



## I. Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit national la directive (UE) 2016/844 de la Commission du 27 mai 2016 modifiant la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

Sur le plan international, la Convention SOLAS établit les normes de sécurité commune à tous les navires battant le pavillon d'un Etat partie à la Convention, pour peu qu'ils effectuent des voyages internationaux. La directive originale (98/18/CE) imposait l'application de la Convention SOLAS aux navires à passagers impliqués exclusivement dans un trafic national dans les eaux d'un Etat membre de l'Union européenne. Elle permet ainsi d'assurer un niveau de sécurité uniforme pour ce type de navires au sein de l'Union européenne sans préjudice du type de trafic pratiqué.

La directive répartit ainsi les navires à passagers en différentes classes en fonction du secteur et des caractéristiques des zones maritimes dans lesquelles ils opèrent. Les engins à passagers à grande vitesse, quant à eux, sont répartis en catégories conformément aux règles internationales élaborées sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

La directive 98/18/CE a été transposée par le règlement grand-ducal du 9 janvier 2001.

Cette directive a ensuite été modifiée successivement par:

- la directive 2002/25/CE de la Commission du 5 mars 2002 (transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003);
- la directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 (transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 15 octobre 2004);
- la directive 2003/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 avril 2003 (transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 17 septembre 2004);
- la directive 2003/75/CE de la Commission du 29 juillet 2003 (transposée en droit national par le règlement grand-ducal du 17 septembre 2004).

Dans un souci de clarté, la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, et ses modifications de fond précitées, ont été consolidées et refondues par la directive 2009/45/CE.

S'agissant d'un simple exercice de consolidation, il n'y avait pas d'obligation de transposer cette dernière en droit national luxembourgeois.

Cette dernière a été modifiée une première fois par la directive 2010/36/UE transposée par le règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> juillet 2011.

Depuis la dernière révision de fond apportée à la directive en 2010, des modifications ont été apportées aux instruments internationaux applicables dans le domaine couvert. Le présent projet introduit ces modifications techniques dans le droit national. Seule l'annexe technique I est modifiée par la directive (UE) 2016/844 afin de tenir compte de ces modifications.



Il est important de noter que depuis l'entrée en vigueur de la directive 98/18/CE, aucun navire battant pavillon luxembourgeois n'a été concerné. En effet, tous les navires à passagers battant pavillon luxembourgeois pratiquent des voyages internationaux. Pour cette raison, les auteurs du présent texte proposent de publier les annexes techniques par simple référence à leur publication au Journal Officiel des Communautés européennes.

Pour mémoire, la Convention SOLAS a été valablement publiée au Mémorial par la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime (A N° 58 du 12/11/1990). Depuis, les amendements à cette convention ont été systématiquement publiés au Mémorial par les arrêtés suivants:

- Arrêté grand-ducal du 13 juillet 1993 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime (A N° 58 du 29/07/1993);
- Arrêté grand-ducal du 27 septembre 1994 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime (A N° 110 du 16/12/1994);
- Arrêté grand-ducal du 22 juin 1998 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime (A N° 57 du 22/07/1998);
- Arrêté grand-ducal du 23 mai 2003 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime (A N° 82 du 17/06/2003).
- Arrêté grand-ducal du 31 mars 2004 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime. (A N°63, du 30/04/2004)
- Arrêté grand-ducal du 31 juillet 2006 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime. (A N°143 du 18/08/2006)
- Arrêté grand-ducal du 17 juin 2008 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime. (A N°95, du 09/07/2008)
- Arrêté grand-ducal du 15 septembre 2011 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime. (A N°207, du 04/10/2011)
- Arrêté grand-ducal du 3 décembre 2011 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime. (A N°275, du 27/12/2011)
- Arrêté grand-ducal du 8 janvier 2013 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime. (A N°8, du 16/01/2013)
- Arrêté grand-ducal du 10 janvier 2014 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime. (A N°11, du 22/01/2014)
- Arrêté grand-ducal du 3 octobre 2014 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime. (A N°190, du 10/10/2014)



- Arrêté grand-ducal du 18 novembre 2015 portant publication d'un certain nombre d'amendements aux Conventions internationales en matière maritime. (A N°219, du 27/07/2008)

En ce qui concerne les autres Conventions internationales en matière maritime, un nouvel arrêté grand-ducal portant publication d'une série d'amendements est actuellement en voie de publication.



## II. Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois;

Vu la directive (UE) 2016/844/UE de la Commission du 27 mai 2016 modifiant la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers;

Vu l'avis de la Chambre de commerce (*à adapter le cas échéant*);

Notre Conseil d'État entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'Économie et après délibération du Gouvernement en conseil.

### Arrêtons :

**Art. 1<sup>er</sup>.** L'annexe I de la directive 2009/45/CE publiée par référence par le règlement grand-ducal du 1<sup>er</sup> juillet 2011 portant modification du règlement grand-ducal modifié du 9 janvier 2001 transposant la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers est modifiée conformément à l'annexe de la directive (UE) 2016/844/UE de la Commission du 27 mai 2016 modifiant la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, publiée au Journal officiel de l'Union européenne JO L141 du 28.05.2016.

**Art. 2.** Notre Ministre de l'Économie est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.



### III. Commentaire des articles

#### Ad Art. 1

L'annexe I, annexe technique du règlement grand-ducal est modifiée par référence au Journal Officiel.

#### Ad Art. 2

Cet article ne demande de commentaire particulier.

### IV. Tableau de correspondance

Directive 2016/844/CE	Projet de règlement grand-ducal
Article 1	Article 1
Article 2	Non transposé
Article 3	Non transposé
Article 4	Non transposé

### V. Fiche financière

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat)

Le présent projet de règlement grand-ducal ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.

## DIRECTIVES

### DIRECTIVE (UE) 2016/844 DE LA COMMISSION

du 27 mai 2016

**modifiant la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers <sup>(1)</sup>, et notamment son article 10, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Certaines des conventions internationales telles que définies à l'article 2, point a), de la directive 2009/45/CE ont été modifiées.
- (2) Conformément à l'article 10, paragraphe 2, de la directive 2009/45/CE, les annexes de la directive peuvent être modifiées de manière à appliquer les modifications apportées aux conventions internationales.
- (3) La directive 2009/45/CE devrait donc être modifiée en conséquence.
- (4) Les mesures prévues par la présente directive sont conformes à l'avis du comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué conformément au règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### *Article premier*

L'annexe I de la directive 2009/45/CE est modifiée conformément à l'annexe de la présente directive.

#### *Article 2*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2017. Ils en communiquent immédiatement le texte à la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

#### *Article 3*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

<sup>(1)</sup> JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires (JO L 324 du 29.11.2002, p. 1).

*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 27 mai 2016.

