages qui compromettent son fonctionnement ;

ii) être doté d'un moyen qui permette d'amener le radeau de sauvetage le long du pont d'embarquement et de l'y maintenir de façon sûre pendant l'embarquement.

b) Tous les radeaux de sauvetage sous bossoirs doivent être disposés de telle sorte qu'ils puissent recevoir leur plein chargement en personnes dans un délai maximal de trois minutes à compter du moment où l'ordre d'embarquer est donné.

#### 5. Armement :

a) L'armement normal de chaque radeau de sauvetage doit être le suivant :

i) une bouée de sauvetage flottante attachée à une ligne flottante d'au moins 30 mètres ;

ii) un couteau à lame fixe avec une poignée flottante munie d'une aiguillette et arrimé dans une poche à l'extérieur de la tente, près de l'endroit où la bosse est attachée au radeau de sauvetage. En outre, un radeau autorisé à recevoir un nombre de personnes égal ou supérieur à 13 doit être muni d'un deuxième couteau qui ne doit pas nécessairement être à lame fixe ;

iii) pour un radeau de sauvetage autorisé à recevoir un nombre de personnes inférieur ou égal à 12 : une écope flottante ; pour un radeau de sauvetage autorisé à recevoir un nombre de personnes égal ou supérieur à 13 : deux écopas flottantes ;

iv) deux éponges ;

v) deux ancres flottantes munies chacune d'une aussière et d'une ligne de déclenchement résistantes aux chocs, dont une de rechange et une attachée en permanence au radeau de façon à maintenir le radeau face au vent et dans une position aussi stable que possible lorsque celui-ci se gonfle ou est à l'eau. La résistance de chaque ancre flottante, de son aussière et de sa ligne de déclenchement doit être suffisante quel que soit l'état de la mer. Les ancres flottantes doivent être équipées d'un émerillon à chaque extrémité de la ligne et être d'un type qui ne risque pas de se prendre dans ses filins ;

vi) deux pagaies flottantes ;

vii) trois ouvre-boîtes (les couteaux de sûreté munis d'une lame ouvre-boîtes spéciale satisfont à cette prescription) ;

viii) un nécessaire pharmaceutique de première urgence placé dans une boîte étanche à l'eau pouvant être refermée hermétiquement après usage ;

ix) un sifflet ou un signal sonore équivalent ;

x) quatre fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la règle 29 ;

xi) six feux à main satisfaisant aux prescriptions de la règle 30 ;

xii) deux signaux fumigènes flottants satisfaisant aux prescriptions de la règle 31 ;

xiii) une lampe électrique étanche à l'eau susceptible d'être utilisée pour la signalisation en code Morse, ainsi qu'un jeu de piles de rechange et une ampoule de rechange dans une boîte étanche à l'eau ;

xiv) un réflecteur radar efficace, à moins qu'un répondeur radar pour embarcations et radeaux de sauvetage soit installé à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage ;

xv) un miroir de signalisation destiné à être utilisé de jour, avec les instructions nécessaires pour faire des signaux aux navires et aux aéronefs ;

xvi) un exemplaire des signaux de sauvetage visés à la règle V/16 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, sur une carte étanche à l'eau ou dans une pochette étanche à l'eau ;

xvii) un jeu d'engins de pêche ;

xviii) une ration alimentaire correspondant au total à 10 000 kilojoules au moins pour chaque personne que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir ; ces rations doivent être conservées dans des emballages étanches à l'air et être placées dans un récipient étanche à l'eau ;

xix) des récipients étanches à l'eau, contenant un total d'un litre et demi d'eau douce pour chaque personne que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, dont un demi-litre par personne peut être remplacé par un désalinisateur capable de produire la même quantité d'eau douce en deux jours ;

xx) une timbale inoxydable graduée ;

xxi) six doses d'un médicament contre le mal de mer et un sac étanche en cas de vomissement pour chaque personne que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir ;

xxii) des instructions relatives à la survie ;

xxiii) des instructions sur les mesures immédiates à prendre ;

xxiv) un nombre suffisant de moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 26 pour 10 % des personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, ou deux si ce nombre est supérieur.

b) L'inscription prescrite aux règles 21 7 c) v) et 22 7 vii) sur les radeaux de sauvetage munis de l'armement prévu à l'alinéa a) doit être "ARMEMENT A SOLAS" (en majuscules imprimées en caractères romains).

c) Dans les cas appropriés, le matériel d'armement doit être arrimé dans une enveloppe qui, si elle ne fait pas partie intégrante du radeau de sauvetage ou si elle ne lui est pas attachée à demeure, doit être arrimée et assujettie à l'intérieur du radeau de sauvetage et pouvoir flotter sur l'eau pendant 30 minutes au moins sans que son contenu soit endommagé.

6. Dispositifs permettant aux radeaux de sauvetage de surnager librement :

a) Bosse et accessoires :

La bosse d'un radeau de sauvetage et ses accessoires doivent attacher le radeau au navire et être installés de telle façon que le radeau de sauvetage, lorsqu'il est libéré et, dans le cas d'un radeau gonflable, gonflé, ne soit pas entraîné sous l'eau par le navire qui coule.

b) Maillon de rupture :

Si un maillon de rupture fait partie du dispositif permettant au radeau de surnager librement :

i) il ne doit pas se rompre sous l'effet de la force requise pour sortir la bosse de l'enveloppe du radeau de sauvetage ;

ii) il doit avoir, le cas échéant, une résistance suffisante pour permettre le gonflage du radeau de sauvetage ;

iii) il doit se rompre sous l'effet d'une force de 2,2 0,4 kilonewtons.

c) Dispositifs de largage hydrostatique :

Si les dispositifs permettant au radeau de sauvetage de surnager librement comportent un dispositif de largage hydrostatique, celui-ci doit :

i) être construit en matériaux compatibles de manière à empêcher que son fonctionnement ne soit perturbé. Il ne doit pas être permis de galvaniser ou de recouvrir de tout autre revêtement métallique les éléments du dispositif de largage hydrostatique ;

ii) larguer automatiquement le radeau de sauvetage à une profondeur qui ne dépasse pas 4 mètres ;

iii) être pourvu de moyens d'évacuation qui permettent d'éviter toute accumulation d'eau dans la chambre hydrostatique lorsque le dispositif est en position normale ;

iv) être construit de telle sorte qu'il ne puisse être libéré lorsqu'il est balayé par les vagues ;

v) porter à l'extérieur une inscription indélébile indiquant son type et son numéro de série ;

vi) être accompagné d'un document ou d'une plaque d'identification indiquant la date de fabrication, le type et le numéro de série ;

vii) être conçu de telle sorte que chaque accessoire relié à la bosse ait une résistance au moins égale à celle qui est prescrite pour la bosse ;

viii) s'il n'est pas réutilisable, comporter des indications permettant de déterminer la date d'expiration et un moyen permettant d'inscrire cette date sur le dispositif.

## Règle 21

### *Radeaux de sauvetage gonflables*

1. Les radeaux de sauvetage gonflables doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 20 et également aux prescriptions de la présente règle.

## 2. Construction des radeaux de sauvetage gonflables :

a) La chambre à air principale doit être divisée en au moins deux compartiments séparés, munis chacun d'un clapet de non-retour pour le gonflage. Les chambres à air doivent être conçues de telle façon que si l'un quelconque des compartiments est endommagé ou ne se gonfle pas, le franc-bord restant positif sur toute la périphérie du radeau de sauvetage, les compartiments intacts soient capables de soutenir le nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, ces personnes ayant un poids moyen de 75 kilogrammes et étant assises en position normale.

b) Le plancher du radeau de sauvetage doit être imperméable à l'eau et pouvoir être suffisamment isolé contre le froid :

i) soit au moyen d'une ou de plusieurs chambres que les occupants peuvent gonfler ou qui se gonflent automatiquement et qui peuvent être dégonflées et regonflées par les occupants ;

ii) soit par tout autre moyen aussi efficace ne nécessitant pas de gonflage.

c) Le radeau de sauvetage doit être gonflé au moyen d'un gaz non toxique. Le gonflage doit pouvoir se faire dans un délai de 1 minute lorsque la température ambiante est comprise entre 18 degrés Celsius et 20 degrés Celsius et dans un délai de 3 minutes lorsque la température ambiante est de moins 30 degrés Celsius. Une fois gonflé, le radeau de sauvetage doit garder sa forme lorsqu'il a son chargement complet en personnes et en armement.

d) Chaque chambre gonflable doit pouvoir résister à une pression égale à trois fois au moins la pression de service ; il faut éviter, au moyen de soupapes de sûreté ou en limitant l'alimentation en gaz, que la pression de la chambre ne dépasse une valeur correspondant à deux fois la pression de service. Des dispositions doivent être prises pour assurer la mise en place de la pompe ou du soufflet de remplissage prescrit au paragraphe 10 a) ii) afin de maintenir la pression de service.

## 3. Capacité de transport des radeaux de sauvetage gonflables :

Le nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir doit être égal au plus faible des nombres ci-après :

i) le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,096 le volume mesuré en mètres cubes des chambres à air principales (qui, à cet effet, ne doivent comprendre ni les arches ni les bancs de nage, s'il en existe), lorsqu'elles sont gonflées ;

ii) le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,372 la section horizontale interne du radeau de sauvetage mesurée en mètres carrés (qui, à cet effet, peut comprendre le ou les bancs de nage, s'il en existe), cette section étant mesurée au bord intérieur des chambres à air ; ou

iii) le nombre de personnes ayant un poids moyen de 75 kilogrammes, portant toutes des brassières de sauvetage, qui peuvent s'asseoir en disposant d'un confort et d'une hauteur suffisants sans gêner le fonctionnement d'un élément quelconque de l'armement du radeau de sauvetage.

## 4. Accès aux radeaux de sauvetage gonflables :

a) Une entrée au moins doit être munie d'une rampe d'accès semi-rigide permettant aux personnes d'accéder au radeau de sauvetage depuis la mer et fixée de manière que le radeau ne se dégonfle pas sensiblement si la rampe est endommagée. Dans le cas d'un radeau de sauvetage sous bossoirs comportant plus d'une entrée, la rampe d'accès doit être installée à l'entrée qui se trouve du côté opposé aux rapprocheurs et aux installations d'embarquement.

b) Les entrées qui ne disposent pas d'une rampe d'accès doivent être munies d'une échelle d'embarquement dont le barreau inférieur ne doit pas se trouver à moins de 0,4 mètre au-dessous de la flottaison du radeau de sauvetage à l'état lège.

c) Le radeau de sauvetage doit être muni des moyens nécessaires pour aider des personnes à se hisser à bord après avoir emprunté l'échelle.

#### 5. Stabilité des radeaux de sauvetage gonflables :

a) Chaque radeau de sauvetage gonflable doit être construit de façon telle qu'entièrement gonflé et flottant à l'endroit avec la tente dressée il soit stable sur houle.

b) La stabilité d'un radeau de sauvetage doit être telle que, lorsqu'il est à l'envers, il puisse être redressé sur houle et en eau calme par une seule personne.

c) La stabilité d'un radeau de sauvetage doit être telle que, lorsqu'il a son plein chargement en personnes et en armement, il puisse être remorqué à une vitesse quelconque allant jusqu'à 3 nœuds en eau calme.

#### 6. Accessoires des radeaux de sauvetage gonflables :

a) La résistance de la bosse et de ses accessoires, y compris le dispositif d'assujettissement au radeau de sauvetage mais à l'exclusion du maillon de rupture prescrit à la règle 20 6 b), ne doit pas être inférieure à 10 kilonewtons pour les radeaux de sauvetage autorisés à recevoir neuf personnes ou plus et ne doit en aucun cas être inférieure à 7,5 kilonewtons pour les autres radeaux. Le radeau de sauvetage doit pouvoir être gonflé par une seule personne.

b) Un fanal à commande manuelle, visible par une nuit sombre dans des conditions de bonne visibilité à une distance de 2 milles au moins et pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures, doit être fixé au sommet de la tente du radeau de sauvetage. S'il s'agit d'un feu à éclats, il doit lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50 au cours des deux premières heures de la période de fonctionnement de 12 heures. Ce fanal doit être alimenté par une pile rendue active par l'eau de mer ou par une pile sèche et doit s'allumer automatiquement lorsque le radeau de sauvetage se gonfle. Les piles doivent être d'un type qui ne risque pas de se détériorer au contact de l'eau ou de l'humidité dans le radeau de sauvetage arrimé.

c) On doit installer à l'intérieur du radeau de sauvetage une lampe à commande manuelle pouvant fonctionner sans interruption pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures. Elle doit s'allumer automatiquement lorsque le radeau de sauvetage se gonfle, et avoir une intensité suffisante pour permettre la lecture des instructions relatives à la survie et à l'armement.

#### 7. Enveloppes des radeaux de sauvetage gonflables :

a) Le radeau de sauvetage doit être emballé dans une enveloppe :

i) qui soit capable de résister aux conditions rigoureuses d'utilisation rencontrées en mer ;

ii) qui ait une flottabilité propre suffisante quand elle contient le radeau de sauvetage et son armement pour permettre le dégagement de la bosse et le déclenchement du mécanisme de gonflage si le navire coule ;

iii) qui soit étanche à l'eau dans la mesure du possible, tout en étant munie de trous d'évacuation sur sa face inférieure.

b) Le radeau de sauvetage doit être emballé dans son enveloppe de manière telle que, dans la mesure du possible, il se gonfle en position droite lorsqu'il se sépare de son enveloppe dans l'eau.

c) L'enveloppe doit porter les indications suivantes :

i) nom du constructeur ou marque de fabrique ;

ii) numéro de série ;

iii) nom de l'autorité ayant donné son approbation et nombre de personnes qui peuvent être transportées ;

iv) SFV ;

v) type de rations de secours transportées ;

vi) date de la dernière révision ;

vii) longueur de la bosse ;

viii) hauteur d'arrimage maximale autorisée au-dessus de la ligne de flottaison (cette hauteur dépend de la hauteur de l'essai de chute et de la longueur de la bosse) ;

ix) instructions pour la mise à l'eau.

8. Inscriptions sur les radeaux de sauvetage gonflables :

Le radeau de sauvetage doit porter les indications suivantes :

i) nom du constructeur ou marque de fabrique ;

ii) numéro de série ;

iii) date de fabrication (mois et année) ;

iv) nom de l'autorité ayant donné son approbation ;

v) nom et lieu de la station d'entretien où la dernière révision a eu lieu ;

vi) nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir ; cette indication doit figurer au-dessus de chaque entrée en caractères d'une couleur contrastant avec celle du radeau et d'une hauteur au moins égale à 100 millimètres.

9. Radeaux de sauvetage gonflables sous bossoirs :

a) Un radeau de sauvetage destiné à être utilisé avec un dispositif approuvé de mise à l'eau doit non seulement satisfaire aux prescriptions ci-dessus, mais également, lorsqu'il est suspendu au croc de levage ou à l'élingue, pouvoir supporter une charge correspondant à :

i) 4 fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement, à une température ambiante et une température stabilisée du radeau de 20 à 30 degrés Celsius, aucune des soupapes de sûreté ne fonctionnant ; et

ii) 1,1 fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement, à une température ambiante et une température stabilisée du radeau de moins de 30 degrés Celsius, toutes les soupapes de sûreté fonctionnant.

b) Les enveloppes rigides des radeaux de sauvetage qui sont mis à l'eau au moyen d'un dispositif approprié doivent être attachées de façon que ni l'enveloppe ni des sections de celle-ci ne puissent tomber à l'eau pendant et après le gonflage et la mise à l'eau du radeau de sauvetage contenu dans l'enveloppe.

10. Armement complémentaire des radeaux de sauvetage gonflables :

a) En sus de l'armement prescrit à la règle 20 5, chaque radeau de sauvetage gonflable doit avoir :

i) une trousse d'outils pour réparer les crevaisons des chambres à air ;

ii) une pompe ou un soufflet de remplissage.

b) Les couteaux prescrits à la règle 20 5 a) xii) doivent être des couteaux de sûreté.

Règle 22

*Radeaux de sauvetage rigides*

1. Les radeaux de sauvetage rigides doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 20 et également aux prescriptions de la présente règle.

2. Construction des radeaux de sauvetage rigides :

a) La flottabilité du radeau de sauvetage doit être assurée par des matériaux approuvés et ayant une flottabilité propre, placés aussi près que possible de la périphérie du radeau. Ces matériaux flottants doivent être d'un type retardant le feu ou être protégés par un revêtement retardant le feu.

b) Le plancher du radeau de sauvetage doit empêcher l'entrée de l'eau et doit maintenir effectivement les occupants hors de l'eau et les protéger du froid.

3. Capacité de transport des radeaux de sauvetage rigides :

Le nombre de personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir doit être égal au plus faible des nombres ci-après :

i) le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,096 le volume mesuré en mètres cubes du matériau assurant la flottabilité multiplié par un coefficient de un moins la densité de ce matériau ;

ii) le plus grand nombre entier obtenu en divisant par 0,372 la section horizontale du plancher du radeau de sauvetage mesurée en mètres carrés ; ou

iii) le nombre de personnes ayant un poids moyen de 75 kilogrammes, portant toutes des brassières de sauvetage, qui peuvent s'asseoir en disposant d'un confort et d'une hauteur suffisants sans gêner le fonctionnement d'un élément quelconque de l'armement du radeau de sauvetage.

#### 4. Accès aux radeaux de sauvetage rigides :

a) Une entrée au moins doit être munie d'une rampe d'accès rigide permettant aux personnes d'accéder au radeau de sauvetage depuis la mer. Dans le cas d'un radeau de sauvetage sous bossoirs comportant plus d'une entrée, la rampe d'accès doit être installée à l'entrée qui se trouve du côté opposé aux rapprocheurs et aux installations d'embarquement.

b) Les entrées qui ne disposent pas d'une rampe d'accès doivent être munies d'une échelle d'embarquement dont le barreau inférieur ne doit pas se trouver à moins de 0,4 mètre au-dessous de la flottaison du radeau de sauvetage à l'état lège.

c) Le radeau de sauvetage doit être muni des moyens nécessaires pour aider des personnes à se hisser à bord après avoir emprunté l'échelle.

#### 5. Stabilité des radeaux de sauvetage rigides :

a) A moins de pouvoir fonctionner en toute sécurité en flottant à l'endroit ou à l'envers, le radeau de sauvetage doit avoir une résistance et une stabilité suffisantes pour se redresser automatiquement ou pouvoir être redressé sur houle ou en eau calme par une seule personne.

b) La stabilité d'un radeau de sauvetage doit être telle que, lorsqu'il a son plein chargement en personnes et en armement, il puisse être remorqué à une vitesse quelconque allant jusqu'à 3 nœuds en eau calme.

#### 6. Accessoires des radeaux de sauvetage rigides :

a) Le radeau de sauvetage doit être muni d'une bosse résistante. La résistance de la bosse et de ses accessoires, y compris le dispositif d'assujettissement au radeau mais à l'exclusion du maillon de rupture prescrit à la règle 20 6 b), ne doit pas être inférieure à 10 kilonewtons pour les radeaux autorisés à recevoir neuf personnes ou plus et ne doit en aucun cas être inférieure à 7,5 kilonewtons pour les autres radeaux.

b) Un fanal à commande manuelle, visible par une nuit sombre dans des conditions de bonne visibilité à une distance de 2 milles au moins et pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures, doit être fixé au sommet de la tente du radeau de sauvetage. S'il s'agit d'un feu à éclats, il doit lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50 au cours des deux premières heures de la période de fonctionnement de 12 heures. Ce fanal doit être alimenté par une pile rendue active par l'eau de mer ou par une pile sèche et doit s'allumer automatiquement quand la tente du radeau de sauvetage se met en position. Les piles doivent être d'un type qui ne risque pas de se détériorer au contact de l'eau ou de l'humidité dans le radeau de sauvetage arrimé.

c) On doit installer à l'intérieur du radeau de sauvetage une lampe à commande manuelle pouvant fonctionner sans interruption pendant une période qui soit au moins égale à 12 heures. Elle doit s'allumer automatiquement lorsque la tente du radeau de sauvetage se met en position et avoir une intensité suffisante pour permettre la lecture des instructions relatives à la survie et à l'armement.

7. Inscriptions sur les radeaux de sauvetage rigides :

Le radeau de sauvetage doit porter les indications suivantes :

- i) nom et port d'immatriculation du navire auquel il appartient ;
- ii) nom du constructeur ou marque de fabrique ;
- iii) numéro de série ;
- iv) nom de l'autorité ayant donné son approbation ;
- v) nombre de personnes que le radeau est autorisé à recevoir. Cette indication doit figurer au-dessus de chaque entrée en caractères d'une couleur contrastant avec celle du radeau et d'une hauteur au moins égale à 100 millimètres ;
- vi) SFV ;
- vii) type de rations de secours transportées ;
- viii) longueur de la bosse ;
- ix) hauteur d'arrimage maximale autorisée au-dessus de la ligne de flottaison (hauteur de l'essai de chute) ;
- x) instructions pour la mise à l'eau.

8. Radeaux de sauvetage rigides sous bossoirs :

Un radeau de sauvetage rigide destiné à être utilisé avec un dispositif approuvé de mise à l'eau doit non seulement satisfaire aux prescriptions ci-dessus mais également, lorsqu'il est suspendu au croc de levage ou à l'élingue, pouvoir supporter une charge correspondant à quatre fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement.

Règle 23

*Canots de secours*

1. Prescriptions générales :

a) Sauf disposition contraire de la présente règle, tous les canots de secours doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 17 1 à 17 7 d) comprise et 17 7 f), 17 7 g), 17 7 i), 17 7 1 et 17 9.

b) Les canots de secours peuvent être de type rigide, de type gonflé, ou peuvent combiner ces deux types ; ils doivent :

- i) ne pas avoir une longueur inférieure à 3,8 mètres ni une longueur supérieure à 8,5 mètres, exception faite des cas où, en raison des dimensions

du navire ou pour d'autres raisons qui font que l'emploi de tels canots est jugé déraisonnable ou impossible en pratique, l'Administration peut accepter un canot de secours d'une longueur moindre, mais qui ne soit pas inférieure à 3,3 mètres ;

ii) pouvoir transporter au moins cinq personnes assises et une personne allongée ou, dans le cas d'un canot de secours d'une longueur inférieure à 3,8 mètres, un nombre inférieur de personnes tel qu'établi par l'Administration.

c) Le nombre de personnes qu'un canot est autorisé à recevoir est déterminé par l'Administration.

d) Les canots de secours qui sont à la fois de type rigide et de type gonflé doivent être conformes aux prescriptions pertinentes de la présente règle d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.

e) A moins d'avoir une tonture suffisante, le canot de secours doit être muni à l'avant d'une tente qui recouvre au moins 15 % de sa longueur.

f) Les canots de secours doivent pouvoir manœuvrer à une vitesse quelconque allant jusqu'à 6 nœuds et maintenir cette vitesse pendant une période de quatre heures au moins.

g) Les canots de secours doivent avoir une mobilité et une manœuvrabilité suffisantes sur houle pour permettre de repêcher des personnes dans l'eau, de rassembler les radeaux de sauvetage et de remorquer le radeau de sauvetage le plus grand que transporte le navire, avec son plein chargement en personnes et en armement, ou son équivalent, à une vitesse de 2 nœuds au moins.

h) Un canot de secours doit être muni d'un moteur placé à l'intérieur ou d'un moteur hors-bord. S'il est équipé d'un moteur hors-bord, le gouvernail et la barre franche peuvent faire partie du moteur. Nonobstant les prescriptions de la règle 17 6 a), un moteur hors-bord fonctionnant à l'essence et muni d'un système d'alimentation approuvé peut être installé sur un canot de secours à condition que le réservoir d'essence soit spécialement protégé contre l'incendie et les explosions.

i) Les canots des secours doivent être munis de dispositifs de remorquage installés de manière permanente et suffisamment résistants pour rassembler ou remorquer des radeaux de sauvetage conformément aux prescriptions du paragraphe 1 g).

j) Les canots de secours doivent être munis de moyens d'arrimage étanches aux intempéries destinés à recevoir les menus objets d'armement.

## 2. Armement des canots de secours :

a) Tous les objets faisant partie de l'armement des canots de secours, à l'exception des gaffes qui doivent rester claires pour permettre de déborder le canot, doivent être arrimés à l'intérieur du canot de secours 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 doit être assujetti de manière à ne pas gêner les opérations de mise à l'eau ou de récupération. Tous les objets faisant partie de l'armement des canots de secours doivent être aussi petits et légers que possible et ils doivent être emballés de manière adéquate et peu encombrante.

b) L'armement normal de chaque canot de secours doit comprendre :

i) un nombre suffisant d'avirons flottants ou de pagaies pour avancer en eau calme. Des dames de nage, des tolets ou des dispositifs équivalents doivent être prévus pour chaque aviron. Les dames de nage ou les tolets doivent être attachés au canot de secours par des aiguillettes ou des chaînes ;

ii) une écope flottante ;

iii) un habitacle contenant un compas efficace, qui soit lumineux ou muni de moyens convenables d'éclairage ;

iv) une ancre flottante munie d'une ligne de déclenchement avec une aussière d'une résistance adéquate et d'une longueur qui ne soit pas inférieure à 10 mètres ;

v) une bosse d'une longueur et d'une résistance suffisantes, fixée au dispositif de dégagement prescrit à la règle 17 7 g) et placée à l'extrémité avant du canot de secours ;

vi) une ligne flottante d'une longueur qui ne soit pas inférieure à 50 mètres et d'une résistance suffisante pour remorquer un radeau de sauvetage conformément aux prescriptions du paragraphe 1 g) ;

vii) Une lampe électrique étanche à l'eau susceptible d'être utilisée pour la signalisation en code Morse, ainsi qu'un jeu de piles de rechange et une ampoule de rechange dans une boîte étanche à l'eau ;

viii) un sifflet ou un signal sonore équivalent ;

ix) un nécessaire pharmaceutique de première urgence placé dans une boîte étanche à l'eau pouvant être refermée hermétiquement après usage ;

x) deux bouées de sauvetage flottantes, chacune étant attachée à une ligne flottante d'au moins 30 mètres ;

xi) Un projecteur pouvant éclairer efficacement la nuit un objet de couleur claire d'une largeur de 18 mètres, à une distance de 180 mètres, pendant une durée totale de six heures et pouvant fonctionner sans interruption pendant trois heures au moins ;

xii) Un réflecteur radar efficace ;

xiii) Un nombre suffisant de moyens de protection thermique satisfaisant aux prescriptions de la règle 26 pour 10 % des personnes que le radeau de sauvetage est autorisé à recevoir, ou deux si ce nombre est supérieur.

c) Outre l'armement prescrit au paragraphe 2 b), l'armement normal de tout canot de secours rigide doit comprendre :

i) une gaffe ;

ii) un seau ;

iii) un couteau ou une hachette.

d) Outre l'armement prescrit au paragraphe 2 b), l'armement normal de tout canot de secours gonflé doit comprendre :

- i) un couteau de sûreté flottant ;
- ii) deux éponges ;
- iii) un soufflet ou une pompe à main efficace ;
- iv) une trousse d'outils placée dans une enveloppe convenable et destinée à la réparation des crevaisons ;
- v) une gaffe de sûreté.

3. Prescriptions supplémentaires applicables aux canots de secours gonflés :

a) Les prescriptions de la règle 17 1 c) et 17 1 e) ne s'appliquent pas aux canots de secours gonflés.

b) Tout canot de secours gonflé doit être construit de manière que, lorsqu'il est suspendu à l'élingue ou au croc de levage :

- i) il ait une résistance et une rigidité suffisantes pour pouvoir être amené et récupéré avec son plein chargement en personnes et en armement ;

- ii) il ait une résistance suffisante pour supporter une charge correspondant à quatre fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement à une température ambiante de 20 3 degrés Celsius, aucune des soupapes de sécurité ne fonctionnant ;

- iii) il ait une résistance suffisante pour supporter une charge correspondant à 1,1 fois la masse de son plein chargement en personnes et en armement à une température ambiante de moins 30 degrés Celsius, les soupapes de sûreté fonctionnant toutes.

c) Les canots de secours gonflés doivent être construits de façon à pouvoir résister aux intempéries :

- i) lorsqu'ils sont arrimés sur le pont découvert d'un navire en mer ;

- ii) pendant trente jours à flot quel que soit l'état de la mer.

d) Les canots de secours gonflés doivent non seulement satisfaire aux prescriptions de la règle 17 9, mais doivent également porter l'indication d'un numéro de série, du nom du constructeur ou de la marque de fabrique et de la date de construction.

e) La flottabilité d'un canot de secours gonflé doit être assurée soit par une chambre à air unique comportant au moins cinq compartiments distincts qui ont tous approximativement le même volume ou par deux chambres à air distinctes, le volume de l'une ou de l'autre n'étant pas supérieur à 60 % du volume total. Les chambres à air doivent être conçues de telle façon que, si l'un quelconque des compartiments est endommagé, les compartiments intacts soient capables de soutenir le nombre de personnes, d'un poids moyen de 75 kilogrammes, assises en position normale, que le canot de secours est autorisé à recevoir, et que, dans ce cas, le franc-bord reste positif sur toute la périphérie du canot de secours.

f) Les chambres à air qui constituent le pourtour du canot de secours gonflé doivent, lorsqu'elles sont gonflées, fournir un volume qui ne soit pas inférieur à

0,17 mètre cube pour chaque personne que le canot de secours est autorisé à recevoir.

g) Chaque compartiment doit être muni d'un clapet de non-retour destiné au gonflage à la main et de moyens permettant de le dégonfler. Une soupape régulatrice de pression doit également être prévue, à moins que l'Administration n'estime qu'un tel dispositif n'est pas nécessaire.

h) Des bandes de ragage doivent être placées sous le fond du canot de secours gonflé et aux points vulnérables de sa paroi extérieure, d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration.

i) S'il est prévu un tableau, sa distance par rapport à l'arrière du canot de secours ne doit pas dépasser 20 % de la longueur totale du canot de secours.

j) Des renforts appropriés doivent être prévus pour amarrer les bosses avant et arrière et les filières disposées en guirlande à l'intérieur et à l'extérieur du canot de secours.

k) Le canot de secours gonflé doit être maintenu entièrement gonflé en permanence.