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANNEXE

L'annexe I de la directive 2009/45/CE est modifiée comme suit:

1) Au chapitre II-1:

a) la règle II-1/A-1/4 est ajoutée:

**«4 Protection contre le bruit**

NAVIRES DES CLASSES B, C ET D CONSTRUITS LE 1<sup>er</sup> JANVIER 2018 OU APRÈS CETTE DATE

.1 Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux doivent être construits de manière à réduire le bruit et à protéger le personnel de bord du bruit conformément au recueil de règles sur les niveaux de bruit à bord des navires, adopté par le comité de sécurité maritime de l'OMI au moyen de la résolution MSC.337(91), tel qu'il pourra être modifié par l'OMI.»

b) La règle II-1/C/6.2.2.2 est remplacée par le texte suivant:

«2.2 pouvoir, le navire étant à son tirant d'eau le plus élevé et en marche avant à la vitesse maximale de service, orienter le gouvernail de la position 35° d'un bord à la position 35° de l'autre bord et, dans les mêmes conditions, l'orienter de 35° de n'importe quel bord à 30° de l'autre bord en 28 secondes au maximum. Dans les cas où il est impossible de démontrer le respect de cette exigence au cours d'essais en mer quand le navire est à son tirant d'eau le plus élevé et en marche avant à la vitesse correspondant au nombre de révolutions continues maximales du moteur principal et au pas d'hélice de conception maximal, il est possible de démontrer par l'une des méthodes suivantes que les navires, quelle que soit leur date de construction, sont conformes à cette exigence:

.1 au cours d'essais en mer, le navire est à tirant d'eau égal et le gouvernail est entièrement immergé, le navire étant en marche avant à la vitesse correspondant au nombre de révolutions continues maximales du moteur principal et au pas d'hélice de conception maximal; ou

.2 lorsque le gouvernail ne peut pas être complètement immergé au cours d'essais en mer, une vitesse en marche avant adaptée doit être calculée sur la base de la surface immergée des pales de gouvernail dans les conditions de charge correspondant à l'essai en mer. La vitesse en marche avant calculée doit se traduire par une force et un couple appliqués à l'appareil à gouverner principal au moins aussi grands que si l'essai avait été effectué avec le navire à son tirant d'eau maximal et en marche avant à la vitesse correspondant au nombre de révolutions continues maximales du moteur principal et au pas d'hélice de conception maximal; ou

.3 la force et le couple du gouvernail dans les conditions de charge correspondant à l'essai en mer ont été prédits et extrapolés avec une fiabilité suffisante à l'ensemble des conditions de charge. La vitesse du navire doit correspondre au nombre de révolutions continues maximales du moteur principal et au pas d'hélice de conception maximal;»;

c) la règle II-1/C/6.3.2 est remplacée par le texte suivant:

«2 pouvoir orienter le gouvernail de la position 15° d'un bord à la position 15° de l'autre bord en 60 secondes au plus, le navire étant à son tirant d'eau le plus élevé et en marche avant à une vitesse égale à la moitié de la vitesse maximale de service ou à la vitesse de 7 nœuds si cette dernière est plus élevée. Dans les cas où il est impossible de démontrer le respect de cette exigence au cours d'essais en mer quand le navire est à son tirant d'eau le plus élevé et en marche avant à la moitié de la vitesse correspondant au nombre de révolutions continues maximales du moteur principal et au pas d'hélice de conception maximal, ou à la vitesse de 7 nœuds si cette dernière est plus élevée, il est possible de démontrer par l'une des méthodes suivantes que les navires, quelle que soit leur date de construction, sont conformes à cette exigence:

.1 au cours d'essais en mer, le navire est à tirant d'eau égal et le gouvernail est entièrement immergé, le navire étant en marche à la moitié de la vitesse correspondant au nombre de révolutions continues maximales du moteur principal et au pas d'hélice de conception maximal, ou à la vitesse de 7 nœuds si cette dernière est plus élevée; ou

.2 lorsque le gouvernail ne peut pas être complètement immergé au cours d'essais en mer, une vitesse en marche avant adaptée doit être calculée sur la base de la surface immergée des pales de gouvernail dans les conditions de charge correspondant à l'essai en mer. La vitesse en marche avant calculée doit se traduire par une force et un couple appliqués à l'appareil à gouverner auxiliaire au moins aussi grands que si l'essai avait été effectué avec le navire à son tirant d'eau maximal et en marche avant à la moitié de la vitesse correspondant au nombre de révolutions continues maximales du moteur principal et au pas d'hélice de conception maximal, ou à la vitesse de 7 nœuds si cette dernière est plus élevée; ou

.3 la force et le couple du gouvernail dans les conditions de charge correspondant à l'essai en mer ont été prédits et extrapolés avec une fiabilité suffisante à l'ensemble des conditions de charge;»;

d) dans la règle II-1/C/15, le sous-titre est remplacé par le texte suivant:

«NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D NON COUVERTS PAR LA RÈGLE II-1/A-1/4».

2) Au chapitre II-2:

a) les règles II-2/A/2.28 et II-2/A/2.29 suivantes sont ajoutées:

«.28 Aux fins de la mise en œuvre de la règle II-2/B/9a, un volet d'incendie est un dispositif installé dans un conduit de ventilation qui, dans des conditions normales, reste ouvert pour laisser passer l'air dans le conduit et est fermé en cas d'incendie, empêchant l'air de passer dans le conduit en vue de limiter le passage du feu. Lorsque cette définition est utilisée, les termes suivants peuvent être associés:

.1 un volet automatique d'incendie est un volet d'incendie qui se ferme de manière automatique en cas d'exposition à des produits en feu;

.2 un volet d'incendie manuel est un volet d'incendie destiné à être ouvert ou fermé manuellement par l'équipage directement sur le volet; et

.3 un volet d'incendie télécommandé est un volet d'incendie qui est fermé par l'équipage grâce à une commande située à distance du volet contrôlé.

.29 Aux fins de la mise en œuvre de la règle II-2/B/9a, un clapet coupe-fumée est un dispositif installé dans un conduit de ventilation qui, dans des conditions normales, reste ouvert pour laisser passer l'air dans le conduit et est fermé en cas d'incendie, empêchant l'air de passer dans le conduit en vue de limiter le passage de la fumée et des gaz chauds. Un clapet coupe-fumée n'est pas considéré comme un élément contribuant à l'intégrité d'une cloison résistante au feu percé pour le passage d'un conduit de ventilation. Lorsque cette définition est utilisée, les termes suivants peuvent être associés:

.1 un clapet coupe-fumée à fermeture automatique est un clapet coupe-fumée qui se ferme de manière automatique en cas d'exposition à des fumées ou à des gaz chauds;

.2 un clapet coupe-fumée manuel est un clapet coupe-fumée destiné à être ouvert ou fermé manuellement par l'équipage directement sur le clapet; et

.3 un clapet coupe-fumée télécommandé est un clapet coupe-fumée qui est fermé par l'équipage grâce à une commande située à distance du clapet contrôlé.»

b) la règle II-2/A/6.8.2.1 est remplacée par le texte suivant:

«.1 les parties des machines à combustion interne utilisées pour la propulsion principale et la production d'énergie du navire qui sont exposées à un risque d'incendie et, pour les navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2018 ou après cette date, les parties de toutes les machines à combustion interne qui sont exposées à un risque d'incendie;»;

c) la partie introductive de la règle II-2/A/11.1 est remplacée par le texte suivant:

«.1 Pour les navires construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2019, l'équipement de pompier doit comprendre:»;

d) les règles II-2/A/11.1.1.3 et II-2/A/11.1a suivantes sont ajoutées:

«.1.3 D'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2019, les appareils respiratoires autonomes à air comprimé des équipements de pompier doivent respecter les dispositions du paragraphe 2.1.2.2 du chapitre 3 du recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie.