#### Règle 24

##### *Brassières de sauvetage*

#### 1. Prescriptions générales applicables aux brassières de sauvetage :

a) Une brassière de sauvetage doit ne pas continuer à brûler ou à fondre après avoir été entièrement enveloppée par les flammes pendant deux secondes.

b) Une brassière de sauvetage doit être construite de façon à :

i) permettre à une personne, après démonstration, de l'endosser correctement et sans assistance dans un délai de une minute ;

ii) pouvoir être portée à l'envers, à moins qu'il ne soit manifeste qu'elle ne peut être portée que d'un seul côté, et éliminer autant que possible tout risque de port incorrect ;

iii) être d'un port confortable ;

iv) permettre à la personne qui l'a endossée de sauter à l'eau d'une hauteur de 4,50 mètres au moins sans se blesser et sans que la brassière soit déplacée ou endommagée.

c) Une brassière de sauvetage doit avoir une flottabilité et une stabilité suffisantes en eau douce calme pour :

i) soulever une personne épuisée ou évanouie de manière à maintenir sa bouche à 120 millimètres au moins au-dessus de l'eau, le corps du naufragé étant incliné en arrière par rapport à la verticale de 20 degrés au moins et de 50 degrés au plus ;

ii) retourner le corps d'une personne évanouie dans l'eau à partir de n'importe quelle position, de telle façon que la bouche soit hors de l'eau dans un délai qui ne dépasse pas cinq secondes.

d) Une brassière de sauvetage doit avoir une flottabilité qui ne soit pas réduite de plus de 5 % après une immersion de 24 heures en eau douce.

e) Une brassière de sauvetage doit permettre à la personne qui l'a endossée de parcourir une faible distance à la nage et de monter à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.

f) Chaque brassière de sauvetage doit être munie d'un sifflet solidement fixé par une cordelette.

## 2. Brassières de sauvetage gonflables :

Une brassière de sauvetage dont la flottabilité dépend d'un gonflage préalable doit comporter au moins deux compartiments distincts, satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 et :

i) se gonfler automatiquement dès son immersion, pouvoir être gonflée grâce à un dispositif actionné à la main d'un seul mouvement et pouvoir être gonflée à la bouche ;

ii) en cas de défaillance de l'un quelconque des compartiments assurant la flottabilité, pouvoir satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 b), c) et 2 e) ;

iii) satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 d) après gonflage au moyen du mécanisme automatique.

## 3. Appareils lumineux des brassières de sauvetage :

a) Chaque brassière de sauvetage doit être munie d'un appareil lumineux qui doit :

i) avoir une intensité lumineuse qui ne soit pas inférieure à 0,75 candela ;

ii) être alimenté par une source d'énergie capable de fournir une intensité lumineuse de 0,75 candela pendant 8 heures au moins ;

iii) être visible sur un secteur aussi large que possible de l'hémisphère supérieur lorsqu'il est fixé à la brassière de sauvetage.

b) Si le feu prévu au paragraphe 3 a) est un feu à éclats, il doit en outre :

i) être pourvu d'un interrupteur à déclenchement manuel ;

ii) ne pas comporter de lentille ou de réflecteur concave destiné à concentrer le faisceau lumineux ;

iii) lancer un nombre d'éclats par minute qui ne soit pas inférieur à 50, avec une intensité lumineuse effective d'au moins 0,75 candela.

## Règle 25

### *Combinaisons d'immersion*

#### 1. Prescriptions générales applicables aux combinaisons d'immersion :

a) La combinaison d'immersion doit être en matériaux imperméables à l'eau et elle doit :

i) pouvoir être déballée et endossée sans assistance dans un délai de 2 minutes, compte tenu des autres vêtements et d'une brassière de sauvetage si la combinaison d'immersion doit être portée avec une brassière de sauvetage ;

ii) ne pas continuer à brûler ou à fondre après avoir été entièrement enveloppée par les flammes pendant 2 secondes ;

iii) recouvrir la totalité du corps, à l'exception du visage. Les mains doivent aussi être couvertes à moins que des gants ne soient attachés à la combinaison en permanence ;

iv) réduire ou minimiser la présence d'air dans les jambes de la combinaison au moyen de dispositifs spéciaux ;

v) ne pas laisser s'infiltrer une quantité d'eau excessive lorsque la personne qui la porte saute à la mer d'une hauteur de 4,5 mètres au moins.

b) Une combinaison d'immersion qui satisfait aussi aux prescriptions de la règle 24 peut être considérée comme une brassière de sauvetage.

c) La combinaison d'immersion doit être conçue de façon telle que la personne qui la porte avec une brassière de sauvetage, si elle doit être portée ainsi, doit pouvoir :

i) monter et descendre une échelle verticale d'au moins 5 mètres de long ;

ii) s'acquitter des tâches courantes pendant l'abandon du navire ;

iii) sauter à l'eau d'une hauteur minimale de 4,5 mètres sans se blesser et sans que la combinaison soit endommagée ou déplacée ;

iv) parcourir une faible distance à la nage et monter à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.

d) Si la combinaison d'immersion est flottante et conçue pour être portée sans brassière de sauvetage, elle doit être munie d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions de la règle 24 3 et du sifflet prescrit à la règle 24 1 f).

e) Si une brassière de sauvetage doit être portée en même temps que la combinaison d'immersion, la brassière doit être portée par-dessus la combinaison. Une personne revêtue d'une combinaison de ce type doit pouvoir endosser une brassière de sauvetage sans assistance.

2. Prescriptions applicables à la protection thermique des combinaisons d'immersion :

a) Une combinaison d'immersion fabriquée dans un matériau qui n'est pas naturellement isolant doit :

i) porter une mention indiquant qu'elle doit être utilisée en même temps que des vêtements chauds ;

ii) être construite de façon que, lorsqu'elle est utilisée en même temps que des vêtements chauds et qu'une brassière de sauvetage si la combinaison d'immersion doit être portée avec une brassière de sauvetage, elle continue

d'assurer à la personne qui la porte, après un saut dans l'eau d'une hauteur de 4,5 mètres, une protection thermique suffisante pour que la température interne de cette personne ne baisse pas de plus de 2 degrés Celsius après une immersion d'une heure dans des eaux calmes et circulantes à une température de 5 degrés.

b) Une combinaison d'immersion fabriquée dans un matériau naturellement isolant et portée soit seule, soit avec une brassière de sauvetage si la combinaison d'immersion doit être portée avec une brassière de sauvetage, doit assurer à la personne qui la porte, après un saut d'une hauteur de 4,5 mètres, une protection thermique suffisante pour que la température interne de cette personne ne baisse pas de plus de 2 degrés Celsius après une immersion de 6 heures dans des eaux calmes et circulantes à une température comprise entre 0 degré Celsius et 2 degrés Celsius.

c) La combinaison d'immersion doit permettre à la personne qui la porte de prendre un crayon de ses mains couvertes et d'écrire après avoir été immergée pendant une heure dans de l'eau à 5 degrés Celsius.

### 3. Prescriptions en matière de flottabilité :

Une personne immergée en eau douce portant soit une combinaison d'immersion satisfaisant aux prescriptions de la règle 24, soit une combinaison d'immersion et une brassière de sauvetage, doit pouvoir se retourner en 5 secondes au plus de façon à avoir la tête tournée vers le haut.

## Règle 26

### *Moyens de protection thermique*

1. Un moyen de protection thermique doit être fabriqué avec un matériau imperméable à l'eau ayant une conductivité thermique qui ne soit pas supérieure à 0,25 watt/(mètre-Kelvin) et construit de telle sorte que, lorsqu'il sert à protéger une personne, il réduise la déperdition de la chaleur du corps par convection et par évaporation.

### 2. Le moyen de protection thermique doit :

i) recouvrir la totalité du corps d'une personne portant une brassière de sauvetage, à l'exception du visage. Les mains doivent aussi être couvertes à moins que des gants ne soient attachés en permanence au moyen de protection thermique ;

ii) pouvoir être déballé et endossé aisément sans assistance dans une embarcation ou un radeau de sauvetage ou dans un canot de secours ;

iii) permettre à la personne qui le porte de l'enlever dans l'eau dans un délai maximal de 2 minutes s'il l'empêche de nager.

3. Le moyen de protection thermique doit fonctionner de façon satisfaisante lorsque la température de l'air est comprise entre moins 30 degrés Celsius et plus 20 degrés Celsius.

## Règle 27

### *Bouées de sauvetage*

### 1. Spécifications des bouées de sauvetage :

Toute bouée de sauvetage doit :

i) avoir un diamètre extérieur qui ne soit pas supérieur à 800 millimètres et un diamètre intérieur qui ne soit pas inférieur à 400 millimètres ;

ii) être construite en un matériau ayant une flottabilité propre qui ne soit pas assurée par du jonc, du liège en copeaux ou en grains, ou par toute autre substance en grains et sans cohésion propre ou par des chambres à air dont la flottabilité dépend d'un gonflage préalable ;

iii) pouvoir soutenir, en eau douce pendant 24 heures, un poids de fer au moins égal à 14,5 kilogrammes ;

iv) avoir une masse de 2,5 kilogrammes au moins ;

v) ne pas continuer à brûler ou à fondre après avoir été entièrement enveloppée par les flammes pendant 2 secondes ;

vi) être construite de façon à résister à une chute dans l'eau depuis la hauteur à laquelle elle est arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée, ou d'une hauteur de 30 mètres si cette dernière valeur est supérieure, sans que cela nuise à sa capacité de fonctionnement ou à celle des éléments qui lui sont attachés ;

vii) si elle est conçue pour déclencher le mécanisme de dégagement rapide prévu pour les signaux fumigènes à déclenchement automatique et les appareils lumineux à allumage automatique, avoir une masse au moins suffisante pour déclencher le mécanisme de dégagement rapide ou une masse de 4 kilogrammes, si cette dernière valeur est supérieure ;

viii) être pourvue d'une saisine d'un diamètre égal à 9,5 millimètres au moins et d'une longueur égale à quatre fois au moins le diamètre extérieur du corps de la bouée. La saisine doit être fixée à quatre points équidistants autour de la circonférence de la bouée de façon à former quatre guirlandes de grandeur égale.

### 2. Appareils lumineux à allumage automatique des bouées de sauvetage :

Les appareils lumineux à allumage automatique prescrits à la règle 10 2 doivent être tels :

i) qu'ils ne puissent s'éteindre sous l'effet de l'eau ;

ii) qu'ils puissent fonctionner de façon continue avec une intensité lumineuse d'au moins 2 candelas dans toutes les directions de l'hémisphère supérieur ou lancer des éclats (feu à décharge) à un rythme de 50 éclats au moins par minute avec au moins l'intensité lumineuse effective correspondante ;

iii) qu'ils soient alimentés par une source d'énergie pouvant satisfaire aux prescriptions de l'alinéa ii) pendant 2 heures au moins ;

iv) qu'ils puissent résister à l'essai de chute prescrit au paragraphe 1 vi).

### 3. Signaux fumigènes à déclenchement automatique des bouées de sauvetage :

Les signaux fumigènes à déclenchement automatique prescrits à la règle 10 3 doivent :

- i) émettre une fumée d'une couleur très visible à un débit constant pendant 15 minutes au moins lorsqu'ils flottent en eau calme ;
- ii) ne pas s'allumer de manière explosive ni produire de flamme pendant la durée d'émission fumigène du signal ;
- iii) ne pas être noyés par la houle ;
- iv) continuer d'émettre une fumée pendant au moins 10 secondes lorsqu'ils sont complètement sous l'eau ;
- v) pouvoir résister à l'essai de chute prescrit au paragraphe 1 vi).

#### 4. Lignes de sauvetage flottantes :

Les lignes de sauvetage flottantes prescrites à la règle 10 4 doivent :

- i) ne pas faire de coques ;
- ii) avoir un diamètre qui ne soit pas inférieur à 8 millimètres ;
- iii) avoir une résistance à la rupture qui ne soit pas inférieure à 5 kilonewtons.

### Règle 28

#### *Appareils lance-amarre*

##### 1. Tout appareil lance-amarre doit :

- i) pouvoir lancer une ligne avec une précision suffisante ;
- ii) comprendre au moins quatre fusées pouvant chacune porter la ligne à une distance qui soit au moins égale à 230 mètres par temps calme ;
- iii) comprendre au moins quatre lignes ayant chacune une résistance à la rupture qui ne soit pas inférieure à 2 kilonewtons ;
- iv) avoir un mode d'emploi ou des diagrammes brefs illustrant clairement l'utilisation de l'appareil lance-amarre.

2. La fusée, dans le cas d'une fusée tirée au moyen d'un pistolet, ou l'ensemble, dans le cas d'une fusée et d'une ligne constituant un tout, doit être contenu dans une enveloppe résistante à l'eau. En outre, dans le cas d'une fusée tirée au moyen d'un pistolet, la ligne et les fusées ainsi que le dispositif d'allumage doivent être rangés dans une boîte qui assure une protection contre les intempéries.

### Règle 29

#### *Fusées à parachute*

##### 1. La fusée à parachute doit :

- i) être contenue dans une enveloppe résistante à l'eau ;

ii) comporter un mode d'emploi ou un schéma d'utilisation bref et clair imprimé sur son emballage ;

iii) comprendre un dispositif d'allumage incorporé ;

iv) être conçue de façon à ne pas gêner la personne qui la tient lorsqu'elle est utilisée conformément au mode d'emploi du fabricant.

2. La fusée doit, lorsqu'elle est tirée verticalement, atteindre une altitude de 300 mètres au moins. A la fin ou vers la fin de sa trajectoire, la fusée doit éjecter un feu suspendu à un parachute qui doit :

i) brûler en émettant une couleur rouge vif ;

ii) brûler uniformément avec une intensité lumineuse moyenne qui ne soit pas inférieure à 30 000 candelas ;

iii) avoir un temps de combustion qui ne soit pas inférieur à 40 secondes ;

iv) avoir une vitesse de descente qui ne dépasse pas 5 mètres par seconde ;

v) ne pas endommager le parachute ou ses accessoires pendant la combustion.

### Règle 30

#### *Feux à main*

1. Le feu à main doit :

i) être contenu dans une enveloppe résistante à l'eau ;

ii) comporter un mode d'emploi ou un schéma d'utilisation bref et clair imprimé sur son emballage ;

iii) avoir un dispositif d'allumage autonome ;

iv) être conçu de façon à ne pas gêner la personne qui le tient et à ne pas mettre en danger l'embarcation ou le radeau de sauvetage avec des résidus brûlants ou incandescents lorsqu'il est utilisé conformément au mode d'emploi du fabricant.