- 1.a Pour les navires construits le 1<sup>er</sup> juillet 2019 ou après cette date, les équipements de pompier doivent être conformes au recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie;»
- e) la règle II-2/A/11.4a suivante est insérée:
- «4a Équipement de communication des pompiers:
- Pour les navires tenus d'avoir à bord au moins un équipement pompier et construits le 1<sup>er</sup> janvier 2018 ou après cette date, un minimum de deux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs d'incendie pour chaque partie d'équipement de communication doivent se trouver à bord. Pour les navires propulsés au GNL ou les navires rouliers à passagers comportant des espaces rouliers fermés ou des locaux de catégorie spéciale, les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs doivent être d'un type antidéflagrant ou naturellement sûrs. Les navires rouliers à passagers construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018 doivent satisfaire aux exigences de cette règle au plus tard à la première visite effectuée après le 1<sup>er</sup> juillet 2019.»
- f) la règle II-2/A/15.2.6 suivante est ajoutée:
- «.6 Sur les navires couverts par la règle II-2/A/11, les bouteilles des appareils respiratoires utilisées pendant les exercices doivent être rechargées ou remplacées avant le départ.»
- g) la règle II-2/B/5.1 est remplacée par le texte suivant:
- «.1 L'intégrité minimale au feu de tous les ponts et cloisons doit être non seulement conforme aux dispositions particulières de la présente partie mais aussi à celles des tables 5.1 ou 5.1(a) et 5.2 ou 5.2(a), selon qu'il convient.
- Lors de l'agrément des précautions structurelles en matière de protection contre les incendies sur les navires neufs, il convient de tenir compte du risque de transfert de chaleur par les ponts thermiques aux points d'intersection et aux endroits où les dispositifs de barrière thermique se terminent.»
- h) la table 5.1(a) suivant est insérée après la table 5.1 dans la règle II-2/B/5.4:
- «La table suivante s'applique à TOUS LES NAVIRES DES CLASSES B, C ET D CONSTRUITS LE 1<sup>er</sup> JANVIER 2018 OU APRÈS CETTE DATE:

Table 5.1(a)

**Intégrité au feu des cloisons qui séparent des locaux adjacents**

Espaces		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Postes de sécurité	(1)	A-0 <sup>c</sup>	A-0	60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Coursives	(2)		C <sup>c</sup>	B-0 <sup>e</sup>	A-0 <sup>c</sup> B-0 <sup>e</sup>	B-0 <sup>e</sup>	A-60	A-15	A-60	A-15 A-0 <sup>d</sup>	*	A-30
Locaux d'habitation	(3)			C <sup>c</sup>	A-0 <sup>c</sup> B-0 <sup>e</sup>	B-0 <sup>e</sup>	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 <sup>d</sup>	*	A-30 A-0 <sup>d</sup>
Escaliers	(4)				A-0 <sup>c</sup> B-0 <sup>e</sup>	A-0 <sup>c</sup> B-0 <sup>e</sup>	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 <sup>d</sup>	*	A-30
Locaux de service (faible risque)	(5)					C <sup>c</sup>	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Locaux de machines de catégorie A	(6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60

Espaces		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Autres locaux de machines	(7)							A-0 <sup>b</sup>	A-0	A-0	*	A-0
Espaces à cargaison	(8)								*	A-0	*	A-0
Locaux de service (risque élevé)	(9)									A-0 <sup>b</sup>	*	A-30
Ponts découverts	(10)											A-0
Locaux de catégorie spéciale et espaces rouliers	(11)											A-30 <sup>»</sup>

i) la table 5.2(a) suivante est insérée après la table 5.2 dans la règle II-2/B/5.4:

«La table suivante s'applique à TOUS LES NAVIRES DES CLASSES B, C ET D CONSTRUITS LE 1<sup>er</sup> JANVIER 2018 OU APRÈS CETTE DATE:

Table 5.2(a)

**Intégrité au feu des ponts qui séparent des locaux adjacents**

Locaux au-dessous ↓	Locaux → au-dessus	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Postes de sécurité	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-60
Coursives	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Locaux d'habitation	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30 A-0 <sup>d</sup>
Escaliers	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Locaux de service (faible risque)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Locaux de machines de catégorie A	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60 <sup>f</sup>	A-30	A-60	*	A-60
Autres locaux de machines	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Espaces à cargaison	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Locaux de service (risque élevé)	(9)	A-60	A-30 A-0 <sup>d</sup>	A-30 A-0 <sup>d</sup>	A-30 A-0 <sup>d</sup>	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Ponts découverts	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	—	A-0
Locaux de catégorie spéciale et espaces rouliers	(11)	A-60	A-30	A-30 A-0 <sup>d</sup>	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

Les notes ci-dessous s'appliquent aux tables 5.1, 5.1(a), 5.2 et 5.2(a), selon qu'il convient:

- (<sup>a</sup>) Pour déterminer les dispositions applicables, se référer aux règles II/2/B/3 et II/2/B/8.
  - (<sup>b</sup>) Lorsque des locaux appartiennent à la même catégorie numérique et que l'indice b apparaît [par exemple à la catégorie 9)], une cloison ou un pont du type indiqué dans les tables n'est nécessaire que lorsque les locaux adjacents sont utilisés à des fins différentes. Une cloison n'est pas nécessaire dans une cuisine située à côté d'une autre cuisine, mais une cuisine située à côté d'un magasin à peinture doit être munie d'une cloison du type "A-0".
  - (<sup>c</sup>) Les cloisons qui séparent la timonerie et la chambre des cartes l'une de l'autre peuvent être du type "B-0".
  - (<sup>d</sup>) Voir les points 2.3 et 2.4 de la présente règle.
  - (<sup>e</sup>) Aux fins de l'application de la règle 2.1.2, "B-0" et "C" ont le sens de "A-0" lorsqu'ils apparaissent dans les tables 5.1 et 5.1(a).
  - (<sup>f</sup>) Il n'est pas nécessaire d'installer une isolation anti-incendie lorsque le local des machines de catégorie 7) ne présente pas ou présente peu de risques d'incendie.
  - (\*) Lorsqu'un astérisque apparaît dans les tables, le cloisonnement doit être en acier ou en un autre matériau équivalent sans être nécessairement du type "A". Toutefois, pour les navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2003 ou après cette date dans lesquels un pont, autre qu'un pont de catégorie 10), est percé pour le passage de câbles électriques, de tuyaux et de conduits de ventilation, une telle traversée doit être rendue étanche afin d'empêcher le passage des flammes et de la fumée. Les cloisonnements séparant les postes de sécurité (génératrices de secours) des ponts découverts peuvent comporter des orifices d'admission d'air dépourvus de moyens de fermeture, à moins qu'un dispositif fixe d'extinction de l'incendie par le gaz n'y soit installé. Aux fins de l'application de la règle II-2/B/2.1.2, un astérisque a le sens de "A-0" lorsqu'il apparaît dans les tables 5.2 et 5.2(a), sauf dans le cas des catégories 8) et 10).»
- j) la règle II-2/B/6.3.4 suivante est ajoutée:

«NAVIRES DES CLASSES B, C ET D CONSTRUITS LE 1<sup>er</sup> JANVIER 2018 OU APRÈS CETTE DATE

.3.4 Deux moyens d'évacuation doivent être prévus pour chaque local de machine. Au moins une de ces voies d'évacuation doit fournir un abri continu contre le feu jusqu'à un emplacement sûr situé en dehors du local des machines.»

- k) le titre de la règle II-2/B/9 est remplacé par le texte suivant:

**«9 Les systèmes de ventilation pour les navires construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018 (R 32)»;**

- l) la règle II-2/B/9a suivante est insérée:

**«9a Systèmes de ventilation dans les navires**

NAVIRES DES CLASSES B, C ET D CONSTRUITS LE 1<sup>er</sup> JANVIER 2018 OU APRÈS CETTE DATE

#### .1 Généralités

.1 Les conduits de ventilation, y compris les conduits à paroi simple et double, doivent être en acier ou en un matériau équivalent, sauf pour les soufflets flexibles d'une longueur n'excédant pas 600 mm, utilisés pour raccorder les ventilateurs aux gaines dans les locaux contenant les installations de conditionnement d'air. Sauf disposition contraire expresse au point .1.6, tout autre matériau utilisé dans la construction des conduits, y compris des conduits d'isolation, doit également être incombustible. Toutefois, les conduits courts, dont la longueur n'excède pas 2 m et dont la section libre (le terme section libre signifie que, même dans le cas d'un conduit précalorifugé, la superficie est calculée sur la base des dimensions intérieures du conduit lui-même, isolation non comprise) n'excède pas 0,02 m<sup>2</sup>, ne doivent pas nécessairement être en acier ou en un matériau équivalent, sous réserve des conditions suivantes:

- .1 les conduits doivent être en matériau incombustible pouvant être garni, à l'intérieur et à l'extérieur, de membranes présentant un faible pouvoir propagateur de flamme et, dans chaque cas, un

pouvoir calorifique n'excédant pas 45 MJ/m<sup>2</sup> de leur surface pour l'épaisseur utilisée. Le pouvoir calorifique doit être calculé en suivant les recommandations publiées par l'Organisation internationale de normalisation, et notamment la norme ISO 1716:2002, "Essais de réaction au feu des produits de construction — Détermination de la chaleur de combustion";

- .2 les conduits ne sont utilisés qu'à l'extrémité du dispositif de ventilation; et
  - .3 les conduits ne se trouvent pas à moins de 600 mm, mesurés le long du conduit, d'une ouverture pratiquée dans un cloisonnement du type "A" ou du type "B", y compris les plafonds continus du type "B".
- 2 Les dispositifs suivants doivent être soumis à des essais conformément au code des méthodes d'essai au feu:
- .1 les volets d'incendie, y compris leurs dispositifs de fonctionnement, bien que les essais ne soient pas requis pour les volets situés à l'extrémité inférieure du conduit dans les conduits d'évacuation des fourneaux des cuisines, qui doivent être en acier et capables d'éviter le tirage dans le conduit; et
  - .2 les conduits traversant des cloisonnements de type "A", bien que les essais ne soient pas requis lorsque des manchons en acier sont fixés directement sur des conduits de ventilation au moyen de joints rivetés ou vissés ou par soudure.
- 3 Les volets d'incendie doivent être facilement accessibles. Lorsqu'ils sont placés derrière des plafonds ou des vaigrages, ces plafonds ou vaigrages doivent être pourvus d'une trappe d'accès pour l'inspection sur laquelle est marqué le numéro d'identification du volet d'incendie. Le numéro d'identification du volet d'incendie doit également être marqué sur tout dispositif de commande à distance.
- 4 Les conduits de ventilation doivent être dotés d'ouvertures d'accès pour l'inspection et le nettoyage. Les ouvertures doivent être situées à proximité des volets d'incendie.
- 5 Les orifices principaux d'arrivée d'air frais ou d'évacuation d'air vicié doivent pouvoir être fermés de l'extérieur des locaux qu'ils desservent. Les systèmes de fermeture doivent être facilement accessibles, et marqués de manière visible et permanente, et doivent indiquer la position de fonctionnement du dispositif de fermeture.
- 6 Les joints en matériau combustible dans les raccords à brides des conduits de ventilation ne sont pas autorisés à moins de 600 mm des ouvertures pratiquées dans un cloisonnement de type "A" ou de type "B", ni dans les conduits dont la construction doit être de type "A".
- 7 On ne doit pas prévoir d'ouvertures de ventilation ou de conduits d'équilibrage de l'air entre deux espaces fermés à l'exception de ce qui est autorisé par la règle II-2/B/7.7.

## 2 Disposition des conduits

- .1 Les systèmes de ventilation des locaux de machines de catégorie A, des locaux à véhicules, des espaces rouliers, des cuisines, des locaux de catégorie spéciale et des espaces à cargaison doivent être isolés les uns des autres et des systèmes de ventilation desservant d'autres locaux. Toutefois, sur les navires ne transportant pas plus de 36 passagers, les systèmes de ventilation des cuisines ne doivent pas nécessairement être complètement séparés des autres systèmes de ventilation; ils peuvent être desservis par des conduits distincts à partir d'un système de ventilation desservant d'autres locaux. Dans ce cas, un volet d'incendie à fermeture automatique doit être installé dans le conduit de ventilation de la cuisine à proximité du système de ventilation.
- .2 Les conduits destinés à la ventilation des locaux de machines de catégorie A, des cuisines, des espaces pour les véhicules, des espaces rouliers ou des locaux de catégorie spéciale ne doivent pas traverser les locaux d'habitation, les locaux de service ou les postes de sécurité, à moins qu'ils ne satisfassent aux dispositions du point .2.4.
- .3 Les conduits destinés à la ventilation des locaux d'habitation, des locaux de service ou des postes de sécurité ne doivent pas traverser les locaux de machines de catégorie A, les cuisines, les espaces pour les véhicules, les espaces rouliers ou les locaux de catégorie spéciale, à moins qu'ils ne satisfassent aux dispositions du point .2.4.
- .4 Dans la mesure où les points .2.2 et .2.3 le permettent, les conduits doivent être soit:
  - .1.1 construits en acier et d'une épaisseur d'au moins 3 mm pour les conduits ayant une section libre de moins de 0,075 m<sup>2</sup>, d'au moins 4 mm pour les conduits ayant une section libre comprise entre 0,075 m<sup>2</sup> et 0,45 m<sup>2</sup> et d'au moins 5 mm pour les conduits ayant une section libre supérieure à 0,45 m<sup>2</sup>;