2. Le feu à main doit :

i) brûler en émettant une couleur rouge vif ;

ii) brûler uniformément avec une intensité lumineuse moyenne qui ne soit pas inférieure à 15 000 candelas ;

iii) avoir un temps de combustion qui ne soit pas inférieur à une minute ;

iv) continuer à brûler après avoir été immergé pendant 10 secondes sous 100 millimètres d'eau.

### Règle 31

### *Signaux fumigènes flottants*

1. Le signal fumigène flottant doit :

- i) être contenu dans une enveloppe résistante à l'eau ;
- ii) ne pas s'allumer de manière explosive s'il est utilisé conformément au mode d'emploi du fabricant ;
- iii) comporter un mode d'emploi ou un schéma d'utilisation bref et clair imprimé sur son enveloppe.

2. Le signal fumigène flottant doit :

- i) émettre de la fumée d'une couleur très visible, de façon uniforme pendant une durée qui ne soit pas inférieure à 3 minutes lorsque le signal flotte en eau calme ;
- ii) ne pas émettre de flamme pendant toute la durée d'émission de la fumée ;
- iii) ne pas être noyé par la houle ;
- iv) continuer à émettre de la fumée après avoir été immergé pendant 10 secondes sous 100 millimètres d'eau.

### Règle 32

#### *Dispositifs de mise à l'eau et d'embarquement*

1. Prescriptions générales :

a) Tout dispositif de mise à l'eau, ainsi que tout son mécanisme d'aménagement et de récupération, doit être conçu de telle façon que l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou le canot de secours qu'il dessert puisse être amené en toute sécurité avec tout son armement alors que le navire à une assiette pouvant atteindre 10 degrés et une gîte pouvant atteindre 20 degrés d'un bord ou de l'autre :

- i) avec un plein chargement en personnes ;
- ii) lorsqu'il n'y a personne dans l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou dans le canot de secours.

b) Un dispositif de mise à l'eau ne doit pas dépendre de moyens autres que la gravité ou qu'une énergie mécanique accumulée indépendante de l'approvisionnement du navire en énergie pour pouvoir mettre à l'eau l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou le canot de secours qu'il dessert, que ce soit avec son plein chargement et tout son armement ou à l'état léger.

c) Un mécanisme de mise à l'eau doit être disposé de telle façon qu'il puisse être manœuvré par une personne se trouvant à un emplacement situé sur le pont, et par une personne se trouvant à l'intérieur de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ou du canot de secours ; l'embarcation ou le radeau de sauvetage doit pouvoir être vu par la personne qui actionne le mécanisme de mise à l'eau depuis le pont.

d) Chaque dispositif de mise à l'eau doit être conçu de telle façon que les opérations courantes d'entretien soient réduites au minimum. Tous les éléments du dispositif nécessitant un entretien régulier par l'équipage du navire doivent être faciles à atteindre et à entretenir.

e) Les freins du treuil d'un dispositif de mise à l'eau doivent avoir une résistance suffisante pour supporter :

i) une charge d'essai statique qui ne soit pas inférieure à 1,5 fois la charge de service maximale ; et

ii) une charge d'essai dynamique qui ne soit pas inférieure à 1,1 fois la charge de service maximale à la vitesse maximale d'aménagement.

f) Le dispositif de mise à l'eau et ses accessoires autres que les freins de treuil doivent avoir une résistance suffisante pour supporter une charge d'essai statique qui ne soit pas inférieure à 2,2 fois la charge de service maximale.

g) Les éléments de structure ainsi que les poulies, garants, boucles, mailles, pièces d'attache et tous autres accessoires utilisés dans les dispositifs de mise à l'eau doivent être conçus avec au moins un facteur minimal de sécurité en fonction de la charge de service maximale prévue et de la résistance à la rupture des matériaux utilisés dans la construction. Un facteur minimal de sécurité de 4,5 doit être appliqué à tous les éléments de structure des bossoirs et des treuils et un facteur minimal de sécurité de 6 doit être appliqué aux garants, aux chaînes de suspension, aux mailles et aux poulies.

h) Chaque dispositif de mise à l'eau doit, dans toute la mesure du possible, conserver son efficacité en cas de givrage.

i) Le dispositif de mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage doit permettre de récupérer l'embarcation avec son équipage.

j) La disposition du système de mise à l'eau doit être telle qu'elle permette l'embarquement en toute sécurité dans l'embarcation ou le radeau de sauvetage, conformément aux prescriptions de la règle 17.3 a) et de la règle 20.4 b).

## 2. Dispositifs de mise à l'eau utilisant des garants et un treuil :

a) Les garants doivent être des câbles d'acier résistant aux torsions et à la corrosion.

b) Dans le cas d'un treuil à tambour multiple, les garants doivent être disposés de façon qu'ils se déroulent à la même vitesse lors des opérations d'aménagement, et qu'ils s'enroulent régulièrement et à la même vitesse sur les tambours lors des opérations de hissage, sauf lorsqu'ils sont munis d'un dispositif compensateur efficace.

c) Tout dispositif de mise à l'eau pour canot de secours doit être pourvu d'un treuil à moteur d'une capacité telle que le canot de secours puisse être soulevé hors de l'eau avec son plein chargement en personnes et en armement.

d) Une commande à main efficace doit également être prévue pour les opérations de récupération de chaque embarcation ou radeau de sauvetage et de chaque canot de secours. Les manivelles ou les volants de commande à main ne doivent pas pouvoir être entraînés par les éléments mobiles du treuil

lorsque l'embarcation de sauvetage, le radeau de sauvetage ou le canot de secours est amené ou hissé mécaniquement.

e) Lorsque les bras de bossoirs sont rentrés mécaniquement, des dispositifs de sécurité doivent être prévus pour arrêter automatiquement le moteur avant que les bras de bossoirs ne viennent frapper les butoirs et éviter ainsi d'imposer des contraintes excessives aux garants ou aux bossoirs, à moins que le moteur ne soit conçu pour éviter ces contraintes excessives.

f) La vitesse à laquelle les embarcations et radeaux de sauvetage et le canot de secours sont amenés jusqu'à l'eau ne doit pas être inférieure à la vitesse calculée d'après la formule suivante :

$$S = 0,4 + (0,02 \times H)$$

dans cette formule :

S = vitesse d'amenage en mètres par seconde, et

H = distance en mètres de la tête de bossoir à la flottaison d'exploitation la moins élevée.

g) L'administration doit déterminer la vitesse maximale d'amenage en prenant en considération la conception de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ou du canot de secours, la protection des occupants contre des forces excessives et la résistance des dispositifs de mise à l'eau compte tenu des forces d'inertie pendant un arrêt d'urgence. Le dispositif doit être pourvu des moyens appropriés pour que cette vitesse ne soit pas dépassée.

h) Tout dispositif de mise à l'eau pour canot de secours doit pouvoir hisser celui-ci avec son plein chargement en personnes et en armement, à une vitesse qui ne doit pas être inférieure à 0,3 mètre par seconde.

i) tout dispositif de mise à l'eau doit être muni de freins capables d'arrêter la descente des embarcations ou radeaux de sauvetage ou du canot de secours et de les maintenir en toute sécurité avec leur plein chargement en personnes et en armement ; les patins des freins doivent être protégés s'il y a lieu contre l'eau et les hydrocarbures.

j) Les freins à main doivent être installés de façon telle qu'ils restent toujours serrés, sauf si l'opérateur ou un mécanisme actionné par l'opérateur maintient la commande de frein dans la position qui correspond aux freins desserrés.

### 3. Mise à l'eau par dégagement libre :

Dans le cas d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage qui utilise un dispositif de mise à l'eau et qui est également conçu pour surnager librement, le dégagement libre de l'embarcation ou du radeau de sauvetage de sa position d'arrimage doit s'effectuer automatiquement.

### 4. Mise à l'eau en chute libre :

Tout dispositif de mise à l'eau en chute libre qui utilise un plan incliné doit non seulement satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1, mais également aux prescriptions suivantes :

i) le dispositif de mise à l'eau doit être conçu de manière à éviter que les occupants de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ne soient soumis à des forces excessives au cours de la mise à l'eau ;

ii) le dispositif de mise à l'eau doit avoir une structure rigide et avoir une pente et une longueur suffisantes pour garantir que l'embarcation ou le radeau de sauvetage tombe effectivement à l'écart du navire ;

iii) le dispositif de mise à l'eau doit être efficacement protégé contre la corrosion et doit être construit de façon à ne produire aucune étincelle incendiaire à la suite d'un frottement ou d'un choc au cours de la mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage.

#### 5. Mise à l'eau et embarquement par glissière :

Tout dispositif de mise à l'eau par glissière doit satisfaire non seulement aux prescriptions applicables du paragraphe 1 mais également aux prescriptions suivantes :

i) la glissière doit pouvoir être déployée par une seule personne au poste d'embarquement ;

ii) la glissière doit pouvoir être utilisée par grand vent et sur houle.

#### 6. Dispositif de mise à l'eau pour radeau de sauvetage :

Tout dispositif de mise à l'eau pour radeau de sauvetage doit satisfaire aux prescriptions des paragraphes 1 et 2 à l'exception des prescriptions concernant l'utilisation de la gravité pour déborder le dispositif à l'extérieur du navire, pour l'embarquement en position d'arrimage et pour la récupération des radeaux de sauvetage chargés. Le dispositif de mise à l'eau doit en outre être conçu de façon à empêcher le largage prématuré du radeau pendant la mise à l'eau et à permettre son largage lorsqu'il est à flot.

#### 7. Echelles d'embarquement :

a) Des mains courantes doivent être prévues pour assurer la sécurité du passage entre le pont et le sommet de l'échelle, et vice versa.

b) Les marches de l'échelle doivent :

i) être en bois dur, exemptes de nœuds ou autres irrégularités, être planées et ne comporter ni arêtes vives ni éclats, ou être dans un matériau adéquat ayant des propriétés équivalentes ;

ii) comporter une surface véritablement antidérapante obtenue soit en la rainurant dans le sens longitudinal, soit en lui appliquant un revêtement antidérapant approuvé ;

iii) compte non tenu de toute surface ou de tout revêtement, antidérapant, mesurer au moins 480 millimètres de longueur, 115 millimètres de largeur et 25 millimètres d'épaisseur ;

iv) être placées à égale distance les unes des autres à intervalles de 300 millimètres au moins et de 380 millimètres au plus et être fixées de manière à être maintenues à l'horizontale.

c) Les cordages latéraux de l'échelle doivent être constitués par deux cordages en manille nus de chaque côté, ayant une circonférence de 65 millimètres au moins. Chaque cordage doit être d'une seule longueur, sans joints au-dessous du barreau supérieur. D'autres matériaux peuvent être utilisés à condition que leurs dimensions, leur résistance à la rupture, aux intempéries et à l'allongement et la manière dont ils adhèrent à la main équivalent au moins à celles du cordage en manille. Toutes les extrémités des cordages doivent être arrêtées afin d'éviter qu'elles ne s'effilochent. »

## Chapitre VIII

### **Consignes en cas d'urgence, rôle d'appel et exercices**

Remplacer le texte actuel du chapitre VIII (règles 125 à 127) par le texte suivant :

#### « Règle 1

##### *Application*

Les règles du présent chapitre s'appliquent aux navires neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

#### Règle 2

##### *Système d'alarme générale en cas de situation critique,*

##### *rôle d'appel et consignes en cas de situation critique*

1. Le système d'alarme générale en cas de situation critique doit pouvoir donner le signal d'alarme générale, consistant en sept coups brefs ou davantage, suivis d'un coup long, au moyen du sifflet ou de la sirène du navire et également d'une cloche ou d'un klaxon fonctionnant à l'électricité ou au moyen d'un autre système avertisseur équivalent, qui doit être alimenté par la source principale d'énergie électrique du navire et par la source d'énergie électrique de secours prescrite à la règle IV/17.

2. Tous les navires doivent disposer, à l'intention de chaque membre d'équipage, d'instructions précises qui doivent être suivies en cas de situation critique.

3. Le rôle d'appel doit être affiché à plusieurs endroits du navire et, en particulier, à la timonerie, dans la chambre des machines et dans les locaux de l'équipage, et doit contenir les renseignements spécifiés dans les paragraphes ci-après.

4. Le rôle d'appel doit fournir des précisions concernant le signal d'alarme générale prescrit au paragraphe 1 ainsi que les mesures que l'équipage doit prendre lorsque cette alarme est déclenchée. Le rôle d'appel doit également préciser de quelle façon l'ordre d'abandonner le navire sera donné.

5. Le rôle d'appel doit indiquer les fonctions assignées aux différents membres de l'équipage en ce qui concerne notamment :

a) la fermeture des portes étanches à l'eau, des portes d'incendie, des sectionnements, des dalots, des conduits de décharge à la mer, des hublots, des claires-voies, des sabords et autres ouvertures analogues à bord du navire ;

- b) l'armement des embarcations, radeaux et autres engins de sauvetage ;
- c) la préparation et la mise à l'eau des embarcations et radeaux de sauvetage ;
- d) la préparation générale des autres engins de sauvetage ;
- e) l'emploi du matériel de radiocommunications ;
- f) les effectifs des équipes d'incendie chargées de lutter contre les incendies.

6. Dans le cas des navires d'une longueur inférieure à 45 mètres, l'Administration peut accorder une dérogation aux dispositions du paragraphe 5 si elle estime qu'en raison du nombre réduit des membres de l'équipage, un rôle d'appel n'est pas nécessaire.

7. Le rôle d'appel doit indiquer quels sont les officiers auxquels incombe la responsabilité de veiller à ce que les engins de sauvetage et dispositifs de lutte contre l'incendie soient maintenus en bon état de fonctionnement et puissent être employés immédiatement.

8. Le rôle d'appel doit prévoir des remplaçants pour les personnes occupant des postes clés qui peuvent être frappées d'incapacité, étant entendu que des situations différentes peuvent exiger des mesures différentes.

9. Le rôle d'appel doit être établi avant l'appareillage du navire. Si, après l'établissement du rôle d'appel, la composition de l'équipage subit des modifications qui appellent des changements du rôle d'appel, le capitaine doit le réviser ou en établir un nouveau.

### Règle 3

#### *Formation et exercices en vue de l'abandon du navire*

##### 1. Appels et exercices :

a) Tout membre de l'équipage doit participer à un exercice d'abandon du navire et un exercice d'incendie par mois au moins. Toutefois, l'Administration peut modifier cette prescription dans le cas des navires d'une longueur inférieure à 45 mètres, à condition qu'un exercice d'abandon du navire et qu'un exercice d'incendie au minimum soient effectués au moins tous les trois mois. L'équipage doit effectuer ces exercices dans les 24 heures qui suivent le départ d'un port si plus de 25 % des membres de l'équipage n'ont pas participé, dans le mois qui précède, à un exercice d'abandon du navire et un exercice d'incendie à bord du navire en question. L'Administration peut admettre d'autres dispositions qui soient au moins équivalentes pour les catégories de navires à bord desquels cela n'est pas possible.

b) Lors de chaque exercice d'abandon du navire, il faut :

i) appeler l'équipage aux postes de rassemblement au moyen du signal d'alarme générale et s'assurer qu'il a pris connaissance de l'ordre d'abandonner le navire indiqué dans le rôle d'appel ;

ii) rallier les postes de rassemblement et faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches spécifiées sur le rôle d'appel ;

iii) s'assurer que l'équipage porte les vêtements appropriés ;

iv) s'assurer que les brassières de sauvetage sont correctement endossées ;

v) amener au moins une embarcation de sauvetage après avoir fait tous les préparatifs nécessaires en vue de la mise à l'eau ;

vi) mettre en marche le moteur de l'embarcation de sauvetage et le faire fonctionner ;

vii) faire fonctionner les bossoirs utilisés pour la mise à l'eau des radeaux de sauvetage.

c) Lors de chaque exercice d'incendie, il faut :

i) rallier les postes de rassemblement et faire les préparatifs en vue de l'accomplissement des tâches spécifiées sur le rôle d'appel d'incendie ;

ii) mettre en marche une pompe d'incendie en utilisant au moins les deux jets d'eau requis pour prouver que le système fonctionne de manière appropriée ;

iii) vérifier l'équipement de pompier et autre matériel de sauvetage individuel ;

iv) vérifier le matériel de radiocommunications approprié ;

v) vérifier le fonctionnement des portes étanches à l'eau, des portes d'incendie, des volets d'incendie et des moyens d'évacuation ;

vi) contrôler les dispositions nécessaires en vue d'un abandon ultérieur du navire.

d) Dans la mesure du possible, des embarcations de sauvetage différentes doivent être amenées conformément aux prescriptions du sous-alinéa b) v) lors d'exercices successifs.

e) Les exercices doivent, dans la mesure du possible, se dérouler comme s'il s'agissait réellement d'un cas de situation critique.

f) Chaque embarcation de sauvetage doit être mise à l'eau avec, à son bord, l'équipage chargé de la faire fonctionner et elle doit être manœuvrée dans l'eau au moins une fois tous les 3 mois au cours d'un exercice d'abandon du navire.

g) 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, doivent être mis à l'eau chaque mois avec, à leur bord, l'équipage qui leur est affecté, et ils doivent être manœuvrés dans l'eau. Dans tous les cas, il doit être satisfait à cette prescription au moins une fois tous les 3 mois.

h) Si les exercices de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et des canots de secours sont effectués alors que le navire fait route, ces exercices doivent, en raison des risques que cela présente, être effectués dans des eaux abritées uniquement et sous la surveillance d'un officier ayant l'expérience de ces exercices.

i) L'éclairage de secours pour le rassemblement et l'abandon doit être mis à l'essai lors de chaque exercice d'abandon du navire.

j) Les exercices peuvent être adaptés en fonction du matériel pertinent prescrit par les présentes règles. Toutefois, si le matériel est transporté à bord du navire à titre volontaire, il doit être utilisé dans les exercices et ceux-ci doivent être adaptés en conséquence.

## 2. Formation et consignes données à bord :

a) Une formation à l'utilisation des engins de sauvetage du navire, y compris de l'armement des embarcations et radeaux de sauvetage, doit être donnée à tout nouveau membre de l'équipage le plus tôt possible et, en tout cas, dans les 2 semaines qui suivent son embarquement à bord du navire. Toutefois, si le membre de l'équipage est affecté au navire par roulement à intervalles réguliers, cette formation doit lui être donnée dans les 2 semaines qui suivent son premier embarquement.

b) Des consignes sur l'utilisation des engins de sauvetage du navire et sur la survie en mer doivent être données aux mêmes intervalles que ceux prévus pour les exercices. Des consignes peuvent être données séparément sur les différents éléments du système de sauvetage du navire, mais l'ensemble de l'armement et des engins de sauvetage du navire doit être couvert tous les 2 mois. Chaque membre de l'équipage doit recevoir ces consignes qui doivent porter sur les points suivants, sans que cette liste ne soit nécessairement exhaustive :

i) fonctionnement et utilisation des radeaux de sauvetage gonflables du navire, y compris les précautions à prendre avec les chaussures cloutées et autres objets pointus ;

ii) problèmes propres à l'hypothermie, soins de première urgence à donner en cas d'hypothermie et dans d'autres cas appropriés ;

iii) connaissances spéciales nécessaires pour utiliser les engins de sauvetage du navire par gros temps et mer forte.

c) La formation à l'utilisation des radeaux de sauvetage sous bossoirs doit être dispensée à bord de chaque navire muni de telles installations, au moins tous les 4 mois. Chaque fois que cela est possible, celle-ci doit comprendre le gonflage et la mise à l'eau d'un radeau de sauvetage. Ce radeau peut être un radeau spécial affecté uniquement à la formation, qui ne fait pas partie du matériel de sauvetage du navire. Le radeau spécial réservé à cet usage doit porter une marque très visible.

### 3. Mentions dans un journal de bord :

Les dates auxquelles les appels ont lieu et le compte rendu des exercices d'abandon du navire, des exercices d'incendie, des exercices visant l'utilisation d'autres engins de sauvetage et des séances de formation à bord doivent être consignés par écrit dans le journal de bord prescrit par l'Administration. Si l'appel, l'exercice ou la séance de formation n'ont pas intégralement lieu à la date prescrite, il est fait mention dans le journal de bord des conditions et de l'ampleur de l'appel, de l'exercice ou de la séance de formation qui a eu lieu.

### 4. Manuel de formation :

a) Un manuel de formation doit être disponible dans tous les réfectoires et salles de loisirs de l'équipage ou dans chacune des cabines de l'équipage. Ce manuel de formation, qui peut comporter plusieurs volumes, doit contenir des instructions et des renseignements, rédigés en des termes simples et illustrés dans toute la mesure du possible, sur les engins de sauvetage se trouvant à bord du navire et sur les meilleures méthodes de survie. Tout renseignement ainsi prescrit peut être fourni grâce à un matériel audiovisuel utilisé à la place du manuel. Le manuel doit contenir des renseignements détaillés sur les points suivants :

i) manière d'endosser les brassières de sauvetage et les combinaisons d'immersion, selon le cas ;

ii) rassemblement aux postes assignés ;

iii) embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et les canots de secours, mise à l'eau et dégagement du bord du navire ;

iv) méthode de mise à l'eau depuis l'intérieur de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ;

v) dégagement des dispositifs de mise à l'eau ;

vi) modes d'emploi et utilisation des dispositifs de protection dans les zones de mise à l'eau, le cas échéant ;

vii) éclairage dans les zones de mise à l'eau ;

viii) emploi de tous les dispositifs de survie ;

ix) emploi de tous les dispositifs de détection ;

x) démonstration illustrée de l'emploi des dispositifs de sauvetage radioélectriques ;

xi) emploi des ancres flottantes ;

xii) emploi des moteurs et des accessoires ;

xiii) récupération des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours, y compris l'arrimage et l'assujettissement ;

xiv) risques que présente l'exposition aux intempéries et nécessité d'avoir des vêtements chauds ;

xv) utilisation optimale des dispositifs à bord des embarcations ou radeaux de sauvetage afin d'assurer la survie ;

xvi) méthodes de récupération, notamment utilisation du matériel de sauvetage par hélicoptères (élingues, paniers, brancards), des bouées culottes et des appareils de survie à terre ainsi que de l'appareil lance-amarre du navire ;

xvii) toutes autres fonctions énumérées dans le rôle d'appel et dans les consignes en cas de situation critique ;

xviii) instructions pour les réparations d'urgence des engins de sauvetage.

b) A bord des navires d'une longueur inférieure à 45 mètres, l'Administration peut accepter qu'il soit dérogé aux prescriptions de l'alinéa a) Toutefois, des renseignements appropriés sur la sécurité doivent se trouver à bord.

#### Règle 4

##### *Connaissance des consignes en cas de situation critique*

L'Administration doit prendre les mesures qu'elle juge appropriées pour que l'équipage soit suffisamment entraîné aux fonctions qu'il doit remplir en cas de situation critique. Cet entraînement doit porter, selon le cas, sur ce qui suit :

a) Types de situations critiques pouvant se produire, telles qu'abordage, incendie et perte par le fond ;

b) Types d'engins de sauvetage normalement transportés à bord des navires ;

c) Nécessité de respecter les principes de survie ;

d) Importance de la formation et des exercices ;

e) Nécessité pour chacun d'être prêt à faire face à toute situation critique et de toujours connaître :

i) les renseignements figurant dans le rôle d'appel et en particulier :

– les fonctions spécifiques de chaque membre de l'équipage dans toute situation critique ;

– la station d'embarcation ou de radeau de sauvetage à laquelle doit se rendre chaque membre de l'équipage ;

– les signaux invitant tous les membres de l'équipage à se rendre à leurs stations d'embarcation ou de radeau de sauvetage ou postes d'incendie ;

ii) l'emplacement de sa brassière de sauvetage et des brassières de sauvetage de rechange ;

iii) l'emplacement des commandes des avertisseurs d'incendie ;

iv) les moyens d'évacuation ;

v) les conséquences des réactions de panique ;

f) Mesures à prendre pour le hissage par hélicoptère des personnes se trouvant à bord des navires et des embarcations et radeaux de sauvetage ;

g) Mesures à prendre en cas d'appel aux stations d'embarcation ou de radeau de sauvetage et notamment :

i) mettre des vêtements appropriés ;

ii) endosser une brassière de sauvetage ;

iii) rassembler d'autres moyens de protection tels que des couvertures, si on en a le temps ;

h) Mesures à prendre au cas où un navire doit être abandonné et y compris :

i) comment embarquer dans les embarcations ou les radeaux de sauvetage à partir des navires et de la mer ;

ii) comment sauter à l'eau à partir d'une certaine hauteur et réduire les risques de blessures lors de l'entrée dans l'eau ;

j) Mesures à prendre dans l'eau, notamment :

i) comment survivre dans les cas suivants :

– incendie ou présence d'hydrocarbures sur l'eau ;

– basses températures ;

– eaux infestées de requins ;

ii) comment redresser une embarcation ou un radeau de sauvetage qui a chaviré ;

j) Mesures à prendre à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage, consistant notamment à :

i) écarter rapidement l'embarcation ou le radeau de sauvetage du navire ;

ii) se protéger du froid ou d'une chaleur extrême ;

iii) utiliser une ancre flottante ;

iv) assurer une veille visuelle ;

v) recueillir les survivants et leur administrer des soins ;

vi) faciliter le repérage par d'autres personnes ;

vii) vérifier le matériel disponible à bord des embarcations ou des radeaux de sauvetage et utiliser ce matériel de manière appropriée ;

viii) rester, dans la mesure du possible, dans le voisinage ;

k) Principaux dangers auxquels sont exposés les survivants et principes généraux de survie, y compris :

i) précautions à prendre dans les climats froids ;

ii) précautions à prendre dans les climats tropicaux ;

iii) exposition au soleil, au vent, à la pluie et à la mer ;

iv) importance d'un habillement approprié ;

v) mesures de protection à bord des embarcations et radeaux de sauvetage ;

vi) effets de l'immersion dans l'eau et de l'hypothermie ;

vii) importance de la conservation des liquides de l'organisme ;

viii) protection contre le mal de mer ;

ix) emploi approprié de l'eau douce et des aliments ;

x) effets résultant de l'ingestion d'eau de mer ;

xi) moyens disponibles pour faciliter le repérage par d'autres personnes ;

xii) importance du maintien d'un bon moral ;

1) Mesures à prendre en ce qui concerne la lutte contre l'incendie :

i) utilisation des manches d'incendie avec différents ajutages ;

ii) utilisation des extincteurs d'incendie ;

iii) connaissance de l'emplacement des portes d'incendie ;

iv) utilisation d'un appareil respiratoire. »

## Chapitre IX

Remplacer le texte actuel du chapitre IX (règles 128 à 146) par le texte suivant :

### **« Radiocommunications**

#### ***Partie A***

#### ***Application et définitions***

##### Règle 1

##### *Application*

1. Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres. Toutefois, l'Administration peut retarder la mise en œuvre des dispositions applicables aux navires existants jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999 ou jusqu'à la date d'entrée en vigueur du Protocole, si celle-ci est ultérieure.

2. Aucune disposition du présent chapitre ne peut empêcher un navire, une embarcation ou un radeau de sauvetage ou une personne en détresse d'employer tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

##### Règle 2

##### *Termes et définitions*

1. Pour l'application du présent chapitre, les expressions suivantes ont les significations ci-dessous :

a) "Communications de passerelle à passerelle" désigne les communications ayant trait à la sécurité échangées entre navires depuis les postes de navigation habituels des navires.

b) "Veille permanente" signifie que la veille radioélectrique en question ne doit pas être interrompue si ce n'est durant les brefs laps de temps pendant lesquels la capacité de réception du navire est gênée ou empêchée par les communications que ce navire effectue ou pendant lesquels les installations font l'objet d'un entretien ou de vérifications périodiques.

c) "Appel sélectif numérique (ASN)" désigne une technique qui repose sur l'utilisation de codes numériques dont l'application permet à une station radioélectrique d'entrer en contact avec une autre station ou un groupe de stations et de leur transmettre des messages, et qui satisfait aux recommandations pertinentes du Comité consultatif international des radiocommunications (CCIR).

d) "Télégraphie à impression directe" désigne des techniques de télégraphie automatiques qui satisfont aux recommandations pertinentes du Comité consultatif international des radiocommunications (CCIR).

e) "Radiocommunications d'ordre général" désigne le trafic ayant trait à l'exploitation et à la correspondance publique autre que les messages de

détresse, d'urgence et de sécurité, qui est acheminé au moyen de la radioélectricité.

f) "INMARSAT" désigne l'Organisation créée en vertu de la Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT), adoptée le 3 septembre 1976.

g) "Service NAVTEX international" désigne le service d'émissions coordonnées et de réception automatique sur 518 kHz de renseignements sur la sécurité maritime au moyen de la télégraphie à impression directe à bande étroite, en langue anglaise.

h) "Repérage" désigne la localisation de navires, d'aéronefs, d'unités ou de personnes en détresse.

i) "Renseignements sur la sécurité maritime" désigne les avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux navires.

j) "Service par satellites sur orbite polaire" désigne un service qui repose sur l'utilisation de satellites sur orbite polaire pour la réception et la retransmission des alertes de détresse émanant de RLS par satellite et qui permet d'en déterminer la position.

k) "Règlement des radiocommunications" désigne le Règlement des radiocommunications annexé, ou considéré comme annexé, à la plus récente Convention internationale des télécommunications en vigueur à un moment donné.

l) "Zone océanique A1" désigne une zone située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes métriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par une Partie.

m) "Zone océanique A2" désigne une zone, à l'exclusion de la zone océanique A1, située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes hectométriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par une Partie.

n) "Zone océanique A3" désigne une zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, située à l'intérieur de la zone de couverture d'un satellite géostationnaire d'INMARSAT et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence.

o) "Zone océanique A4" désigne une zone située hors des zones océaniques A1, A2 et A3.