- .1.2 convenablement supportés et renforcés;
  - .1.3 pourvus de volets automatiques d'incendie près du cloisonnement qu'ils traversent; et
  - .1.4 isolés selon la norme "A-60" depuis les limites des espaces qu'ils desservent jusqu'à un point situé à 5 m au moins au-delà de chaque volet d'incendie;
- soit
- .2.1 construits en acier conformément aux dispositions des points .2.4.1.1 et .2.4.1.2; et
  - .2.2 isolés selon la norme "A-60" dans l'ensemble des locaux qu'ils traversent, à l'exception des conduits qui traversent des locaux de la catégorie 9) ou 10) tels que définis dans la règle II-2/B/4.2.2.
- .5 Aux fins des points .2.4.1.4 et .2.4.2.2, les conduits doivent être isolés sur toute la surface extérieure de leur section. Les conduits qui sont situés à l'extérieur mais à proximité immédiate de l'espace visé, et qui partagent une ou plusieurs surfaces avec celui-ci, doivent être considérés comme traversant cet espace spécifique et être isolés sur la surface qu'ils partagent avec l'espace sur une distance de 450 mm au-delà du conduit [des croquis de ces dispositions figurent dans les interprétations uniformes de la convention SOLAS, chapitre II-2 (MSC.1/Circ.1276)].
- .6 Lorsqu'il est nécessaire qu'un conduit de ventilation traverse un cloisonnement d'une tranche verticale principale, un volet automatique d'incendie doit être installé à côté du cloisonnement. Ce volet doit aussi pouvoir être fermé à la main de chaque côté du cloisonnement. L'emplacement de la commande doit être facilement accessible et être marqué de manière claire et visible. Le conduit situé entre le cloisonnement et le volet de fermeture doit être en acier conformément aux dispositions des points .2.4.1.1 et .2.4.1.2 et avoir un degré d'isolation au moins équivalent au niveau d'intégrité au feu du cloisonnement pénétré. Le volet doit être muni, sur un côté au moins du cloisonnement, d'un indicateur bien en vue montrant la position de fonctionnement du volet.
- .3 *Détails des volets d'incendie et des traversées des conduits*
- .1 Les conduits traversant des cloisonnements de type "A" doivent satisfaire aux exigences suivantes:
    - .1 lorsqu'un conduit de faible épaisseur ayant une section libre égale ou inférieure à 0,02 m<sup>2</sup> traverse des cloisonnements de type "A", l'ouverture doit comporter un manchon en tôle d'acier d'une épaisseur minimale de 3 mm et d'une longueur minimale de 200 mm, répartie de préférence sur 100 mm de chaque côté de la cloison ou, dans le cas d'un pont, le manchon doit être entièrement posé sur la partie inférieure du pont que traverse le conduit.
    - .2 lorsque des conduits de ventilation ayant une section libre supérieure à 0,02 m<sup>2</sup>, mais inférieure à 0,075 m<sup>2</sup>, traversent des cloisonnements de type "A", les ouvertures doivent être revêtues de manchons en tôle d'acier. Les conduits et les manchons doivent avoir une épaisseur d'au moins 3 mm et une longueur d'au moins 900 mm. Pour les traversées de cloison, cette longueur minimale doit être répartie de préférence sur 450 mm de part et d'autre de la cloison. Ces conduits ou les manchons qui les recouvrent doivent recevoir une isolation contre l'incendie. L'intégrité au feu de l'isolation doit être au moins égale à celle du cloisonnement que le conduit traverse; et
    - .3 tous les conduits ayant une section libre supérieure à 0,075 m<sup>2</sup> qui traversent des cloisonnements de type "A" doivent être pourvus de volets automatiques d'incendie. Chaque volet doit être installé à proximité du cloisonnement traversé et le conduit situé entre le volet et le cloisonnement traversé doit être en acier conformément aux dispositions des points .2.4.2.1 et .2.4.2.2. Le volet d'incendie doit fonctionner automatiquement et doit également pouvoir être fermé à la main des deux côtés du cloisonnement. Le volet doit être muni d'un indicateur bien en vue montrant la position de fonctionnement du volet. Des volets d'incendie ne sont cependant pas obligatoires lorsque les conduits traversent, sans les desservir, des locaux entourés de cloisonnements de type "A", à condition que ces conduits aient la même intégrité au feu que les cloisons qu'ils traversent. Un conduit ayant une section supérieure à 0,075 m<sup>2</sup> ne doit pas être divisé en conduits plus petits à l'endroit où il traverse un cloisonnement de type "A", puis recomposé pour former le conduit original passé le point où il traverse le cloisonnement, dans le but de ne pas avoir à installer le volet requis par la présente disposition.

- .2 Les conduits de ventilation ayant une section libre supérieure à 0,02 m<sup>2</sup> qui traversent des cloisons de type "B" doivent être recouverts, au niveau du passage de cloison, de manchons en tôle d'acier de 900 mm de long répartis de préférence sur 450 mm de part et d'autre de la cloison, à moins que les conduits ne soient en acier sur une telle longueur.
  - .3 Tous les volets d'incendie doivent pouvoir être actionnés manuellement. Les volets doivent être pourvus d'un dispositif mécanique de déclenchement direct ou bien d'un dispositif de fermeture électrique, hydraulique ou pneumatique. Tous les volets doivent pouvoir être actionnés manuellement de part et d'autre du cloisonnement. Les volets d'incendie automatiques, y compris ceux pouvant être actionnés à distance, doivent être munis d'un mécanisme de sécurité permettant de fermer le volet en cas d'incendie même après la perte de l'alimentation électrique et la perte de pression hydraulique ou pneumatique. Les volets d'incendie actionnés à distance doivent pouvoir être rouverts manuellement sur le volet.
- .4 *Systèmes de ventilation pour les navires à passagers transportant plus de 36 passagers*
- .1 Outre les exigences des points .1, .2 et .3, le système de ventilation d'un navire à passagers transportant plus de 36 passagers doit également satisfaire aux exigences suivantes:
    - .1 d'une manière générale, les ventilateurs doivent être disposés de façon que les conduits débouchant dans les divers locaux restent à l'intérieur d'une même tranche verticale principale;
    - .2 les entourages d'escaliers doivent être desservis par un ventilateur et un conduit indépendants (extraction et insufflation) et des gaz d'échappement ne desservant aucun autre local relié au système de ventilation;
    - .3 un conduit, quelle que soit sa section, qui dessert plusieurs locaux d'habitation, locaux de service ou postes de sécurité situés sur un entrepont doit être pourvu, à proximité de l'endroit où le conduit traverse chaque pont desservant ces locaux, d'un clapet coupe-fumée qui doit aussi pouvoir être fermé manuellement depuis le pont ainsi protégé au-dessus de celui où se trouve le clapet. Lorsqu'un ventilateur dessert plus d'un espace d'entrepont au moyen de conduits distincts à l'intérieur d'une tranche verticale principale, chacun d'entre eux étant destiné à un seul espace d'entrepont, chaque conduit doit être pourvu d'un clapet coupe-fumée à commande manuelle installé à proximité du ventilateur;
    - .4 les conduits verticaux doivent, si nécessaire, être isolés conformément aux exigences des tables 4.1 et 4.2. Les conduits doivent être isolés conformément aux exigences applicables aux ponts entre l'espace qu'ils desservent et l'espace considéré, le cas échéant.
- .5 *Conduits d'évacuation des fourneaux des cuisines*
- .1 Exigences applicables aux navires à passagers transportant plus de 36 passagers
    1. Outre les exigences des points .1, .2 et .3, les conduits d'évacuation des fourneaux des cuisines doivent être construits conformément aux dispositions des points .2.4.2.1 et .2.4.2.2 et isolés selon la norme "A-60" dans l'ensemble des locaux d'habitation, des locaux de service ou des postes de sécurité qu'ils traversent. Ils doivent, en outre, être pourvus:
      - .1 d'un filtre à graisse pouvant être facilement enlevé pour le nettoyage ou d'un autre dispositif approuvé permettant d'éliminer les graisses;
      - .2 d'un volet d'incendie à télécommande automatique situé à l'extrémité inférieure du conduit à la jonction entre celui-ci et la hotte du fourneau de cuisine et, en outre, d'un volet d'incendie télécommandé situé à l'extrémité supérieure du conduit à proximité de la sortie du conduit;
      - .3 d'un dispositif fixe d'extinction d'incendie à l'intérieur du conduit. Les dispositifs d'extinction d'incendie doivent être conformes aux recommandations publiées par l'Organisation internationale de normalisation, et notamment de la norme ISO 15371:2009 "Navires et technologie maritime — Systèmes d'extinction d'incendie des équipements de cuisine";
      - .4 d'un dispositif télécommandé qui permette d'arrêter les ventilateurs aspirants et les ventilateurs refoulants et de faire fonctionner les volets d'incendie mentionnés au point .5.1.1.2, ainsi que le dispositif d'extinction de l'incendie, qui doit être placé à proximité de l'entrée de la cuisine. Lorsqu'un circuit à conduits multiples est installé, un système télécommandé situé au même

endroit que le dispositif susmentionné doit être prévu pour fermer tous les conduits débouchant sur le même conduit principal avant d'introduire un agent extincteur dans le circuit; et

.5 de panneaux convenablement situés pour l'inspection et le nettoyage, dont l'un à proximité du ventilateur aspirant et l'un installé à l'extrémité inférieure où les graisses s'accumulent.

.2 Les conduits d'évacuation des fourneaux de cuisine installés sur des ponts ouverts doivent être conformes aux dispositions du point .5.1.1, le cas échéant, lorsqu'ils traversent des locaux d'habitation ou des locaux contenant des matériaux combustibles.

.2 Exigences applicables aux navires à passagers ne transportant pas plus de 36 passagers

Lorsqu'ils traversent des locaux d'habitation ou des locaux contenant des matériaux combustibles, les conduits d'évacuation des fourneaux des cuisines doivent être construits conformément aux dispositions des points .2.4.1.1 et .2.4.1.2. Chaque conduit d'évacuation doit être pourvu:

.1 d'un filtre à graisse pouvant être facilement enlevé pour le nettoyage;

.2 d'un volet d'incendie à télécommande automatique situé à l'extrémité inférieure du conduit à la jonction entre le conduit et la hotte du fourneau de cuisine et, en outre, d'un volet d'incendie télécommandé situé à l'extrémité supérieure du conduit à proximité de la sortie du conduit;

.3 de dispositifs pouvant être actionnés depuis l'intérieur de la cuisine et permettant d'arrêter les ventilateurs aspirants et les ventilateurs refoulants; et

.4 d'un dispositif fixe d'extinction d'incendie à l'intérieur du conduit.

.6 *Locaux de ventilation desservant des locaux de machines de catégorie A renfermant des machines à combustion interne*

.1 Lorsqu'un local de ventilation dessert uniquement un local de machines adjacent et qu'il n'y a pas de cloison antifeu entre le local de ventilation et le local de machines, les moyens de fermeture du ou des conduits de ventilation desservant le local de machines doivent se situer à l'extérieur du local des machines et du local de ventilation.

.2 Lorsqu'un local de ventilation dessert un local de machines ainsi que d'autres espaces et est séparé du local de machines par un cloisonnement de type "A-0" traversé par un conduit, le dispositif de fermeture du ou des conduits de ventilation destinés au local de machines peut être placé dans le local de ventilation.

.7 *Systèmes de ventilation des buanderies à bord des navires à passagers transportant plus de 36 passagers*

Les conduits d'évacuation des buanderies et des séchoirs de la catégorie 13), tels que définis dans la règle II-2/B/.2.2, doivent être pourvus:

.1 de filtres pouvant être facilement enlevés pour le nettoyage;

.2 d'un volet d'incendie à télécommande automatique situé à l'extrémité inférieure du conduit;

.3 d'un dispositif télécommandé qui permette d'arrêter les ventilateurs aspirants et les aspirateurs refoulants à l'intérieur du local et de faire fonctionner le volet d'incendie mentionné au point .7.2; et

.4 de panneaux convenablement situés pour l'inspection et le nettoyage.»

m) les règles II-2/B/13.4, II-2/B/13.5 et II-2/B/13.6 suivantes sont ajoutées:

«NAVIRES DES CLASSES B, C ET D CONSTRUITS LE 1<sup>er</sup> JANVIER 2018 OU APRÈS CETTE DATE

.4 Il convient d'installer un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé, conforme aux dispositions pertinentes de la règle II-2/A/9, dans les locaux de machines où:

.4.1 l'installation de systèmes et d'équipements automatiques télécommandés a été approuvée en lieu et place d'une présence humaine permanente dans le local; et

- .4.2 l'appareil principal de propulsion et les machines associées, y compris les principales sources d'énergie électrique, sont dotés de dispositifs automatiques ou de commande à distance à des niveaux différents et sont soumis à une surveillance permanente assurée depuis une salle de contrôle.
- .5 Il convient d'installer un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé, conforme aux dispositions pertinentes de la règle II-2/A/9, dans les locaux fermés contenant des incinérateurs.
- .6 En ce qui concerne le dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie requis en vertu des règles II-2/B/13.4 et II-2/B/13.5, les dispositions suivantes s'appliquent:

le dispositif de détection d'incendie doit être conçu et les détecteurs doivent être disposés de manière à déceler rapidement un début d'incendie dans toute partie de ces locaux et dans toutes les conditions normales d'exploitation des machines et des variations de ventilation qu'exige la gamme possible des températures ambiantes. Les dispositifs de détection utilisant uniquement des détecteurs thermiques ne doivent pas être autorisés, sauf dans des locaux de hauteur limitée et lorsque leur utilisation est particulièrement appropriée. Le dispositif de détection doit déclencher des alarmes sonores et visuelles distinctes de celles de tout dispositif n'indiquant pas un incendie, en des endroits suffisamment nombreux pour que ces signaux d'alarme soient vus et entendus sur la passerelle et par un officier mécanicien responsable.

Lorsqu'il n'y a pas de surveillance à la passerelle, l'alarme sonore doit être donnée à un endroit où un membre responsable de l'équipage est de service.

Après avoir été installé, le dispositif doit être soumis à des essais dans les diverses conditions d'exploitation des machines et de ventilation.»

- n) la règle II-2/B/14.1.1.2 est remplacée par le texte suivant:

«2 Les prescriptions des règles II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 et II-2/B/9(a) visant à préserver l'intégrité des tranches verticales s'appliquent également aux ponts et aux cloisons qui constituent les limites entre les zones horizontales ainsi qu'entre ces zones et le reste du navire.»

- o) la règle II-2/B/14.1.2.2 est remplacée par le texte suivant:

«2 À bord des navires neufs construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018 ne transportant pas plus de 36 passagers et des navires existants de classe B transportant plus de 36 passagers, les cloisons qui constituent les limites verticales des locaux de catégorie spéciale doivent être isolées de la manière prévue pour les locaux de la catégorie 11) à la table 5.1 de la règle II-2/B/5 et les surfaces qui constituent les limites horizontales de la manière prévue pour les locaux de la catégorie 11) à la table 5.2 de la règle II-2/B/5. À bord des navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2018 ou après cette date ne transportant pas plus de 36 passagers, les cloisons qui constituent les limites verticales des locaux de catégorie spéciale doivent être isolées de la manière prévue pour les locaux de la catégorie 11) à la table 5.1(a) de la règle II-2/B/5 et les surfaces qui constituent les limites horizontales de la manière prévue pour les locaux de la catégorie 11) à la table 5.2(a) de la règle II-2/B/5.»

- 3) Au chapitre III:

- a) la table de la règle III/2.6 est remplacée par la table suivante:

«Espaces	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Nombre de personnes (N) Nombre de passagers (P)						
Capacité des engins de sauvetage <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup> :						
— navires existants	1,10 N					
— navires neufs	1,25 N					
Canots de secours <sup>(4)</sup> <sup>(5)</sup>	1	1	1	1	1	1

Espaces	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Nombre de personnes (N) Nombre de passagers (P)						
Bouées de sauvetage <sup>(6)</sup>	8	8	8	4	8	4
Brassières de sauvetage <sup>(8)</sup> <sup>(9)</sup> <sup>(12)</sup> <sup>(13)</sup>	1,05 N					
Brassières de sauvetage pour enfants <sup>(9)</sup> <sup>(13)</sup>	0,10 P					
Brassières de sauvetage pour nourrissons <sup>(10)</sup> <sup>(13)</sup>	0 025 P					
Feux de détresse <sup>(7)</sup>	12	12	12	12	6	6
Appareils lance-amarres <sup>(14)</sup>	1	1	1	1	—	—
Répondeurs radar	1	1	1	1	1	1
Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques	3	3	3	3	3	2

<sup>(1)</sup> Les engins de sauvetage peuvent être soit des embarcations de sauvetage, soit des radeaux de sauvetage, soit une combinaison des deux, conformément aux dispositions de la règle III/2.2. Si cela est justifié par les conditions abritées des voyages et/ou par les conditions climatiques favorables de l'exploitation, eu égard aux recommandations énoncées dans la circulaire MSC/Circ.1046 de l'OMI, l'administration de l'État du pavillon peut autoriser, sauf rejet par l'État membre hôte:

- des radeaux de sauvetage gonflables, ouverts et réversibles ne répondant pas aux dispositions de la section 4.2 ou 4.3 du recueil LSA, à condition qu'ils répondent entièrement aux exigences de l'annexe 10 du recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (recueil HSC) de 1994 et, pour les navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2012 ou après cette date, de l'annexe 11 du recueil HSC de 2000;
- les radeaux de sauvetage qui ne répondent pas aux exigences des points 4.2.2.2.1 et 4.2.2.2.2 du recueil LSA sur l'isolation contre le froid du plancher du radeau de sauvetage.

Les engins de sauvetage des navires existants des classes B, C et D doivent répondre aux règles pertinentes de la convention SOLAS 74 pour les navires existants dans sa version modifiée le 17 mars 1998. Tous les navires rouliers à passagers doivent satisfaire aux exigences applicables de la règle III/5-1.

Un ou des dispositifs d'évacuation en mer conformes à la section 6.2 du recueil LSA peuvent remplacer les radeaux de sauvetage, ainsi que les dispositifs de mise à l'eau le cas échéant, pour une capacité équivalente à celle requise en vertu de la table.

<sup>(2)</sup> Dans la mesure du possible, les engins de sauvetage doivent être également répartis sur chaque bord du navire.

<sup>(3)</sup> La capacité totale/cumulée des engins de sauvetage, y compris des radeaux de sauvetage supplémentaires, doit être conforme aux exigences énoncées dans le tableau ci-dessus, où 1,10 N = 110 % et 1,25 N = 125 % du nombre total de personnes (N) que le navire est autorisé à transporter d'après son certificat. Les engins de sauvetage disponibles doivent être en nombre suffisant pour recevoir toutes les personnes que le navire est habilité à transporter selon son certificat au cas où une embarcation ou un radeau de sauvetage quelconque serait perdu ou deviendrait inutilisable. Si l'exigence relative à l'arrimage des radeaux de sauvetage énoncée dans la règle III/7.5 n'est pas satisfaite, un nombre supplémentaire de radeaux de sauvetage peut être exigé.

<sup>(4)</sup> Le nombre d'embarcations de sauvetage et/ou de canots de secours doit être suffisant pour garantir que, si le nombre total de personnes que le navire est, selon son certificat, autorisé à transporter doit quitter ce navire, un nombre maximal de neuf radeaux de sauvetage doit être rassemblé par chaque embarcation de sauvetage ou canot de secours.

<sup>(5)</sup> Les engins de mise à l'eau des canots de secours doivent satisfaire aux exigences de la règle III/10.

Lorsqu'un canot de secours est conforme aux exigences de la section 4.5 ou 4.6 du recueil LSA, il peut être comptabilisé dans la capacité des engins de sauvetage spécifiée dans la table ci-dessus.

Une embarcation de sauvetage peut être acceptée en tant que canot de secours à condition que l'embarcation ainsi que ses dispositifs de mise à l'eau et de récupération satisfassent également aux exigences applicables aux canots de secours.

Au moins un des canots de secours embarqués à bord des navires rouliers à passagers, dans le cas où un canot de secours doit être embarqué à bord, doit être un canot de secours rapide qui satisfait aux exigences de la règle III/5-1.3.

Lorsque l'administration de l'État du pavillon estime que l'installation d'un canot de secours, ou d'un canot de secours rapide, à bord d'un navire est physiquement impossible, ce navire peut être exempté d'emporter ce canot pour autant que le navire satisfasse à toutes les exigences suivantes:

- le navire est équipé de dispositifs permettant de récupérer une personne en détresse à la mer;
- la récupération de la personne en détresse peut être observée à partir de la passerelle de navigation; et
- la manœuvrabilité du navire est suffisante pour approcher et récupérer des personnes dans les conditions les plus défavorables.

- (9) Sur chaque bord du navire, une bouée de sauvetage au moins doit être munie d'une ligne de sauvetage flottante 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 m, si cette dernière valeur est supérieure.  
Deux bouées de sauvetage doivent être munies de signaux fumigènes à déclenchement automatique et d'un appareil lumineux à allumage automatique; elles doivent pouvoir être larguées rapidement de la passerelle de navigation. Le solde des bouées de sauvetage doit être équipé d'appareils lumineux à allumage automatique, conformément aux dispositions du point 2.1.2 du recueil LSA.
- (7) Des fusées de détresse répondant aux exigences de la section 3.1 du recueil LSA doivent être arrimées sur la passerelle de navigation ou l'appareil à gouverner.
- (8) Une brassière de sauvetage gonflable doit être prévue pour chaque personne qui doit effectuer à bord des tâches dans des zones exposées. Ces brassières de sauvetage gonflables peuvent être comptées dans le nombre total de brassières de sauvetage requis en vertu de la présente directive.
- (9) Des brassières de sauvetage spéciales pour enfants en nombre suffisant pour 10 % au moins du nombre des passagers à bord doivent être prévues, ou en plus grand nombre de sorte qu'il y ait à bord une brassière de sauvetage spéciale par enfant.
- (10) Des brassières de sauvetage spéciales pour nourrissons en nombre suffisant pour 2,5 % au moins du nombre des passagers à bord doivent être prévues, ou en plus grand nombre de sorte qu'il y ait à bord une brassière de sauvetage spéciale par nourrisson.
- (11) Tous les navires doivent être munis d'un nombre suffisant de brassières de sauvetage à l'intention des personnes de quart et aux fins d'utilisation aux postes éloignés d'engins de sauvetage. Les brassières de sauvetage prévues pour les personnes de quart devraient être arrimées sur le pont, dans la salle de contrôle des machines et dans tout autre poste de quart gardé.  
Au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1<sup>er</sup> janvier 2012, tous les navires à passagers doivent satisfaire aux dispositions des notes 12 et 13.
- (12) Si une brassière de sauvetage pour adulte n'est pas conçue pour la corpulence de personnes d'un poids de 140 kg et d'un tour de poitrine de 1 750 mm, elle doit être dotée d'accessoires appropriés qui permettent de la fixer sur de telles personnes.
- (13) À bord de tous les navires à passagers, toutes les brassières de sauvetage doivent être munies d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions du point 2.2.3 du recueil LSA. Tous les navires rouliers à passagers doivent satisfaire aux dispositions de la règle III/5.5.2.
- (14) Les navires d'une longueur inférieure à 24 m ne sont pas tenus d'avoir à bord des appareils lance-amarres.»

b) la règle II/9/2(a) suivante est insérée:

«2(a) Au plus tard lors de la première mise en cale sèche programmée après le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2019, les appareils de largage sous tension des embarcations de sauvetage non conformes aux points 4.4.7.6.4 à 4.4.7.6.6 du recueil LSA doivent être remplacés par du matériel conforme à ce recueil (\*).

(\*) Voir les lignes directrices pour les procédures d'évaluation et de remplacement des systèmes de mise à l'eau et de récupération des embarcations de sauvetage (MSC.1/Circ.1392).»

c) la règle III/10(a) suivante est insérée:

**«10(a) Récupération de personnes tombées à l'eau**

NAVIRES DES CLASSES B, C ET D CONSTRUITS LE 1<sup>er</sup> JANVIER 2018 OU APRÈS CETTE DATE

.1 Tous les navires disposent de plans et de procédures propres au navire pour les opérations de récupération des personnes tombées à l'eau, en tenant compte des lignes directrices élaborées par l'OMI (\*). Les plans et procédures doivent recenser les équipements destinés à être utilisés pour les opérations de récupération et les mesures à prendre afin de réduire au minimum les risques pour le personnel de bord participant à ces opérations. Les navires construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2018 doivent satisfaire à cette exigence au plus tard à la date de la première inspection périodique ou de renouvellement des équipements de sécurité.

.2 Les navires rouliers à passagers qui sont conformes à la règle III/5-1.4 doivent être réputés conformes à la présente règle.

(\*) Lignes directrices pour l'établissement de plans et de procédures pour les opérations de récupération des personnes tombées à l'eau (MSC.1/Circ.1447).»

d) la règle III/13.9 suivante est insérée:

«9 Les membres d'équipage responsables de l'entrée dans un espace fermé ou des opérations d'évacuation doivent participer à un exercice d'entrée dans un espace fermé et d'évacuation organisé à bord du navire à une fréquence que l'administration détermine, mais qui doit être au minimum annuelle:

.1 Exercices d'entrée dans un espace fermé et d'évacuation

.1 Les exercices d'entrée dans un espace fermé et d'évacuation doivent être prévus et menés dans des conditions de sécurité, en tenant compte, le cas échéant, des lignes directrices figurant dans les recommandations de l'OMI (\*).

.2 Lors de chaque exercice d'entrée dans un espace fermé et d'évacuation, il faut:

.1 vérifier et utiliser l'équipement de protection individuelle requis pour l'entrée;

- .2 vérifier et utiliser les équipements et les procédures de communication;
- .3 vérifier et utiliser les instruments de mesure de la qualité de l'air en espaces clos;
- .4 vérifier et utiliser les équipements et les procédures d'évacuation; et
- .5 des instructions de première urgence et des techniques de réanimation.

(\*) Voir les recommandations révisées pour l'entrée dans les espaces fermés à bord de navires, adoptées par l'OMI au moyen de la résolution A.1050(27).»

f) la règle III/14 suivante est insérée:

**«14 Registres (R 19.5)**

NAVIRES NEUFS ET EXISTANTS DES CLASSES B, C ET D

- .1 La date à laquelle les rassemblements sont organisés, le détail des exercices d'abandon du navire et des exercices d'incendie, des exercices d'entrée dans un espace fermé et d'évacuation, des exercices pour l'utilisation des engins de sauvetage et des autres formations à bord doivent être consignés dans un journal de bord, tel qu'éventuellement prescrit par l'administration. Dans le cas où un rassemblement, un exercice ou une formation n'est pas mené jusqu'au bout au moment prévu, une entrée doit être créée dans le journal de bord exposant les circonstances et l'ampleur du rassemblement, de l'exercice ou de la formation.»
-