2. Toutes les autres expressions et abréviations qui sont utilisées dans le présent chapitre et qui sont définies dans le Règlement des radiocommunications ont les significations données dans ledit règlement.

### Règle 3

#### *Exemptions*

1. Les Parties au Protocole estiment qu'il est particulièrement souhaitable de ne pas s'écarter des prescriptions du présent chapitre ; néanmoins, l'Administration peut accorder, à titre individuel, à certains navires des exemptions partielles ou conditionnelles aux prescriptions des règles 6 à 10 et 14 7 à condition :

a) que ces navires puissent assurer les fonctions énumérées à la règle 4 ; et

b) que l'Administration ait tenu compte des conséquences que ces exemptions pourraient avoir sur l'efficacité globale du service pour la sécurité de tous les navires.

2. Une exemption de l'application d'une prescription du présent chapitre peut être seulement accordée aux termes du paragraphe 1 :

a) Si les conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale des règles 6 à 10 et 14 7 n'est ni raisonnable ni nécessaire ;

b) Dans des circonstances exceptionnelles, pour un seul voyage hors de la ou des zones océaniques pour lesquelles le navire est équipé ; ou

c) Si le navire doit être définitivement retiré du service dans un délai de deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur du Protocole, ou du 1<sup>er</sup> février 1999 si cette dernière date est postérieure.

3. Chaque Administration doit soumettre à l'Organisation, dès que possible après le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, un rapport indiquant toutes les exemptions accordées en vertu des paragraphes 1 et 2 au cours de l'année civile précédente et donnant les motifs de ces exemptions.

### Règle 4

#### *Fonctions à assurer*

Tout navire à la mer doit pouvoir :

a) Sous réserve des dispositions des règles 7 1 a) et 9 1 d) iii), émettre des alertes de détresse dans le sens navire-côtière par au moins deux moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunications différent ;

b) Recevoir des alertes de détresse dans le sens côtière-navire ;

c) Emettre et recevoir des alertes de détresse dans le sens navire-navire ;

d) Emettre et recevoir des communications ayant trait à la coordination des opérations de recherche et de sauvetage ;

e) Emettre et recevoir des communications sur place ;

f) Emettre et, conformément aux prescriptions de la règle X/3 6, recevoir des signaux destinés au repérage ;

g) Emettre et recevoir des renseignements sur la sécurité maritime ;

h) Emettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général à destination et en provenance de systèmes ou réseaux de radiocommunications à terre, sous réserve des dispositions du paragraphe 8 de la règle 14 ; et

i) Emettre et recevoir des communications de passerelle à passerelle.

### **Partie B**

#### **Prescriptions applicables aux navires**

##### Règle 5

###### *Installations radioélectriques*

1. Tout navire doit être pourvu d'installations radioélectriques capables de satisfaire, pendant toute la durée du voyage prévu, aux prescriptions de la règle 4 sur les fonctions à assurer et, à moins qu'il n'en soit exempté par la règle 3, aux prescriptions de la règle 6 et, selon la ou les zones océaniques qu'il traversera au cours de ce voyage, aux prescriptions des règles 7, 8, 9 ou 10.

2. Toute installation radioélectrique :

a) doit être située de telle manière qu'aucun brouillage nuisible d'origine mécanique, électrique ou autre ne nuise à son bon fonctionnement et de façon à assurer sa compatibilité électromagnétique avec les autres équipements et systèmes et à éviter toute interaction nuisible de ces matériels ;

b) doit être située de manière à bénéficier de la plus grande sécurité et de la plus grande disponibilité opérationnelle possibles ;

c) doit être protégée des effets nuisibles de l'eau, des températures extrêmes et autres conditions ambiantes défavorables ;

d) doit être munie d'un éclairage électrique fiable et installé en permanence, qui soit indépendant des sources d'énergie électrique principale et de secours et qui permette d'éclairer de manière satisfaisante les commandes radioélectriques nécessaires à l'exploitation de l'installation radioélectrique ; et

e) doit comporter bien en évidence une inscription de l'indicatif d'appel, de l'identité de la station du navire et des autres codes qui peuvent servir à l'exploitation de l'installation radioélectrique.

3. La commande des voies radiotéléphoniques en ondes métriques requises pour la sécurité de la navigation doit être immédiatement accessible sur la passerelle de navigation près du poste d'où le navire est commandé ; au besoin, il devrait être possible d'établir des liaisons radiotéléphoniques depuis les ailes de la passerelle de navigation. Il peut être satisfait à cette dernière disposition en utilisant du matériel à ondes métriques portatif.

##### Règle 6

###### *Matériel radioélectrique. - Dispositions générales*

1. Sauf disposition contraire de la règle 9 4, tout navire doit être pourvu :

a) D'une installation radioélectrique à ondes métriques permettant d'émettre et de recevoir :

i) par ASN sur la fréquence 156,525 MHz (voie 70). Il doit être possible de déclencher sur la voie 70 l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire ; et

ii) en radiotéléphonie sur les fréquences 156,300 MHz (voie 6), 156,650 MHz (voie 13) et 156,800 MHz (voie 16) ;

b) D'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la voie 70 en ondes métriques, qui peut être distincte de celle prescrite à l'alinéa a) i) ou y être incorporée ;

c) D'un répondeur radar pouvant fonctionner dans la bande des 9 GHz :

i) qui doit être arrimé de manière à pouvoir être utilisé facilement ; et

ii) qui peut être l'un de ceux prescrits à la règle VII/14 pour les embarcations et radeaux de sauvetage ;

d) D'un récepteur permettant de recevoir les messages diffusés dans le cadre du service NAVTEX international, si le navire effectue des voyages dans une zone où un service NAVTEX international est assuré ;

e) D'un dispositif radioélectrique permettant de recevoir les renseignements sur la sécurité maritime diffusés dans le cadre du système d'appel de groupe amélioré d'INMARSAT, si le navire effectue des voyages dans une zone couverte par INMARSAT mais où un service NAVTEX international n'est pas assuré. Peuvent toutefois être exemptés de l'application de cette prescription les navires qui effectuent des voyages exclusivement dans des zones où il est assuré un service de diffusion télégraphique à impression directe, sur ondes décimétriques, de renseignements sur la sécurité maritime et qui sont équipés de matériel permettant de recevoir ces émissions.

f) Sous réserve des dispositions de la règle 7.3, d'une radiobalise de localisation des sinistres par satellite (RLS par satellite) qui doit :

i) pouvoir émettre une alerte de détresse soit dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire fonctionnant dans la bande des 406 MHz, soit, si le navire effectue seulement des voyages à l'intérieur de zones couvertes par INMARSAT, dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT fonctionnant dans la bande des 1,6 GHz ;

ii) être installée dans un endroit d'accès aisé ;

iii) 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 ;

iv) pouvoir se dégager librement si le navire coule et se déclencher automatiquement quand elle flotte ; et

v) pouvoir être déclenchée manuellement.

2. Jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999 ou jusqu'à une autre date que pourra fixer le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, tout navire doit, en plus, être équipé d'un récepteur radioélectrique permettant d'assurer une veille radiotéléphonique sur la fréquence de détresse 2 182 kHz.

3. Jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999, si le Protocole entre en vigueur avant cette date, tout navire doit, à moins qu'il n'effectue des voyages uniquement dans la zone océanique A1, être équipé d'un dispositif permettant d'émettre le signal d'alarme radiotéléphonique sur la fréquence 2 182 kHz.

4. L'Administration peut exempter les navires construits le 1<sup>er</sup> février 1997 ou après cette date des prescriptions des paragraphes 2 et 3.

#### Règle 7

##### *Matériel radioélectrique. - Zone océanique A1*

1. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 6, tout navire qui effectue des voyages exclusivement dans la zone océanique A1 doit être pourvu d'une installation radioélectrique qui puisse déclencher l'émission d'alertes de détresse, dans le sens navire-côtière, depuis le poste de navigation habituel du navire, et qui fonctionne :

a) soit sur ondes métriques par ASN ; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS prescrite au paragraphe 3, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste ;

b) soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire ; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à la règle 6 1 f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste ;

c) soit sur ondes hectométriques par ASN, si le navire effectue des voyages à l'intérieur de la zone de couverture des stations côtières équipées de matériel ASN travaillant sur ondes hectométriques ;

d) soit sur ondes décamétriques par ASN ;

e) soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT ; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant :

i) Une station terrienne de navire INMARSAT ; ou

ii) La RLS par satellite prescrite à la règle 6 1 f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste.

2. L'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite à la règle 6 1 a) doit permettre en outre d'émettre et de recevoir des radiocommunications d'ordre général au moyen de la radiotéléphonie.

3. Les navires qui effectuent des voyages exclusivement dans la zone océanique A1 peuvent, au lieu de la RLS par satellite prescrite à la règle 6 1 f), avoir à bord une RLS qui doit :

a) pouvoir émettre une alerte de détresse par ASN sur la voie 70 en ondes métriques et permettre le repérage par un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz ;

b) être installée dans un endroit d'accès aisé ;

c) 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 ;

d) pouvoir se dégager librement si le navire coule et se déclencher automatiquement quand elle flotte ; et

e) pouvoir être déclenchée manuellement.

#### Règle 8

##### *Matériel radioélectrique. - Zones océaniques A1 et A2*

1. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 6, tout navire qui effectue des voyages au-delà de la zone océanique A1 mais qui reste à l'intérieur de la zone océanique A2 doit être pourvu :

a) D'une installation radioélectrique à ondes hectométriques permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur les fréquences :

i) 2 187,5 kHz par ASN ; et

ii) 2 182 kHz en radiotéléphonie ;

b) D'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2 187,5 kHz, qui peut être distincte de celle prescrite à l'alinéa a) i) ou y être incorporée ; et

c) De moyens permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique qui ne repose pas sur l'utilisation des ondes hectométriques et qui fonctionne :

i) soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire ; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à la règle 6 1 f), laquelle peut être installée à proximité du poste de navigation habituel du navire ou être déclenchée à distance depuis ce poste ;

ii) soit sur ondes décimétriques par ASN ;

iii) soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT ; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant une station terrienne de navire INMARSAT ou la RLS par satellite prescrite à la règle 6 1 f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste.

2. Les installations radioélectriques spécifiées au paragraphe 1 a) et c) doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

3. Le navire doit pouvoir, en outre, émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général au moyen de la radiotéléphonie ou de la télégraphie à impression directe en utilisant :

a) Soit une installation radioélectrique fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz ou entre 4 000 kHz et 27 500 kHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit au paragraphe 1 a) ;

b) Soit une station terrienne de navire INMARSAT.

4. L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions de la règle 6 1 a) i) et 6 1 b) les navires construits avant le 1<sup>er</sup> février 1997 qui effectuent des voyages exclusivement dans la zone océanique A2, à condition que ces navires, lorsque cela est possible, restent en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

## Règle 9

### *Matériel radioélectrique*

#### *Zones océaniques A1, A2 et A3*

1. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 6, tout navire qui effectue des voyages au-delà des zones océaniques A1 et A2 mais qui reste à l'intérieur de la zone océanique A3 doit, s'il ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 2, être pourvu :

a) D'une station terrienne de navire INMARSAT qui permette :

i) d'émettre et de recevoir des communications de détresse et de sécurité en utilisant la télégraphie à impression directe ;

ii) de lancer et de recevoir des appels de détresse prioritaires ;

iii) de maintenir une veille pour la réception des alertes de détresse émises dans le sens côtière-navire, y compris celles qui sont destinées à des zones géographiques spécifiquement définies ;

iv) d'émettre et de recevoir des radiocommunications d'ordre général en utilisant soit la radiotéléphonie, soit la télégraphie à impression directe ; et

b) D'une installation radioélectrique à ondes hectométriques permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur les fréquences :

i) 2 187,5 kHz par ASN ; et

ii) 2 182 kHz en radiotéléphonie ; et

c) D'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2 187,5 kHz, qui peut être distincte de celle prescrite à l'alinéa b) i) ou y être incorporée ; et

d) De moyens permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique qui fonctionne :

i) soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire ; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à la règle 6 1 f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste ;

ii) soit sur ondes décamétriques par ASN ;

iii) soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT, en utilisant une station terrienne de navire supplémentaire ou la RLS par satellite prescrite à la règle 6 1 f), laquelle peut être soit installée à

proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste.

2. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 6, tout navire qui effectue des voyages au-delà des zones océaniques A1 et A2 mais qui reste à l'intérieur de la zone océanique A3 doit, s'il ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 1, être pourvu :

a) D'une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur toutes les fréquences de détresse et de sécurité des bandes comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz et entre 4 000 kHz et 27 500 kHz au moyen de :

- i) de l'ASN ;
- ii) de la radiotéléphonie ; et
- iii) de la télégraphie à impression directe ; et

b) D'un appareil permettant de maintenir une veille par ASN sur les fréquences 2 187,5 kHz et 8 414,5 kHz et sur au moins une des fréquences ASN de détresse et de sécurité 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz ; il doit être possible, à tout moment, de choisir l'une quelconque de ces fréquences ASN de détresse et de sécurité. Cet appareil peut être distinct du matériel prescrit à l'alinéa a) ou y être incorporé ; et

c) De moyens permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière dans le cadre d'un service de radiocommunications qui ne repose pas sur l'utilisation des ondes décamétriques et qui fonctionne :

i) soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire ; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à l'alinéa f) du paragraphe 1 de la règle 6, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste ;

ii) soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT ; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant une station terrienne de navire INMARSAT ou la RLS par satellite prescrite à la règle 6 1 f), laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste ; et

d) En outre, les navires doivent pouvoir émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général au moyen de la radiotéléphonie ou de la télégraphie à impression directe en utilisant une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décimétriques fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz et entre 4 000 kHz et 27 500 kHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit à l'alinéa a).

3. Les installations radioélectriques spécifiées aux paragraphes 1 a), 1 b), 1 d), 2 a) et 2 c) doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

4. L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions de la règle 6 1 a) i) et 6 1 b) les navires construits avant le 1<sup>er</sup> février 1997 qui effectuent des voyages exclusivement dans les zones océaniques A2 et A3, à

condition que ces navires, lorsque cela est possible, restent en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

#### Règle 10

##### *Matériel radioélectrique*

##### *Zones océaniques A1, A2, A3 et A4*

1. Outre qu'ils doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 6, les navires qui effectuent des voyages dans toutes les zones océaniques doivent être pourvus des installations et du matériel radioélectriques prescrits à la règle 9 2, à cette exception près que le matériel prescrit à la règle 9 2 c) ii) ne doit pas être accepté en remplacement de celui prescrit à la règle 9 2 c) i) qui doit toujours être mis en place. Les navires qui effectuent des voyages dans toutes les zones océaniques doivent satisfaire, en outre, aux prescriptions de la règle 9 3.

2. L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions de la règle 6 1 a) i) et 6 1 b) les navires construits avant le 1<sup>er</sup> février 1997 qui effectuent des voyages exclusivement dans les zones océaniques A2, A3 et A4, à condition que ces navires, lorsque cela est possible, restent en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

#### Règle 11

##### *Veilles*

1. Tout navire à la mer doit assurer une veille permanente :

a) par ASN sur la voie 70 en ondes métriques, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 6 1 b), équipé d'une installation radioélectrique à ondes métriques ;

b) sur la fréquence ASN de détresse et de sécurité 2 187,5 kHz, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 8 1 b) ou de la règle 9 1 c), équipé d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques ;

c) sur les fréquences ASN de détresse et de sécurité 2 187,5 kHz et 414,5 kHz, ainsi que sur au moins une des fréquences ASN de détresse et de sécurité 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz, en fonction de l'heure du jour et de la position géographique du navire, si ce navire est, en application des prescriptions de la règle 9 2 b) ou de la règle 10 1, équipé d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques. Cette veille peut être assurée au moyen d'un récepteur à exploration ;

d) pour les alertes de détresse transmises par satellite dans le sens côtière-navire, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 9 1 a), équipé d'une station terrienne de navire INMARSAT.

2. Tout navire à la mer doit rester à l'écoute radioélectrique des émissions de renseignements sur la sécurité maritime sur la fréquence ou les fréquences de diffusion de ces informations pour la zone où le navire se trouve.

3. Jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999 ou jusqu'à une autre date que pourra fixer le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, tout navire à la mer doit,

lorsque cela est possible, rester en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

4. Jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999 ou jusqu'à une autre date que pourra fixer le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation, tout navire à la mer doit, lorsque cela est possible, assurer une veille permanente sur la fréquence radiotéléphonique de détresse 2 182 kHz. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

## Règle 12

### *Sources d'énergie*

1. Une source d'énergie électrique suffisante pour faire fonctionner les installations radioélectriques et pour charger toutes les batteries faisant partie de la ou des sources d'énergie de réserve des installations radioélectriques doit être disponible en permanence pendant que le navire est à la mer.

2. Une ou plusieurs sources d'énergie de réserve doivent être prévues à bord de tout navire pour alimenter les installations radioélectriques afin d'assurer les communications de détresse et de sécurité, en cas de défaillance des sources d'énergie électrique principale et de secours du navire. La ou les sources d'énergie de réserve doivent pouvoir faire fonctionner simultanément l'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite à la règle 6 1 a), selon la ou les zones océaniques pour lesquelles le navire est équipé, soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques prescrite à la règle 8 1 a), soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques prescrite à la règle 9 2 a) ou à la règle 10 1, soit la station terrienne de navire INMARSAT prescrite à la règle 9 1 a) et l'une des charges supplémentaires mentionnées aux paragraphes 4, 5 et 8, pendant une durée d'au moins :

a) A bord des navires neufs :

i) trois heures, ou

ii) une heure, si la source d'énergie électrique de secours satisfait pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle IV/17, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques, et peut assurer une alimentation en énergie pendant une durée de six heures au moins ;

b) A bord des navires existants :

i) six heures, si la source d'énergie électrique de secours n'a pas été prévue ou ne satisfait pas pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle IV/17, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques ; ou

ii) trois heures, si la source d'énergie électrique de secours satisfait pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle IV/17, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques ; ou

iii) une heure, si la source d'énergie électrique de secours satisfait pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle IV/17, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques, et peut assurer une alimentation en énergie pendant une durée de six heures au moins.

Il n'est pas nécessaire que la ou les sources d'énergie de réserve alimentent en même temps les installations radioélectriques à ondes décamétriques et celles à ondes hectométriques indépendantes.

3. La ou les sources d'énergie de réserve doivent être indépendantes de la puissance propulsive du navire et du réseau électrique du navire.

4. Lorsque, outre l'installation radioélectrique à ondes métriques, deux des autres installations radioélectriques mentionnées au paragraphe 2 ou davantage peuvent être raccordées à la ou aux sources d'énergie de réserve, celles-ci doivent pouvoir alimenter en même temps, pendant la durée spécifiée, selon le cas, au paragraphe 2 a) ou 2 b), l'installation radioélectrique à ondes métriques et :

a) toutes les autres installations radioélectriques qui peuvent être raccordées à la ou aux sources d'énergie de réserve en même temps ; ou

b) celle des autres installations radioélectriques qui consomme le plus d'énergie, si l'on ne peut relier qu'une des autres installations radioélectriques à la ou aux sources d'énergie de réserve en même temps que l'installation radioélectrique à ondes métriques.

5. La ou les sources d'énergie de réserve peuvent être utilisées pour fournir l'éclairage électrique prescrit à la règle 5 2 d).

6. Lorsqu'une source d'énergie de réserve est constituée d'une ou de plusieurs batteries d'accumulateurs rechargeables :

a) un moyen de recharger automatiquement ces batteries doit être prévu, qui soit capable de les recharger, jusqu'à la capacité minimale requise, dans un délai de 10 heures ; et

b) la capacité de la ou des batteries doit être vérifiée suivant une méthode appropriée, à des intervalles ne dépassant pas 12 mois, lorsque le navire n'est pas à la mer.

7. Les batteries d'accumulateurs qui constituent une source d'énergie de réserve doivent être placées et installées de manière à :

a) assurer le service le meilleur ;

b) avoir une durée de vie raisonnable ;

c) offrir un degré de sécurité raisonnable ;

d) demeurer à des températures conformes aux spécifications du fabricant, qu'elles soient en charge ou au repos ; et

e) fournir, lorsqu'elles sont à pleine charge, au moins le nombre minimal d'heures de fonctionnement prescrit, quelles que soient les conditions météorologiques.

8. Si une installation radioélectrique prescrite au présent chapitre a besoin de recevoir constamment des données du matériel de navigation ou des autres équipements du navire pour fonctionner correctement, des moyens doivent être prévus pour garantir que ces données lui seront fournies continuellement en cas

de défaillance de la source d'énergie électrique principale ou de secours du navire.

### Règle 13

#### *Normes de fonctionnement*

1. Tout le matériel auquel s'applique le présent chapitre doit être d'un type approuvé par l'Administration. Sous réserve du paragraphe 2, ce matériel doit satisfaire à des normes de fonctionnement appropriées qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation.

2. L'Administration peut, à sa discrétion, exempter le matériel installé avant les dates prescrites à la règle 1 de la pleine application des normes de fonctionnement appropriées, à condition que ce matériel soit compatible avec celui qui satisfait aux normes de fonctionnement et compte dûment tenu des critères que l'Organisation pourrait adopter au sujet de ces normes.

### Règle 14

#### *Prescriptions relatives à l'entretien*

1. Le matériel doit être conçu de manière que les éléments principaux puissent être remplacés aisément, sans qu'il soit besoin de procéder à de nouveaux étalonnages ou réglages compliqués.

2. S'il y a lieu, le matériel doit être construit et installé de manière à être aisément accessible aux fins d'inspection et d'entretien à bord.

3. Des instructions satisfaisantes doivent être fournies pour que le matériel soit exploité et entretenu correctement, compte tenu des recommandations de l'Organisation.

4. Des outils et pièces de rechange satisfaisants doivent être fournis pour permettre l'entretien du matériel.

5. L'Administration doit veiller à ce que le matériel radioélectrique prescrit au présent chapitre soit entretenu de manière à garantir la disponibilité des fonctions à assurer en application de la règle 4 et à satisfaire aux normes de fonctionnement recommandées pour ce matériel.

6. A bord des navires qui effectuent des voyages dans les zones océaniques A1 et A2, la disponibilité doit être assurée par l'application de méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre, une capacité d'entretien électronique en mer, ou d'une combinaison de ces méthodes, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration.

7. A bord des navires qui effectuent des voyages dans les zones océaniques A3 et A4, la disponibilité doit être assurée par l'application d'une combinaison d'au moins deux méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre ou une capacité d'entretien électronique en mer, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration, compte tenu des recommandations de l'Organisation. Toutefois, l'Administration peut exempter un navire de l'obligation d'utiliser deux méthodes et autoriser l'utilisation d'une seule méthode, compte tenu du type de navire et de son mode d'exploitation.

8. Alors que toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir le matériel en bon état de marche afin qu'il puisse assurer toutes les fonctions spécifiées à la règle 4, on ne doit pas considérer le mauvais fonctionnement du matériel destiné à assurer les radiocommunications d'ordre général prescrites à la règle 4 h) comme rendant un navire inapte à prendre la mer ou comme constituant une raison suffisante pour retenir le navire dans un port où il n'est guère facile de procéder à la réparation, sous réserve que ce navire soit capable d'assurer toutes les fonctions de détresse et de sécurité.

#### Règle 15

##### *Personnel chargé des radiocommunications*

Tout navire doit avoir à bord du personnel dont les qualifications en matière de radiocommunications de détresse et de sécurité sont jugées satisfaisantes par l'Administration. Le personnel doit être titulaire des certificats spécifiés, comme il convient, dans le Règlement des radiocommunications, l'un quelconque des membres de ce personnel pouvant être désigné principal responsable des radiocommunications pendant les cas de détresse.

#### Règle 16

##### *Registre de bord radioélectrique*

Tous les événements intéressant le service de radiocommunications qui semblent avoir de l'importance pour la sauvegarde de la vie humaine en mer doivent être consignés dans un registre à la satisfaction de l'Administration et conformément aux prescriptions du Règlement des radiocommunications. »

#### Chapitre X

Remplacer le texte actuel et le titre du chapitre X (règles 147 à 154) par ce qui suit :

### **« Equipement et dispositions requis à bord pour la navigation**

#### Règle 1

##### *Application*

Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires neufs et existants.

Règle 2

*Exemptions*

L'Administration peut exempter tout navire de toute disposition du présent chapitre si elle estime qu'en raison de la nature de la traversée ou de la proximité de la terre, l'application de cette disposition n'est pas indispensable.

Règle 3

*Matériel de navigation de bord*

1. a) Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres doivent être pourvus :

i) d'un compas magnétique étalon, sauf dans les cas prévus à l'alinéa d) ;

ii) d'un compas de route magnétique, à moins que les renseignements sur le cap donnés par le compas étalon prévu au sous-alinéa i) ne soient fournis au poste principal de commande, sous une forme clairement lisible par le timonier ;

iii) de moyens appropriés de communication entre l'emplacement du compas étalon et le poste habituel de contrôle de la navigation qui soient jugés satisfaisants par l'Administration ; et

iv) de moyens permettant de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon qui se rapproche le plus possible de 360 degrés.

b) Chaque compas magnétique visé à l'alinéa a) doit être convenablement compensé et le tableau ou la courbe des déviations résiduelles doit se trouver à bord à tout moment.

c) Il doit exister à bord un compas magnétique de rechange qui puisse être utilisé à la place du compas étalon, à moins que le navire ne soit pourvu d'un compas de route tel que celui mentionné au sous-alinéa a) ii) ou d'un gyrocompas.

d) Si elle estime qu'il n'est ni raisonnable ni nécessaire d'exiger la présence à bord d'un compas magnétique étalon et si la nature du voyage, la proximité du navire de la terre ou le type du navire ne justifient pas l'utilisation d'un compas étalon, l'Administration peut exempter de cette obligation des navires ou des catégories de navires déterminés, à condition qu'ils aient tous à leur bord un compas de route satisfaisant.

2. Les navires d'une longueur inférieure à 24 mètres doivent, dans la mesure où l'Administration le juge raisonnable et possible en pratique, être pourvus d'un compas de route et de moyens permettant de prendre des relèvements.

3. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date doivent être pourvus d'un gyrocompas qui satisfasse aux prescriptions suivantes :

a) Le gyrocompas principal ou un répéteur de gyrocompas doit être clairement lisible par le timonier au poste principal de commande ;

b) Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres doivent être pourvus d'un ou de plusieurs répéteurs de gyrocompas convenablement placés pour permettre de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon qui se rapproche le plus possible de 360 degrés.

4. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 1984 doivent être pourvus d'un gyrocompas qui satisfasse aux prescriptions du paragraphe 3.

5. Les navires pourvus de postes de commande de secours de l'appareil à gouverner doivent être au moins pourvus d'un téléphone ou d'autres moyens de communication permettant de relayer les renseignements sur le cap à ces postes. En outre, les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1<sup>er</sup> février 1992 ou après cette date doivent être pourvus de moyens permettant de transmettre des relèvements visuels aux postes de commande de secours.

6. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date et les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 1984 doivent être pourvus d'une installation radar. A compter du 1<sup>er</sup> février 1995, cette installation radar doit être capable de fonctionner dans la bande de fréquences 9 GHz. En outre, après le 1<sup>er</sup> février 1995, les navires d'une longueur égale ou supérieure à 35 mètres doivent être pourvus d'une installation radar capable de fonctionner dans la bande de fréquences 9 GHz. L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions du paragraphe 16 les navires d'une longueur égale ou supérieure à 35 mètres mais inférieure à 45 mètres, sous réserve que le matériel soit pleinement compatible avec le répondeur radar de recherche et de sauvetage.

7. A bord des navires d'une longueur inférieure à 35 mètres qui sont munis d'un équipement radar, l'installation doit être jugée satisfaisante par l'Administration.

8. Des installations de pointage des renseignements radar doivent être prévues sur la passerelle de navigation des navires qui, conformément aux prescriptions du paragraphe 6, doivent être pourvus d'une installation radar. A bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date, les installations de pointage doivent être au moins aussi efficaces qu'un appareil de pointage à réflecteur.

9. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits avant le 25 mai 1980 et les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 25 mai 1990 ou après cette date doivent être pourvus d'un sondeur à ultrasons.

10. Les navires d'une longueur inférieure à 45 mètres doivent être pourvus de moyens appropriés jugés satisfaisants par l'Administration pour déterminer la hauteur d'eau sous le navire.

11. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date doivent être pourvus d'un indicateur de vitesse et de distance.

12. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 1984 et tous les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date

doivent être équipés de dispositifs indiquant l'angle du gouvernail, la vitesse de rotation de chaque hélice ainsi que, si le navire est muni d'hélices à pales orientables ou de propulseurs latéraux, le pas et le mode de fonctionnement de ces hélices. Tous ces indicateurs doivent être lisibles depuis le poste de contrôle.

13. Sous réserve des dispositions de la règle I/6, bien que toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir en bon état de fonctionnement les appareils mentionnés aux paragraphes 1 à 12, un défaut de fonctionnement des appareils ne doit pas être considéré comme rendant le navire inapte à prendre la mer ou comme un motif suffisant pour retarder son départ d'un port où les réparations ne peuvent être effectuées.

14. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres doivent être pourvus d'un radiogoniomètre. L'Administration peut exempter un navire de cette prescription si elle estime que la présence d'un tel matériel à bord n'est ni raisonnable ni nécessaire ou si le navire est pourvu d'un autre matériel de radionavigation qui convienne tout au long des voyages prévus.

15. Jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999, les navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres construits le 25 mai 1980 ou après cette date mais avant le 1<sup>er</sup> février 1995 doivent être pourvus d'un matériel radioélectrique permettant le radioralliement sur la fréquence radiotéléphonique de détresse.

16. Tout matériel installé conformément à la présente règle doit être d'un type approuvé par l'Administration : Le matériel installé à bord d'un navire le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date doit être conforme à des normes de fonctionnement appropriées équivalant au moins à celles adoptées par l'Organisation. L'Administration peut décider que le matériel n'a pas à être pleinement conforme aux normes de fonctionnement le concernant s'il a été installé avant l'adoption de ces normes, compte dûment tenu des critères recommandés que l'Organisation pourrait adopter en rapport avec lesdites normes.

#### Règle 4

##### *Instruments et documents nautiques*

Tout navire doit, à la satisfaction de l'Administration, être pourvu d'instruments nautiques appropriés, de cartes, d'instructions nautiques, de livres des phares, d'avis aux navigateurs et d'annuaires des marées appropriés et tenus à jour ainsi que de toutes les autres publications nautiques nécessaires au cours du voyage prévu.

#### Règle 5

##### *Equipement de signalisation*

1. Il doit être prévu un fanal de signalisation diurne qui ne doit pas être alimenté exclusivement par la source principale d'énergie électrique. De toute manière, la source d'énergie doit comporter une pile portable.

2. Les navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres doivent être équipés d'un jeu complet de pavillons et de flammes afin de pouvoir émettre des messages au moyen du Code international de signaux.

3. Tous les navires qui, conformément aux dispositions du présent Protocole, sont tenus de posséder des installations radioélectriques, doivent être munis du Code international de signaux. Cette publication doit également être présente à bord de tout autre navire qui, de l'avis de l'Administration, peut en avoir l'usage.

## Règle 6

### *Visibilité à la passerelle de navigation*

1. Les navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

a) Depuis le poste d'où le navire est commandé, la vue de la surface de la mer à l'avant de l'étrave ne doit pas être obstruée sur plus de deux longueurs de navire ou sur plus de 500 mètres, si cette seconde distance est inférieure, sur 10 degrés d'un bord et de l'autre, quels que soient le tirant d'eau et l'assiette du navire.

b) Aucune zone aveugle en raison des appareils de pêche ou des autres obstacles situés à l'extérieur de la timonerie sur l'avant du travers qui obstruent la vue de la surface de la mer depuis le poste d'où le navire est commandé ne doit dépasser 10 degrés. L'arc des zones aveugles ne doit pas dépasser 20 degrés au total. Les zones dégagées qui sont situées entre les zones aveugles ne doivent pas être inférieures à 5 degrés. Toutefois, la visibilité décrite à l'alinéa a) ne doit comporter aucune zone obstruée supérieure à 5 degrés.

c) Le bord inférieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation doit se trouver à une hauteur au-dessus du pont aussi faible que possible. Ce bord inférieur ne doit en aucun cas faire obstacle à la visibilité vers l'avant décrite dans la présente règle.

d) Le bord supérieur des fenêtres avant de la passerelle de navigation doit permettre à une personne dont les yeux se trouvent à une hauteur de 1 800 millimètres au-dessus du pont du château de voir l'horizon vers l'avant depuis le poste d'où le navire est commandé lorsque le navire tangue par mer forte. Toutefois, si l'Administration estime qu'une hauteur d'yeux de 1 800 millimètres n'est ni raisonnable ni pratique, elle peut la réduire jusqu'à 1 600 millimètres au minimum.

e) Le champ de vision horizontal depuis le poste d'où le navire est commandé doit représenter un arc d'au moins 225 degrés qui s'étend depuis l'avant, jusqu'à 22,5 degrés au moins sur l'arrière du travers d'un bord et de l'autre du navire.

f) Depuis chacun des ailerons de passerelle, le champ de vision horizontal doit représenter un arc d'au moins 225 degrés qui commence à l'avant, sur le bord opposé, à 45 degrés au moins par rapport à l'axe du navire et s'étend à l'arrière, sur le même bord, à 180 degrés par rapport à l'axe du navire.

g) Depuis le poste de barre principal, le champ de vision horizontal à l'avant doit représenter un arc de 60 degrés au moins de part et d'autre de l'axe du navire.

h) Le bordé du navire doit être visible depuis l'aileron de passerelle ; et

i) Les fenêtres doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

i) les montants d'encadrement des fenêtres de la passerelle de navigation doivent être de dimensions aussi réduites que possible et ne pas se trouver exactement à l'avant d'un poste de travail quelconque ;

ii) afin de contribuer à éviter les reflets, les fenêtres avant de la passerelle doivent former avec la verticale un angle de 10 degrés au moins et de 25 degrés au plus, la partie supérieure des fenêtres étant en surplomb ;

iii) le vitrage des fenêtres ne doit être ni polarisé, ni teinté ; et

iv) quelles que soient les conditions météorologiques, il doit être possible, en permanence, de voir clairement à travers deux au moins des fenêtres avant de la passerelle de navigation et, en fonction de la configuration de la passerelle, à travers un nombre additionnel de fenêtres offrant une vue dégagée.

2. Les navires existants doivent, si cela est possible dans la pratique, satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 *a)* et *b)*. Toutefois, il n'est pas nécessaire d'exiger que des modifications soient apportées à leur structure ou que du matériel soit prévu en supplément.

3. Lorsque l'Administration juge que la présente règle ne peut être appliquée à des navires en raison de leur conception originale, il convient de prévoir des agencements qui assurent un niveau de visibilité aussi proche que possible du niveau prescrit dans la présente règle. »

Remplacer les appendices 1 et 2 actuels par ce qui suit :

#### **« APPENDICE**

##### **CERTIFICATS ET FICHE D'ÉQUIPEMENT**

###### **1. Modèle de Certificat de sécurité pour navire de pêche**

##### **CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SÉCURITÉ**

##### **POUR NAVIRE DE PÊCHE**

Le présent certificat doit être complété par une fiche d'équipement.

*(Cachet officiel)(Etat)*

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, sous l'autorité du Gouvernement.

*(Nom de l'Etat)*

par

*(Personne ou organisme autorisé)*

##### **CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE (1) :**

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

Port d'immatriculation :

Longueur (L) (2) :

Date du contrat de construction ou date à laquelle un contrat a été passé en vue d'une transformation d'importance majeure :

Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent conformément aux dispositions de la règle I/2 1 c) ii) ou I/2 1 c) iii) :

Date de livraison ou d'achèvement d'une transformation d'importance majeure :

(1) Les caractéristiques du navire peuvent être présentées horizontalement dans des cases.

(2) Longueur telle que définie à la règle I/2 5.

IL EST CERTIFIÉ :

1. Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/6.

2. Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :

1. Que l'état de la coque, des machines et du matériel d'armement, tels qu'ils sont définis à la règle mentionnée ci-dessus, était satisfaisant sous tous les rapports et que le navire était conforme aux prescriptions applicables ;

2. Que le tirant d'eau maximal admissible en exploitation correspondant à chaque condition d'exploitation de ce navire était indiqué dans le manuel de stabilité approuvé en date du :

3. Qu'un certificat d'exemption a (n'a pas) été délivré (1).

Le présent certificat est valable jusqu'au :

sous réserve des visites prévues à la règle I/6 1 b) ii), b) iii) et c).

Délivré à

*(Lieu de délivrance du certificat)*

*(Date de délivrance)*

*(Signature de l'agent dûment autorisé*

*qui délivre le certificat)*

*(Cachet ou tampon, selon le cas,*

*de l'autorité qui délivre le certificat)*

(1) Rayer la mention inutile.

**VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT POUR UNE PÉRIODE DE GRÂCE EN CAS D'APPLICATION DE LA RÈGLE I/11 1**

Le présent certificat, conformément à la règle I/11 1 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 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 I/11 2 OU I/11 4**

Le présent certificat, conformément à la règle I/11 2/règle I/11 4 (1), est accepté comme valable jusqu'au :

Signé :

*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu :

Date :

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

(1) Rayer la mention inutile.

**ATTESTATION DE VISITES PÉRIODIQUES**

Visite du matériel d'armement

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle I/6 1 b) ii), il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes.

Signé :

*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu :

Date :

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Visite des installations radioélectriques

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle I/6 1 b) iii), il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes.

Première visite périodique des installations radioélectriques :

Signé :

*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu :

Date :

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Deuxième visite périodique des installations radioélectriques :

Signé :

*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu :

Date :

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Troisième visite périodique des installations radioélectriques :

Signé :

*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu :

Date :

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

#### **ATTESTATION DE VISITE INTERMÉDIAIRE**

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite prescrite par la règle I/6 1 c), il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes.

Signé :

*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu :

Date :

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

2. Modèle de Certificat d'exemption

#### **CERTIFICAT NATIONAL D'EXEMPTION**

#### **POUR NAVIRE DE PÊCHE**

*(Cachet officiel)(Etat)*

Délivré en vertu des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, sous l'autorité du Gouvernement.

*(Nom de l'Etat)*

par

*(Personne ou organisme autorisé)*

CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE (1) :

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

Port d'immatriculation :

Longueur (L) (2) :

IL EST CERTIFIÉ :

Que le navire est exempté, en vertu de la règle

de l'application des prescriptions de

Conditions, s'il en existe, auxquelles le Certificat d'exemption est accordé :

Le présent certificat est valable jusqu'au ,

à condition que le Certificat international de sécurité pour navire de pêche, auquel est joint le présent certificat, reste valable.

Délivré à

*(Lieu de délivrance du certificat)*

*(Date de délivrance)*

*(Signature de l'agent dûment autorisé*

*qui délivre le certificat)*

*(Cachet ou tampon, selon le cas,*

*de l'autorité qui délivre le certificat)*

(1) Les caractéristiques du navire peuvent être présentées horizontalement dans des cases.

(2) Longueur telle que définie à la règle 1/2 5.

3. Modèle de supplément au Certificat international

de sécurité pour navires de pêche

**FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LE CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE DE PÊCHE**

La présente fiche doit être jointe en permanence

au certificat international de sécurité pour navire de pêche

FICHE D'ÉQUIPEMENT VISANT À SATISFAIRE AU PROTOCOLE DE TORREMOLINOS DE 1993 RELATIF À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE TORREMOLINOS SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES DE PÊCHE, 1977

1. CARACTÉRISTIQUES DU NAVIRE :

Nom du navire :

Numéro ou lettres distinctifs :

Port d'immatriculation :

Longueur :

2. DÉTAIL DES ENGINES DE SAUVETAGE :

1.	Nombre total des personnes pour lesquelles il est prévu des engins de sauvetage		
		Babord	Tribord
2.	Nombre total d'embarcations de sauvetage		
2.1.	Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir		
2.2.	Nombre d'embarcations de sauvetage partiellement fermées (règle VII/18)		
2.3.	Nombre d'embarcations de sauvetage complètement fermées (règle VII/19)		
3.	Nombre de canots de secours		
3.1.	Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus		
4.	Radeaux de sauvetage		
4.1.	Radeaux de sauvetage exigeant des dispositifs approuvés de mise à l'eau		

4.1.1.	Nombre de radeaux de sauvetage		
4.1.2.	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir		
4.2.	Radeaux de sauvetage n'exigeant pas de dispositifs approuvés de mise à l'eau		
4.2.1.	Nombre de radeaux de sauvetage		
4.2.2.	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir		
5.	Nombre de bouées de sauvetage		
6.	Nombre de brassières de sauvetage		
7.	Combinaisons d'immersion		
7.1.	Nombre total		
7.2.	Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassières de sauvetage		
8.	Nombre de moyens de protection thermique (1)		
9.	Installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage		
9.1.	Nombre de répondeurs-radar		
9.2.	Nombre d'émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF		
(1) A l'exception de ceux prescrits aux règles VII/17 8 xxxi), VII/20 5 a) xxiv) et VII/23 2 b) xiii).			

3. DÉTAIL DES INSTALLATIONS RADIOÉLECTRIQUES :

	<b>Installations</b>	<b>Équipement à bord</b>
1.	Systèmes primaires	
1.1.	Installation radioélectrique VHF	
1.1.1.	Codeur ASN	
1.1.2.	Récepteur de veille ASN	
1.1.3.	Radiotéléphonie	
1.2.	Installation radioélectrique MF	
1.2.1.	Codeur ASN	
1.2.2.	Récepteur de veille ASN	
1.2.3.	Radiotéléphonie	
1.3.	Installation radioélectrique MF/HF	
1.3.1.	Codeur ASN	
1.3.2.	Récepteur de veille ASN	
1.3.3.	Radiotéléphonie	
1.3.4.	Radiotélégraphie à impression directe	
1.4.	Station terrienne de navire INMARSAT	
2.	Moyens secondaires d'alerte	
3.	Dispositifs pour la réception de renseignements sur la sécurité maritime	
3.1.	Récepteur NAVTEX	
3.2.	Récepteur AGA	
3.3.	Récepteur HF de radiotélégraphie à impression directe	
4.	RLS par satellite	
4.1.	COSPAS-SARSAT	
4.2.	INMARSAT	
5.	RLS VHF	
6.	Répondeur radar de navire	
7.	Récepteur de veille fonctionnant sur la fréquence radiotéléphonique de détresse 2 182 kHz (2)	
8.	Dispositif permettant d'émettre le signal d'alarme radiotéléphonique sur 2 182 kHz (3)	

(2) A moins que le Comité de la sécurité maritime de l'organisation ne fixe une autre date, cette rubrique n'aura pas à figurer sur la fiche jointe aux certificats délivrés après le 1<sup>er</sup> février 1999.

(3) Cette rubrique n'aura pas à figurer sur la fiche jointe aux certificats délivrés après le 1<sup>er</sup> février 1999.

4. MÉTHODES UTILISÉES POUR ASSURER LA DISPONIBILITÉ DES INSTALLATIONS RADIOÉLECTRIQUES (RÈGLE IX/14) :

4.1. Installation en double du matériel

4.2. Entretien à terre

4.3. Capacité d'entretien en mer

IL EST CERTIFIÉ que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivré à

*(Lieu de délivrance du certificat)*

Le

*(Date de délivrance)*

*(Signature de l'agent dûment autorisé*

*qui délivre le certificat)*

*(Cachet ou tampon, selon le cas,*

*de l'autorité qui délivre le certificat)*

COPIE CERTIFIÉE CONFORME du texte français du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977, fait à Torremolinos le 2 avril 1993, dont l'exemplaire original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

Pour le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.

Londres, le 2 juillet 1993.

Imprimé pour l'Assemblée nationale par JOUVE  
11, bd de Sébastopol, 75001 PARIS

Prix de vente : 4 €  
ISBN : 2-11-121121-4  
ISSN : 1240 – 8468

En vente à la Boutique de l'Assemblée nationale  
4, rue Aristide Briand - 75007 Paris - Tél : 01 40 63 61 21

-----  
N° 3039 - Projet de loi autorisant l'adhésion au protocole relatif à la convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche