

Projet de règlement grand-ducal 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 tel qu'amendé

- I. Exposé des motifs**
- II. Texte du projet de règlement grand-ducal**
- III. Commentaire des articles**
- IV. Tableau de correspondance**

I. Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de transposer en droit national la directive 2010/36/UE de la Commission du 1^{er} juin 2010 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.

Depuis la dernière révision de fond apportée à la directive 98/18/CE en 2003, des modifications ont été apportées aux instruments internationaux applicables dans le domaine couvert. Le présent projet introduit ces modifications techniques dans le droit national.

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)

La Convention SOLAS, dans la version à laquelle il est fait référence dans le présent projet, a donc été valablement publiée au Luxembourg. 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 2010/36/UE de la Commission du 1^{er} juin 2010 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;

Notre Conseil d'Etat entendu;

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

Arrêtons :

Art. 1^{er}.

Le 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 modifié comme suit :

A l'article 1, le point 3 est remplacé par le texte suivant :

« 3) «recueil HSC»: le “recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse” contenu dans la résolution MSC 36 (63) de l'OMI du 20 mai 1994 ou le “recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse 2000” (recueil HSC 2000) contenu dans la résolution MSC 97 (73) de décembre 2000, dans leur version actualisée; »

A l'article 1, point 7, le deuxième tiret est remplacé par le texte suivant :

« - leur vitesse maximale, telle que définie dans la règle 1.4.30 du recueil HSC 1994 et dans la règle 1.4.37 du recueil HSC 2000, est inférieure à 20 nœuds; »

A l'article 2, paragraphe 2, alinéa a), le troisième tiret est remplacé par le texte suivant :

« - sont des navires construits en matériaux autres que l'acier ou matériaux équivalents et qui ne sont pas couverts par les normes concernant les engins à grande vitesse [résolution MSC 36 (63) ou MSC 97 (73)] ou les engins à portance dynamique [résolution A.373 (X)], »

A l'article 3, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant :

« 3. Pour les engins à passagers à grande vitesse, les catégories définies au chapitre 1, points 1.4.10 et 1.4.11, du recueil HSC 1994, ou au chapitre 1, points 1.4.12 et 1.4.13 du recueil HSC 2000 sont d'application. »

A l'article 5, paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant :

« c) les dispositions relatives à l'équipement de navigation du navire figurant aux règles 17, 18, 19, 20 et 21 du chapitre V de la convention SOLAS de 1974, dans sa version actualisée, sont applicables. L'équipement de navigation du navire visé à l'annexe A.1 de la directive 96/98/CE et satisfaisant aux dispositions de cette dernière est considéré comme conforme aux prescriptions en matière d'approbation de type figurant à la règle 18.1 du chapitre V de la convention SOLAS de 1974. »

A l'article 5, paragraphe 4, le point a) est remplacé par le texte suivant :

« a) les engins à passagers à grande vitesse construits ou faisant l'objet de réparations, modifications ou transformations d'importance majeure au 1^{er} janvier 1996 ou ultérieurement satisfont aux prescriptions des règles X/2 et X/3 de la convention SOLAS de 1974, sauf:

- si leur quille était montée ou que leur construction avait atteint un stade similaire au plus tard en juin 1998,
- que leur livraison et leur mise en exploitation sont intervenues au plus tard en décembre 1998 et
- qu'ils sont intégralement conformes aux prescriptions du recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique (recueil DSC) contenu dans la résolution A.373 (X) de l'OMI, tel que modifié par la résolution MSC 37 (63) de l'OMI; »

A l'article 6, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant :

« 4. Les procédures et directives pertinentes relatives aux visites en vue de la délivrance du certificat de sécurité pour navire à passagers, prévues dans la résolution A.997(25) de l'OMI, telle que modifiée, sur les "directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, 2007", ou des procédures permettant d'atteindre le même objectif, sont suivies. »

Art. 2.

Les annexes 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 sont remplacées par les annexes de la directive 2010/36/UE de la Commission du 1^{er} juin 2010 modifiant la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

Celles-ci font partie intégrante du présent règlement. Elles ne sont pas publiées au Mémorial, la publication au Journal Officiel des Communautés Européennes en tenant lieu.

Sont par conséquent d'application au Luxembourg, les annexes suivantes de la directive précitée :

Annexe I: Exigences de sécurité des navires à passagers neufs et existants qui effectuent des voyages nationaux

Annexe II: Modèle de certificat de sécurité pour navire à passagers

Annexe III: Lignes directrices concernant les prescriptions de sécurité applicables aux navires à passagers et aux engins à passagers à grande vitesse à l'égard des personnes à mobilité réduite

Art. 3.

Notre Ministre de l'Economie et du Commerce Extérieur est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

III. Commentaire des articles

Ad art. 1^{er}

Les modifications apportées par cet article alignent les exigences et les définitions aux Conventions internationales, en tenant compte des amendements qui ont été adoptés au plan international depuis la dernière modification de fond de la directive en 2003.

Ad art. 2

Les annexes techniques du règlement grand-ducal sont remplacées par de nouvelles annexes, telles que publiées au Journal Officiel.

Ad art. 3

Cet article ne demande de commentaire particulier.

IV. Tableau de correspondance

Directive 2010/36/UE	Projet de règlement grand-ducal
Article 1 <i>paragraphes 1) – 7)</i>	Article 1
Article 1 <i>paragraphe 8)</i>	Article 2
Article 2	Article 3
Article 3	Non transposé
Article 4	Non transposé

II

(Actes non législatifs)

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2010/36/UE DE LA COMMISSION

du 1^{er} juin 2010

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,

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 ⁽¹⁾, et notamment son article 10,

considérant ce qui suit:

- (1) 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 ⁽²⁾, et ses modifications de fond ultérieures, ont été consolidées et refondues par la directive 2009/45/CE.
- (2) Aux fins de la directive 2009/45/CE, les conventions internationales, notamment la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (convention SOLAS) et d'autres résolutions et recueils internationaux énonçant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers, étaient celles en vigueur à la date d'adoption de cette directive.
- (3) Des modifications ont été apportées aux instruments internationaux applicables dans ce domaine, tels que les conventions, les protocoles, les recueils de règles et les résolutions de l'Organisation maritime internationale (OMI), depuis la dernière modification de fond apportée à la directive 98/18/CE par la directive 2003/75/CE de la Commission ⁽³⁾.
- (4) Il convient de tenir compte de ces nouveaux instruments internationaux dans les articles et annexes pertinents de la directive 2009/45/CE.
- (5) Il convient dès lors de modifier la directive 2009/45/CE en conséquence.

- (6) Les mesures prévues par la présente directive sont conformes à l'avis émis par le comité pour la sécurité maritime institué par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 2009/45/CE est modifiée comme suit:

- 1) À l'article 2, le point c) est remplacé par le texte suivant:
 - «c) "recueil HSC": le "recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse" contenu dans la résolution MSC 36 (63) de l'OMI du 20 mai 1994 ou le "recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse 2000" (recueil HSC 2000) contenu dans la résolution MSC 97 (73) de décembre 2000, dans leur version actualisée;»
- 2) À l'article 2, le point g) ii) est remplacé par le texte suivant:
 - «ii) leur vitesse maximale, telle que définie dans la règle 1.4.30 du recueil HSC 1994 et dans la règle 1.4.37 du recueil HSC 2000, est inférieure à 20 nœuds;»
- 3) À l'article 3, paragraphe 2, point a), le point iii) est remplacé par le texte suivant:
 - «iii) sont des navires construits en matériaux autres que l'acier ou matériaux équivalents et qui ne sont pas couverts par les normes concernant les engins à grande vitesse [résolution MSC 36 (63) ou MSC 97 (73)] ou les engins à portance dynamique [résolution A.373 (X)];»

⁽¹⁾ JO L 163 du 25.6.2009, p. 1.⁽²⁾ JO L 144 du 15.5.1998, p. 1.⁽³⁾ JO L 190 du 30.7.2003, p. 6.⁽⁴⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1.

4) À l'article 4, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Pour les engins à passagers à grande vitesse, les catégories définies au chapitre 1, points 1.4.10 et 1.4.11, du recueil HSC 1994, ou au chapitre 1, points 1.4.12 et 1.4.13 du recueil HSC 2000 sont d'application.»

5) À l'article 6, paragraphe 1, le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) les dispositions relatives à l'équipement de navigation du navire figurant aux règles 17, 18, 19, 20 et 21 du chapitre V de la convention SOLAS de 1974, dans sa version actualisée, sont applicables. L'équipement de navigation du navire visé à l'annexe A.1 de la directive 96/98/CE et satisfaisant aux dispositions de cette dernière est considéré comme conforme aux prescriptions en matière d'approbation de type figurant à la règle 18.1 du chapitre V de la convention SOLAS de 1974.»

6) À l'article 6, paragraphe 4, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) les engins à passagers à grande vitesse construits ou faisant l'objet de réparations, modifications ou transformations d'importance majeure au 1^{er} janvier 1996 ou ultérieurement satisfont aux prescriptions des règles X/2 et X/3 de la convention SOLAS de 1974, sauf:

— si leur quille était montée ou que leur construction avait atteint un stade similaire au plus tard en juin 1998,

— que leur livraison et leur mise en exploitation sont intervenues au plus tard en décembre 1998 et

— qu'ils sont intégralement conformes aux prescriptions du recueil de règles de sécurité applicables aux engins à portance dynamique (recueil DSC) contenu dans la résolution A.373 (X) de l'OMI, tel que modifié par la résolution MSC 37 (63) de l'OMI;»

7) À l'article 12, le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Les procédures et directives pertinentes relatives aux visites en vue de la délivrance du certificat de sécurité pour navire à passagers, prévues dans la résolution A.997(25) de l'OMI, telle que modifiée, sur les "directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, 2007", ou des procédures permettant d'atteindre le même objectif, sont suivies.»

8) Les annexes I à V de la directive 2009/45/CE sont remplacées par le texte de l'annexe de la présente directive.

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive, au plus tard douze mois après son entrée en vigueur. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

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 jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 1^{er} juin 2010.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO

ANNEXE

-ANNEXE I

EXIGENCES DE SÉCURITÉ DES NAVIRES À PASSAGERS NEUFS ET EXISTANTS QUI EFFECTUENT DES VOYAGES NATIONAUX

Table des matières

CHAPITRE I — GÉNÉRALITÉS

CHAPITRE II-1 — CONSTRUCTION — COMPARTIMENTAGE ET STABILITÉ, MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

PARTIE A — DISPOSITIONS GÉNÉRALES

- Définitions relatives à la partie B (règle 2)
- Définitions relatives aux parties C, D et E (règle 3)

PARTIE A-1 — STRUCTURE DES NAVIRES

- Installation de matériaux neufs contenant de la laine (règle 3-5)
- Plans de construction à conserver à bord et à terre (règle 3-7)
- Équipement de remorquage et d'amarrage (règle 3-8)

PARTIE B — STABILITÉ À L'ÉTAT INTACT, COMPARTIMENTAGE ET STABILITÉ APRÈS AVARIE

PARTIE B-1 — NAVIRES CONSTRUITS LE 1^{er} JANVIER 2009 OU APRÈS CETTE DATE — OPTION D'APPLICATION DE LA RÉSOLUTION MSC.216(82)PARTIE B-2 — NAVIRES CONSTRUITS AVANT LE 1^{er} JANVIER 2009

- Stabilité à l'état intact — Résolution A.749 (18) modifiée par la résolution MSC.75(69)
- Compartimentage étanche à l'eau
- Longueur envahissable (règle 4)
- Longueur admissible des compartiments (règle 6)
- Fermabilité (règle 5)
- Facteur de cloisonnement
- Prescriptions spéciales relatives au compartimentage des navires (règle 7)
- Stabilité après avarie (règle 8)
- Stabilité des navires rouliers à passagers en cas d'avarie (règle 8-1)
- Prescriptions spéciales applicables aux navires rouliers à passagers transportant 400 personnes ou plus (règle 8-2)
- Prescriptions spéciales applicables aux navires à passagers, autres que les navires rouliers à passagers, transportant 400 personnes ou plus
- Cloisons d'étrémité et cloisons limitant les locaux de machines (règle 10)
- Doubles-fonds (règle 12)
- Détermination, marquage et inscription des lignes de charge de compartimentage (règle 13)
- Construction et épreuve initiale des cloisons étanches à l'eau, etc. (règle 14)
- Ouvertures dans les cloisons étanches à l'eau (règle 15)
- Navires pour le transport des véhicules de marchandises et du personnel d'accompagnement (règle 16)
- Ouvertures dans le bordé extérieur au-dessous de la ligne de submersion (règle 17)
- Étanchéité des navires à passagers au-dessous de la ligne de submersion (règle 20)

- Fermeture des portes de chargement de la cargaison (règle 20-1)
 - Étanchéité du pont roulier (pont de cloisonnement) jusqu'aux locaux situés au-dessous (règle 20-2)
 - Accès aux ponts rouliers (règle 20-3)
 - Fermeture des cloisons sur le pont roulier (règle 20-4)
 - Renseignements sur la stabilité (règle 22)
 - Documents pour le contrôle en cas d'avarie (règle 23)
 - Étanchéité de la coque et de la superstructure, prévention et contrôle des avaries (règle 23-2)
 - Marquage, manœuvres et inspections périodiques des portes étanches, etc. (règle 24)
 - Mentions au journal de bord (règle 25)
 - Plates-formes et rampes relevables pour voitures
 - Garde-corps
- PARTIE C — MACHINES**
- Généralités (règle 26)
 - Moteurs à combustion interne (règle 27)
 - Installations d'assèchement (règle 28)
 - Nombre et types de pompes d'assèchement (règle 28)
 - Marche arrière (règle 28)
 - Appareil à gouverner (règle 29)
 - Prescriptions supplémentaires applicables aux appareils à gouverner électriques ou électrohydrauliques (règle 30)
 - Dispositifs de ventilation des locaux de machines (règle 31)
 - Communication entre la passerelle de navigation et les locaux de machines (règle 32)
 - Dispositif d'alarme destiné à prévenir les mécaniciens (règle 33)
 - Position des installations de secours (règle 33)
 - Commandes des machines (règle 33)
 - Tuyaux de vapeur (règle 33)
 - Circuits d'air comprimé (règle 34)
 - Protection contre le bruit (règle 36)
 - Ascenseurs
- PARTIE D — INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES**
- Généralités (règle 40)
 - Source principale d'énergie électrique et dispositifs d'éclairage (règle 41)
 - Source d'énergie électrique de secours (règle 42)
 - Éclairage de secours supplémentaire à bord des navires rouliers (règle 42-1)
 - Précautions contre les étincelles, l'incendie et autres accidents d'origine électrique (règle 45)
- PARTIE E — PRÉSCRIPTIONS SUPPLÉMENTAIRES APPLICABLES AUX NAVIRES ÉQUIPÉS DE LOCAUX DE MACHINES EXPLOITÉS SANS PRÉSENCE PERMANENTE DE PERSONNEL**
- Examen particulier (règle 54)
- Généralités (règle 46)
 - Précautions contre l'incendie (règle 47)
 - Protection contre l'emballèment (règle 48)

- Commande de l'appareil propulsif à partir de la passerelle de navigation (règle 49)
 - Communications (règle 50)
 - Dispositif d'alarme (règle 51)
 - Dispositif de sécurité (règle 52)
 - Prescriptions spéciales applicables aux machines, aux chaudières et aux installations électriques (règle 53)
 - Commande automatique et système d'alarme (règle 53-4)
- CHAPITRE II-2 — PRÉVENTION, DÉTECTION ET EXTINCTION DE L'INCENDIE**
- PARTIE A — DISPOSITIONS GÉNÉRALES**
- Principes fondamentaux (règle 2)
 - Définitions (règle 3)
 - Pompes d'incendie, collecteur principal, bouches, manches et ajutages (règle 4)
 - Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie (règles 5, 8, 9 et 10)
 - Extincteurs d'incendie portatifs (règle 6)
 - Dispositions spéciales dans les locaux de machines (règle 7)
 - Dispositions spéciales dans les locaux de machines (règle 11)
 - Dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, système de détection et système avertisseur d'incendie (règle 12)
 - Dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie (règle 13)
 - Dispositions relatives aux combustibles liquides à l'huile de graissage et aux autres huiles inflammables (règle 15)
 - Équipement de pompage (règle 17)
 - Dixers (règle 18)
 - Plans de lutte contre l'incendie (règle 20)
 - Disponibilité opérationnelle et entretien
 - Instructions, formation et exercices à bord
 - Opérations
- PARTIE B — MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE**
- Structures (règle 23)
 - Tranches verticales principales et zones horizontales (règle 24)
 - Cloisons situées à l'intérieur dans les tranches verticales principales (règle 25)
 - Intégrité au feu des cloisons et des ponts à bord des navires neufs transportant plus de 36 passagers (règle 26)
 - Intégrité au feu des cloisons et des ponts à bord des navires neufs ne transportant pas plus de 36 passagers et à bord des navires existants de la classe B transportant plus de 36 passagers (règle 27)
 - Moyens d'évacuation (règle 28)
 - Échappées ménagées à bord des navires rouliers à passagers (règle 28-1)
 - Accès et ouvertures pratiqués dans les cloisonnements des types "A" et "B" (règles 30 et 31)
 - Protection des escaliers et des ascenseurs dans les locaux d'habitation et de service (règle 29)
 - Système de ventilation (règle 32)
 - Fenêtres et hublots (règle 33)
 - Utilisation restreinte des matériaux combustibles (règle 34)
 - Détails de construction (règle 35)

- Dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie et dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée de détection et d'alarme d'incendie (règle 14) (règle 36)
 - Protection des locaux de catégorie spéciale (règle 37)
 - Service de ronde, dispositifs de détection de l'incendie, systèmes avertisseurs et systèmes de haut-parleurs (règle 40)
 - Modernisation des navires existants de la classe B transportant plus de 36 passagers (règle 41-1)
 - Exigences particulières relatives aux navires transportant des marchandises dangereuses (règle 41)
 - Prescriptions spéciales applicables aux installations pour hélicoptères
- CHAPITRE III — ENGIN D'UN SAUVETAGE**
- Définitions (règle 3)
 - Communications, embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours, engins de sauvetage individuels (règles 6, 7, 18, 21 et 22)
 - Systèmes d'alarme en cas de situation critique, dispositif de communication avec le public, rôle d'appel et consignes en cas de situation critique, personnel chargé des radiocommunications, consignes d'exploitation, manuel de formation et consignes concernant l'entretien (règles 6, 8, 9, 19 et 20)
 - Efficacité des embarcations et des radeaux de sauvetage et encadrement (règle 10)
 - Dispositions à prendre pour l'appel et l'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage (règles 11, 23 et 25)
- Prescriptions applicables aux navires rouliers à passagers (règle 26)
 - Attes d'atterrissage et d'évacuation par hélicoptère (règle 28)
 - Dispositif d'alarme (règle 29)
 - Fosses de mise à l'eau (règle 12)
 - Arrièvement des embarcations et des radeaux de sauvetage (règles 13 et 24)
 - Arrièvement des canots de secours (règle 14)
 - Arrièvement des dispositifs d'évacuation en mer (règle 15)
 - Dispositifs de mise à l'eau et de récupération des embarcations et des radeaux de sauvetage (règle 16)
 - Dispositifs d'embarquement dans les canots de secours, de mise à l'eau et de récupération (règle 17)
 - Consignes d'exploitation (règle 19)
 - Disponibilité opérationnelle, entretien et inspection (règle 20)
 - Formation et exercices et, vue de l'abandon du navire (règles 19 et 30)
- CHAPITRE IV — RADIODIFFUSION**
- Équipements de radiocommunications
- ANNEXE II — MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS**
- ANNEXE III — LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES PRÉSCRIPTIONS DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES À PASSAGERS ET AUX ENGIN À PASSAGERS À GRANDE VITESSE À L'ÉGARD DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE**
- ANNEXE IV**
- PARTIE A — DIRECTIVE ABROGÉE AVEC SES MODIFICATIONS SUCCESSIVES**
- PARTIE B — DÉLAIS DE TRANSITION EN DROIT NATIONAL ET D'APPLICATION**
- ANNEXE V — TABLEAU DE CORRESPONDANCE**

CHAPITRE I
GÉNÉRALITÉS

- Sauf mention expresse, les règles de la présente annexe s'appliquent à tous les navires à passagers neufs et existants des classes A, B, C et D qui effectuent des voyages nationaux, compte tenu du champ d'application de la présente directive défini à l'article 3.
- Les navires neufs des classes B, C et D d'une longueur inférieure à 24 mètres sont tenus de respecter les prescriptions des règles II-1/B/2 à II-1/B/8 et de la règle II-1/B/10 de la présente annexe, à moins que l'administration d'un État du pavillon pour lequel ces navires sont autorisés à battre pavillon ne garantisse qu'ils satisfont aux règles nationales de l'État du pavillon et que lesdites règles garantissent un degré de sécurité équivalent.
- Lorsque les règles prévues par la présente annexe ne s'appliquent pas aux navires neufs d'une longueur inférieure à 24 mètres, l'administration de l'État du pavillon fait en sorte que la mise en œuvre de règles nationales garantit un niveau de sécurité équivalent pour ces navires.
- Les navires existants des classes C et D ne sont pas tenus de respecter les règles des chapitres II-1 et II-2 de la présente annexe dans la mesure où l'administration d'un État du pavillon pour lequel ces navires sont autorisés à battre pavillon garanti qu'ils satisfont aux règles nationales de l'État du pavillon et que lesdites règles garantissent un degré de sécurité équivalent.
- En outre, si cela est reconnu comme impossible à réaliser dans la pratique en raison de circonstances, les navires des classes B, C et D d'une longueur inférieure à 24 mètres ne doivent pas se conformer aux règles suivantes du chapitre II-1 dans la partie B, la règle 10 dans la partie C, les règles 4, 9 et 10 dans la partie E, les règles 1 à 9. L'administration de l'État du pavillon fait en sorte que la mise en œuvre de règles nationales garantit un niveau de sécurité équivalent pour ces navires.
- Indépendamment des dispositions de l'article 6, paragraphe 1, point b), les navires de classe D ne prolongeant pas leur voyage en dehors de la zone maritime A, telle que définie dans la règle IV/2.12 de la convention SOLAS de 1974, ne doivent pas respecter les prescriptions relatives à l'équipement du chapitre IV de la convention SOLAS de 1974, mais doivent au moins être conformes aux dispositions du chapitre IV de la présente annexe.
- Les dispositions relatives à la visibilité à la passerelle de navigation figurant dans la règle V/22 de la convention SOLAS de 1974 s'appliquent également dans la mesure où cela est possible et raisonnable, aux navires d'une longueur inférieure à 55 mètres, la "longueur" étant définie dans la règle V/2 de la convention SOLAS de 1974.
- Lorsque, en vertu de la présente annexe, une résolution de l'OMI doit être appliquée à des navires existants, les navires construits au plus tard deux ans après la date d'adoption de cette résolution par l'OMI ne sont pas tenus de se conformer à ladite résolution, à condition qu'ils se conforment à la(ux) résolution(s) antérieure(s) applicable(s), selon les cas.
- Par réparations, transformations et modifications "d'urgence", on entend, à titre d'exemple:
 - tout changement modifiant de façon notable les dimensions d'un navire;
 - exemple: allongement par adjonction d'une nouvelle coque centrale;
 - tout changement modifiant de façon notable la capacité en passagers admise par le navire;
 - exemple: conversion du pont à véhicules en logement pour les passagers;
 - tout changement augmentant de façon notable la durée de service d'un navire;
 - exemple: renouvellement des logements pour passagers sur tout un pont.
- L'indication "règle ..." qui sur plusieurs titres de règles dans la présente annexe se réfère aux règles de la convention SOLAS de 1974 sur lesquelles ont été fondées les règles de la présente annexe à savoir:
 - Chapitre II-1 dans la partie A-1, il est fait référence à la convention SOLAS, y compris ses amendements de 2006.
 - Chapitre II-1 dans les parties A et B, il est fait référence à la convention SOLAS, y compris ses amendements de 1996/1998.

- Chapitre II-2 dans la partie A, règles 1 et 2, il est fait référence à la convention SOLAS, y compris ses amendements de 1999/2000. À la règle 1.3, il est fait référence à la partie F (autres conceptions et dispositifs) du chapitre II-2, modifié (amendements de 2006) de la convention SOLAS de 1974, pour les navires construits le 1^{er} janvier 2003 ou après cette date. Chapitre II-2 dans la partie A, règles 3 à 16, et dans la partie B, règles 1 à 18, il est fait référence à la convention SOLAS, y compris ses amendements de 1996/1998.
 - Chapitre III, il est fait référence aux amendements de 1996/1998 et 2001/2003 de la convention SOLAS.
11. Les dispositions applicables aux NAVIRES DE LA CLASSE A figurent:
- au chapitre II-1/A-1, règle 1;
 - au chapitre II-1/B, règles 1, 23 et 24;
 - au chapitre II-1/C, règles 1, 3 et 16;
 - au chapitre II-2/A, règles 4, 9 et 12 et;
 - au chapitre II-2/B, règle 6.
12. Dispositions applicables aux NAVIRES ROULIERS À PASSAGERS DE LA CLASSE A:
- chapitre II-1/B, règles 17-2 et 20.

CHAPITRE II-1

CONSTRUCTION — COMPARTIMENTAGE ET STABILITÉ, MACHINES ET INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

PARTIE A

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1 Définitions relatives à la partie B (règle 2)

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:

- La ligne de charge de compartimentage est la flottaison considérée dans la détermination du compartimentage du navire.
- La ligne de charge maximale de compartimentage est la flottaison qui correspond au tirant d'eau le plus élevé autorisé par les règles de compartimentage applicables.
- La longueur du navire est la longueur mesurée entre les perpendiculaires menées aux extrémités de la ligne de charge maximale de compartimentage.
- La largeur du navire est la largeur extrême hors membres mesurée à la ligne de charge maximale de compartimentage ou au-dessous de cette ligne de charge.
- Le tirant d'eau est la distance verticale du tracé de la quille hors membres au milieu, à la ligne de charge de compartimentage considérée.
- Le port en bord est la différence, exprimée en tonnes, entre le déplacement d'un navire dans une eau de densité égale à 1,025 à la flottaison en charge correspondant au franc-bord dérivé et le poids léger de ce navire.
- Le poids léger est le déplacement d'un navire en tonnes à l'exclusion de la cargaison, du combustible, de l'eau de graissage, de l'eau de ballast, de l'eau douce et de l'eau d'alimentation dans les citernes, des provisions de bord, ainsi que des passagers, de l'équipage et de leurs effets.
- Le pont de cloisonnement est le pont le plus élevé jusqu'auquel s'étendent les cloisons franches transversales.
- La ligne de surimmersion est une ligne tracée sur le bordé, à 76 mm au moins, au-dessous de la surface supérieure du pont de cloisonnement.
- La perméabilité d'un espace s'exprime par le pourcentage du volume de cet espace que l'eau peut occuper. Le volume d'un espace qui s'étend au-dessous de la ligne de surimmersion est mesuré seulement jusqu'à la hauteur de cette ligne.
- La machine des machines s'étend entre le tracé de la quille hors membres et la ligne de surimmersion, d'une part, et, d'autre part, entre les cloisons franches transversales principales qui limitent l'espace occupé par les machines principales, les machines auxiliaires et les chaudières servant à la propulsion.

- Les espaces à passagers sont les espaces qui sont prévus pour le logement et l'usage des passagers, à l'exclusion des soutes à bagages, des magasins, des soutes à provisions, à colis postaux et à décharges.
 - L'habitabilité à l'état en fonction de la structure est la capacité d'un navire à prévenir les passages d'eau par la structure dans toutes les directions, sous la pression de l'eau susceptible de pénétrer dans un navire à l'état intact ou après avarie.
 - Finché aux intentions se dit d'un dispositif qui, dans toutes les conditions de vent et de vague, ne laisse pas pénétrer l'eau dans le navire.
 - Un navire roulier à passagers est un navire à passagers doté d'espaces roulants à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis à la règle II-2/A/2.
2. Définitions relatives aux parties C, D et E (règle 3)
- NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:
- Le dispositif de commande de l'appareil à gouverner est le matériel qui transmet les ordres de la passerelle de navigation aux groupes moteurs de l'appareil à gouverner. Les dispositifs de commande de l'appareil à gouverner comprennent des émetteurs, des récepteurs, des pompes hydrauliques de commande, avec leurs moteurs, des commandes de moteur, des tuyautages et des câbles.
 - L'appareil à gouverner principal comprend les machines, les actionneurs de gouvernail, les groupes moteurs, s'il en existe, et les accessoires de l'appareil ainsi que les moyens utilisés pour transmettre le couple à la mièche du gouvernail tels que la barre ou le secteur de barre qui sont nécessaires pour déplacer le gouvernail et gouverner le navire dans des conditions normales de service.
 - Un usage moteur de l'appareil à gouverner est:
 - 1 dans le cas d'un appareil à gouverner électrique, un moteur électrique et le matériel électrique associé;
 - 2 dans le cas d'un appareil à gouverner électrohydraulique, un moteur électrique et le matériel électrique associé ainsi que la pompe à laquelle le moteur est relié;
 - 3 dans le cas d'autres appareils à gouverner hydrauliques, un moteur d'entraînement et la pompe à laquelle il est relié.
 - L'appareil à gouverner auxiliaire est le matériel qui ne fait pas partie de l'appareil à gouverner principal, mais qui est nécessaire pour gouverner le navire en cas de défaillance de l'appareil à gouverner principal. Toutefois, ce matériel ne comprend pas la barre, le secteur de barre ni les autres éléments servant aux mêmes fins.
 - Les conditions normales d'exploitation et d'habitabilité sont les conditions dans lesquelles le navire dans son ensemble, les machines, les services, les moyens et aides destinés à assurer la propulsion, la manœuvrabilité, la sécurité de la navigation, la protection contre l'incendie et l'envasement, les signaux et les communications intérieurs et extérieurs, les moyens d'évacuation, les treuils des embarcations de sauvetage ainsi que les moyens d'assurer un confort correspondant aux conditions d'habitabilité prévues, sont en état de marche et fonctionnent normalement.
 - Une situation critique est une situation dans laquelle l'un quelconque des services nécessaires au maintien de conditions normales d'exploitation et d'habitabilité n'est pas assuré par suite de la défaillance de la source principale d'énergie électrique.
 - Une source principale d'énergie électrique est une source destinée à alimenter en énergie électrique le tableau principal afin que celui-ci distribue à tous les services nécessaires au maintien du navire dans des conditions normales d'exploitation et d'habitabilité.
 - Un navire peut être équipé d'un navire dont l'appareil principal, les chaudières et les appareils auxiliaires ne fonctionnent pas faute d'énergie.
 - Le pont de génération principale est le local dans lequel se trouve la source principale d'énergie électrique.
 - Le tableau principal est le tableau qui est alimenté directement par la source principale d'énergie électrique et qui est destiné à distribuer l'énergie électrique aux services du navire.
 - Le tableau de secours est le tableau qui, en cas de défaillance du système principal d'alimentation en énergie électrique, est alimenté directement par la source d'énergie électrique de secours ou par la source transformatrice d'énergie électrique de secours et qui est destiné à distribuer l'énergie électrique aux services de secours.
 - Une source d'énergie électrique de secours est une source d'énergie électrique destinée à alimenter le tableau de secours en cas de défaillance de l'alimentation fournie par la source principale d'énergie électrique.
 - La vitesse maximale de service en marche avant est la plus grande vitesse de service prévue que le navire peut maintenir en mer lorsqu'il est à son tirant d'eau maximal.
 - La vitesse maximale en marche arrière est la vitesse que le navire est estimé pouvoir atteindre lorsqu'il utilise la puissance maximale en marche arrière prévue à la construction et qu'il est à son tirant d'eau maximal.

- 14a) Les locaux de machines sont tous les locaux de machines de catégorie A et 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 et des machines électriques importantes, des postes de moutage, 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.
- 14b) Les locaux de machines de catégorie A sont les locaux et les puits y aboutissant qui contiennent:
 - 1 des machines à combustion interne utilisées pour la propulsion principale ou
 - 2 des machines à combustion interne utilisées à des fins autres que la propulsion principale lorsque leur puissance totale est d'au moins 375 kW ou
 - 3 toute chaudière à combustible liquide ou groupe de traitement du combustible liquide.
- Le dispositif de transmission de la puissance est le matériel hydraulique prévu pour fournir la puissance voulue afin de tourner la mièche du gouvernail, et qui comprend un ou plusieurs groupes moteurs de l'appareil à gouverner, ainsi que les tuyautages et accessoires associés, et un actionneur de gouvernail. Les dispositifs de transmission de la puissance peuvent avoir des éléments mécaniques communs tels que la barre, le secteur de barre et la mièche du gouvernail ou des éléments servant aux mêmes fins.
- Les parties de sécurité sont les locaux où se trouvent les appareils radiotechniques, les appareils principaux de navigation, la source d'énergie de secours ou les installations centrales de détection et d'extinction de l'incendie.

PARTIE A-1

STRUCTURE DES NAVIRES

1. Installation de matériaux neufs contenant de l'amiante (règle 3.5)

TOUTS LES NAVIRES

- La présente règle s'applique aux matériaux utilisés dans la construction de la structure des machines, des installations électriques et de l'équipement couverts par les règles de la présente annexe.
 - Dans le cas de tous les navires il est interdit d'installer des matériaux neufs qui contiennent de l'amiante.
2. Plans de construction à conserver à bord et à terre (règle 3.7)
- NAVIRES DES CLASSES B, C ET D CONSTRUITS LE 1^{er} JANVIER 2012 OU APRÈS CETTE DATE
- Un portefeuille de plans après construction et d'autres plans indiquant toutes les modifications apportées ultérieurement à la structure d'un navire construit à bord des navires construits le 1^{er} janvier 2012 ou après cette date.
 - Un portefeuille supplémentaire de ces plans doit être conservé à terre par la compagnie, tels que définis à la règle IX/1.2 de la convention SOLAS de 1974.
 - Il est fait référence à la circulaire MSC/Circ. 1135 de l'OMI sur les plans après construction à conserver à bord et à terre.
3. Équipement de remorquage et d'amarrage (règle 3.8)
- NAVIRES DES CLASSES B, C ET D DUNE LONGUEUR DE 24 MÈTRES ET PLUS, CONSTRUITS LE 1^{er} JANVIER 2012 OU APRÈS CETTE DATE
- Les navires doivent être équipés de dispositifs d'équipement et d'accessoires ayant une charge maximum utile suffisante pour permettre d'effectuer en toute sécurité toutes les opérations de remorquage et d'amarrage requises dans le cadre de l'exploitation normale du navire.
 - Les dispositifs, l'équipement et les accessoires prévus au paragraphe 1 doivent satisfaire aux normes spécifiées en vue de la classification suivant les règles d'organisation agréées ou des règles équivalentes appliquées par une administration conformément à l'article 14, paragraphes 2, de la directive 94/57/CE.
 - Il est fait référence à la circulaire MSC/Circ. 1175 de l'OMI sur les directives relatives au matériel de remorquage et d'amarrage à bord.
 - Chaque accessoire ou élément d'équipement prévu aux termes de la présente règle doit porter une marque indiquant clairement toute restriction imposée pour garantir la sécurité de son fonctionnement, compte tenu de la résistance de son point de fixation à la structure du navire.

4. Les navires dont la longueur est égale ou supérieure à 76 m doivent être pourvus au milieu d'un double-fond s'étendant jusqu'aux cloisons des coque avant et arrière ou aussi près que possible de ces cloisons.
5. Là où un double-fond est exigé, sa hauteur doit satisfaire aux normes d'un organisme agréé et il doit se prolonger en abord vers la muraille de manière à protéger efficacement les bouchains. Cette protection est considérée comme satisfaisante si aucun point de la ligne d'intersection de l'arc extérieur de la tôle de côté avec le bord extérieur ne se trouve au-dessous d'un plan horizontal passant par le point du tracé hors membres où le couple milieu est coupé par une droite inclinée à 25° sur l'horizontale et menée par le sommet inférieur correspondant du rectangle circonscrit à la maîtresse section.
6. Les petits puisards établis dans les double-fonds pour recevoir les aspirations des pompes de cale, etc., ne doivent pas être plus profonds qu'il n'est nécessaire et, en aucun cas, leur profondeur ne doit être supérieure à la profondeur du double-fond dans l'axe, diminuée de 460 mm; les puisards ne doivent par ailleurs pas s'étendre au-dessous du plan horizontal défini au point 2. Des puisards allant jusqu'au bord peuvent cependant être admis à l'extrémité arrière des tunnels de ligne d'arbres. D'autres puisards (par exemple, les tanks de retour d'huile de graissage sous les machines principales) peuvent être autorisés par l'administration de l'État du pavillon si elle estime que les dispositions d'ensemble assurent une protection équivalente à celle que fournirait un double-fond conforme aux prescriptions de la présente règle.
7. Il n'est pas nécessaire d'installer un double-fond par le travers des compartiments étanches à l'eau de dimensions moyennes, utilisés exclusivement pour le transport des liquides, à condition que, dans l'esprit de l'administration de l'État du pavillon, la sécurité du navire dans le cas d'une avarie du fond ou du bord ne s'en trouve pas diminuée.
8. Sans préjudice du point 1 de la présente règle 10, l'administration de l'État du pavillon peut accorder l'exemption d'un double-fond dans toute partie du navire conformément à un facteur ne dépassant pas 0,5; si elle reconnaît que l'installation d'un double-fond dans cette partie ne serait pas compatible avec les caractéristiques de base et l'exploitation normale du navire.

11 Détermination, marquage et inscription des lignes de charge de compartimentage (règle 13)

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:

1. Pour assurer le maintien du degré de cloisonnement exigé, une ligne de charge correspondant au tirant d'eau adopté pour le calcul de cloisonnement approuvé doit être déterminée et marquée sur la muraille du navire (en son milieu). Un navire ayant des locaux spécialement adaptés alternativement à l'usage des passagers et au transport de marchandises peut, si l'armateur le désire, avoir une ou plusieurs lignes de charge additionnelles, marquées de façon à correspondre aux tirants d'eau de compartimentage correspondants que l'administration de l'État du pavillon peut approuver pour les conditions d'exploitation considérées.
2. Les lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées doivent être mentionnées sur le certificat de sécurité pour navire à passagers et identifiées par la notation C.1 en présence d'une seule ligne de charge de compartimentage.
- En présence de plusieurs lignes de charge de compartimentage, les autres cas d'utilisation du navire seront identifiés par les notations C.2, C.3, C.4, etc. (9).
3. Le franc-bord correspondant à chacune de ces lignes de charge doit être mesuré au même emplacement et à partir de la même ligne de pont que les franc-bords déterminés conformément à la convention internationale sur les lignes de charge en vigueur.
4. Le franc-bord relatif à chaque ligne de charge de compartimentage approuvée et aux conditions d'exploitation correspondantes doit être clairement indiqué dans le certificat de sécurité pour navire à passagers.
5. Dans aucun cas, une marque de ligne de charge de compartimentage ne peut être placée au-dessous de la ligne de charge maximale en eau salée correspondant soit à l'échantillonnage du navire, soit, le cas échéant, à la convention internationale sur les lignes de charge en vigueur.
6. Quelles que soient les positions des marques de lignes de charge de compartimentage, un navire ne doit jamais être chargé de façon à immerger la ligne de charge correspondant à la saison et à la région du globe, tracée conformément à la convention internationale sur les lignes de charge en vigueur.
7. Un navire ne doit en aucun cas être chargé de telle sorte que la marque de ligne de charge de compartimentage correspondant à la nature de ce voyage particulier et aux conditions de service se trouve immergée.

(9) Les chiffres arabes suivis de la lettre "C" dans les notations de lignes de charge de compartimentage peuvent être remplacés par des chiffres romains ou des lettres si l'administration de l'État du pavillon estime qu'il est nécessaire de faire une distinction entre les notations internationales des lignes de charge de compartimentage.

12. Construction et épreuve initiale des cloisons étanches à l'eau, etc. (règle 14)

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:

1. Chaque cloison de compartimentage étanche à l'eau, quelle soit transversale ou longitudinale, doit être construite de manière à pouvoir supporter, avec une marge de sécurité convenable, la pression due à la plus haute colonne d'eau qu'elle risque d'avoir à supporter en cas d'avarie du navire, et au moins la pression due à une colonne d'eau relevant jusqu'à la ligne de surimmersion. La construction de ces cloisons doit satisfaire aux normes d'un organisme agréé.
- 2.1 Les baionnettes et niches pratiquées dans les cloisons doivent être étanches à l'eau et présenter la même résistance que les parties avoisinantes de la cloison.
- 2.2 Quand des membrures ou des barrots traversent un pont étanche ou une cloison étanche à l'eau ce pont et cette cloison doivent être rendus étanches par leur construction propre, sans emploi de bois ou de ciment.
3. L'essai par remplissage des compartiments principaux n'est pas obligatoire. Lorsqu'il n'est pas effectué, l'essai par remplissage, un essai à la lance sera effectué lorsque cela sera possible. Cet essai doit être effectué au stade le plus avancé possible de l'aménagement du navire. Lorsqu'un essai à la lance n'est pas possible en pratique car il existe un risque d'endommager les machines, l'isolation du matériel électrique ou des éléments de l'aménagement, il peut être remplacé par un examen visuel minutieux des joints soudés, renforcé, lorsque cela est jugé nécessaire, par des moyens tels qu'un ressuage ou un essai aux ultrasons ou un essai équivalent. Un examen minutieux des cloisons étanches à l'eau doit, de toute façon, être effectué.
4. Le coque avant, les doubles-fonds (y compris les tunnels de quilles) et les doubles-coques doivent être soumis à une épreuve sous une pression correspondant aux prescriptions du point 1.
5. Les citernes qui doivent contenir des liquides et qui forment une partie du compartimentage du navire doivent être éprouvés par vérification de l'étanchéité sous une charge d'eau correspondant soit à la ligne de charge maximale de compartimentage, soit aux deux tiers du creux mesuré depuis le dessus de la quille jusqu'à la ligne de surimmersion, par le travers de la citerne, en prenant la plus grande de ces charges; toutefois, la hauteur de charge au-dessus du plafond de la citerne ne doit être en aucun cas inférieure à 0,9 m; si l'essai à l'eau ne peut pas être effectué, un essai de fuite d'air peut être admis pendant que les citernes sont soumises à une pression d'air maximale de 0,14 bar.
6. Les essais mentionnés aux points 4 et 5 ont pour but de vérifier que les dispositions structurelles de cloisonnement sont étanches à l'eau et ils ne doivent pas être considérés comme sanctionnant l'aptitude d'un compartiment quelconque à recevoir des combustibles liquides ou à être utilisé à d'autres usages particuliers pour lesquels un essai d'un caractère plus sévère peut être exigé compte tenu de la hauteur que le liquide peut atteindre dans la citerne considérée ou dans les tuyautages qui la desservent.

13. Ouvertures dans les cloisons étanches à l'eau (règle 15)

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:

1. Le nombre des ouvertures pratiquées dans les cloisons étanches à l'eau doit être réduit au minimum compatible avec les dispositions générales et la bonne exploitation du navire; ces ouvertures doivent être pourvues de dispositifs de fermeture satisfaisants.
- 2.1 Si des tuyautages, câbles électriques, etc., traversent des cloisons de compartimentage étanches à l'eau, des dispositions doivent être prises pour maintenir l'intégrité de l'étanchéité à l'eau de ces cloisons.
- 2.2 Il ne peut exister, sur les cloisons de compartimentage étanches à l'eau, de vannes ne faisant pas partie d'un ensemble de tuyautages.
- 2.3 Il ne doit pas être utilisé de plomb ou autre matériau sensible à la chaleur pour les circuits traversant des cloisons de compartimentage étanches à l'eau, lorsque la déformation de ces circuits, en cas d'incendie, risque de compromettre l'intégrité de l'étanchéité à l'eau des cloisons.
- 3.1 Il ne peut exister ni porte, ni trou d'homme, ni aucun orifice d'accès:
1. dans la cloison d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion;
2. dans les cloisons transversales étanches à l'eau séparant un local à cargaison d'un local à cargaison contigu; sauf exceptions spécifiées au point 10.1 et dans la règle 14.

- 3.2 Sauf dans le cas prévu au point 3.3, on ne peut faire traverser la cloison d'abordage au-dessous de la ligne de surimmersion que par un tuyau au plus, pour le service du liquide contenu dans le coque avant, étant entendu que ce tuyau doit être muni d'une vanne à fermeture à vis, qui soit commandée d'un point au-dessus du pont de compartimentage et dont le corps soit fixé à la cloison d'abordage à l'intérieur du coque avant. Toutefois, cette vanne peut être fixée à l'arrière de la cloison d'abordage à condition qu'il soit possible d'y accéder facilement dans toutes les conditions de service et que le local dans lequel elle est située ne soit pas un local à cargaison.
- 3.3 Si le coque avant est divisé pour recevoir deux espèces de liquides différents, la cloison d'abordage peut être traversée au-dessous de la ligne de surimmersion par deux tuyaux, chacun d'eux satisfaisant aux prescriptions du point 3.2, à condition qu'il n'y ait pas d'autre solution pratique pour l'installation de ce second tuyau et que, compte tenu du cloisonnement supplémentaire prévu dans le coque avant, la sécurité du navire demeure assurée.
4. Dans les espaces contenant les machines principales et auxiliaires, y compris les chaudières servant à la propulsion, il ne doit pas exister de portes étanches principales transversales; à l'exception des portes des tunnels de lignes d'arbres. Si le navire comporte deux lignes d'arbres ou plus, les tunnels doivent être reliés par un passage d'intercommunication. Ce passage ne doit comporter qu'une seule porte de communication avec l'espace réservé aux machines s'il y a deux lignes d'arbres; il ne doit pas comporter plus de deux portes de communication avec l'espace réservé aux machines s'il y a plus de deux lignes d'arbres. Toutes ces portes doivent être à glissières et placées de manière que leurs seuils soient aussi hauts que possible. La commande à main pour la manœuvre de ces portes à partir d'un point se trouvant au-dessus du pont de cloisonnement doit être située à l'extérieur de l'espace affecté aux machines.
- 5.1 NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B ET NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D D'UNE LONGUEUR INFÉRIEURE À 24 MÈTRES:
- Les portes étanches à l'eau doivent être à glissières ou à charnières. Des portes de type équivalent peuvent être admises; à l'exception des portes constituées par des panneaux boulonnés ou des portes se fermant par la seule gravité ou par la seule action d'un poids.
- NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D D'UNE LONGUEUR ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 24 MÈTRES:
- Les portes étanches à l'eau, sauf dans le cas prévu au point 10.1 de la règle 14, doivent être des portes à glissières mues par des sources d'énergie, satisfaisant aux prescriptions du point 7, et doivent pouvoir être fermées simultanément depuis le pupitre central de manœuvre situé sur la passerelle de navigation dans un délai maximal de 60 secondes, le navire étant en position droite.
- 5.2 NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B ET NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D D'UNE LONGUEUR INFÉRIEURE À 24 MÈTRES:
- Les portes à glissières peuvent être:
- soit à simple commande manuelle
 - soit mues par des sources d'énergie en plus de la commande manuelle.
- NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D D'UNE LONGUEUR ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 24 MÈTRES:
1. seule la manœuvre à main pour la manœuvre de ces portes à partir d'un point se trouvant au-dessus du pont de cloisonnement doit être située à l'extérieur de l'espace affecté aux machines.
- 2.1 Étudier tout particulièrement la résistance de la porte et de ses dispositifs de fermeture afin d'éviter toute fuite.
- 2.2 La porte doit être située en dehors de la zone d'avarie (8);
- 2.3 La porte doit être maintenue fermée jusqu'à ce que le navire est en mer, sauf pour des périodes limitées pendant lesquelles l'administration de l'État du pavillon juge absolument nécessaire qu'elle soit ouverte.
3. doit être dotée du matériel nécessaire pour utiliser l'énergie électrique, l'énergie hydraulique ou toute autre source d'énergie qui peut être acceptée par l'administration de l'État du pavillon aux fins d'ouverture et de fermeture.
4. doit être pourvue d'un mécanisme individuel de commande manuelle. Il doit être possible d'ouvrir et de fermer la porte manuellement sur place des deux côtés et, en outre, de fermer la porte depuis un emplacement accessible, situé au-dessus du pont de cloisonnement par un mouvement de manivelle à rotation, ou par un autre mouvement présentant le même degré de sécurité jugé acceptable par l'administration de l'État du pavillon. Le sens de rotation ou tout autre mouvement éventuel doit être clairement indiqué à tous les postes de manœuvre. Le temps nécessaire pour assurer manuellement la fermeture complète de la porte ne doit pas dépasser 90 secondes, le navire étant en position droite.

- 5.5 Toutes les portes étanches à l'eau à glissières mues par des sources d'énergie doivent être dotées de dispositifs de signalisation indiquant, à tous les postes de manœuvre à distance, si les portes sont ouvertes ou fermées. Les postes de manœuvre à distance doivent être situés uniquement sur la passerelle de navigation conformément aux dispositions du point 7.3.5, et à l'emplacement au-dessus du pont de cloisonnement spécifié au point 7.1.4 pour la manœuvre manuelle.
- NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE F ET NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D D'UNE LONGUEUR INFÉRIEURE À 24 MÈTRES:
- 5.6 Les portes étanches qui ne sont pas conformes aux points 3.1 à 5.5 doivent être fermées avant le départ et maintenues fermées pendant la navigation; les heures de leur ouverture à l'arrière, au port et de leur fermeture avant le départ du port doivent être inscrites au journal de bord.
- NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D D'UNE LONGUEUR INFÉRIEURE À 24 MÈTRES ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:
- 6.1 Les portes à glissières à commande manuelle peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Le mécanisme doit pouvoir être manœuvré sur place des deux côtés et depuis un emplacement situé au-dessus du pont de cloisonnement, par un mouvement de manivelle à rotation, ou par un autre mouvement présentant le même degré de sécurité et d'un type approuvé. Le temps nécessaire pour assurer manuellement la fermeture complète de la porte ne doit pas dépasser 90 secondes, le navire étant en position droite.
- NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:
- 6.2 Les portes à glissières mues par des sources d'énergie peuvent être à déplacement vertical ou horizontal. Lorsqu'il est prévu qu'une porte doit être fermée au moyen d'une source d'énergie depuis un poste central de manœuvre, le mécanisme doit être disposé de manière à permettre la commande des portes sur place, des deux côtés, au moyen des mêmes sources d'énergie. Des poignées de manœuvre locale, communiquant avec le mécanisme mu par une source d'énergie, doivent être prévues de chaque côté de la cloison et doivent être disposées de telle façon qu'une personne passant par la porte puisse maintenir les deux poignées dans la position d'ouverture et ne puisse pas faire fonctionner involontairement le système de fermeture. Les portes à glissières mues par des sources d'énergie doivent être munies d'une commande à main manœuvrable des deux côtés de la porte et, en outre, d'un point accessible au-dessus du pont de cloisonnement par un mouvement de manivelle à rotation continue ou par un autre mouvement présentant les mêmes garanties de sécurité et d'un type approuvé. Des dispositions doivent être prises pour avertir, par un signal sonore, que le mouvement de fermeture de la porte est amorcé et se continuer jusqu'à fermeture complète. En outre, dans les zones où le niveau de bruit est élevé, l'allarme sonore doit être accompagné d'un signal visuel intermittent au niveau de la porte.
- NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D D'UNE LONGUEUR ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 24 MÈTRES:
- 7.1 Chaque porte étanche à l'eau à glissière mue par une source d'énergie:
1. doit être à déplacement vertical ou horizontal;
2. doit, sous réserve des dispositions du point 11, être normalement limitée, à une largeur libre, maximale de 1,2 m; l'administration de l'État du pavillon peut autoriser des portes d'une largeur supérieure uniquement dans la mesure où elle le juge nécessaire pour l'exploitation efficace du navire et à condition que d'autres mesures de sécurité, notamment les suivantes, soient prises en considération:
- 2.1 Étudier tout particulièrement la résistance de la porte et de ses dispositifs de fermeture afin d'éviter toute fuite.
- 2.2 La porte doit être située en dehors de la zone d'avarie (8);
- 2.3 La porte doit être maintenue fermée jusqu'à ce que le navire est en mer, sauf pour des périodes limitées pendant lesquelles l'administration de l'État du pavillon juge absolument nécessaire qu'elle soit ouverte.
3. doit être dotée du matériel nécessaire pour utiliser l'énergie électrique, l'énergie hydraulique ou toute autre source d'énergie qui peut être acceptée par l'administration de l'État du pavillon aux fins d'ouverture et de fermeture.
4. doit être pourvue d'un mécanisme individuel de commande manuelle. Il doit être possible d'ouvrir et de fermer la porte manuellement sur place des deux côtés et, en outre, de fermer la porte depuis un emplacement accessible, situé au-dessus du pont de cloisonnement par un mouvement de manivelle à rotation, ou par un autre mouvement présentant le même degré de sécurité jugé acceptable par l'administration de l'État du pavillon. Le sens de rotation ou tout autre mouvement éventuel doit être clairement indiqué à tous les postes de manœuvre. Le temps nécessaire pour assurer manuellement la fermeture complète de la porte ne doit pas dépasser 90 secondes, le navire étant en position droite.

- 2. Lorsque l'appareil à gouverner principal est conçu conformément aux dispositions du point 4, par deux dispositifs de commande indépendants pouvant tous deux être actionnés à partir de la passerelle de navigation. Il n'est pas nécessaire pour cela que la roue ou le levier du gouvernail soit installé en double. Lorsque le dispositif de commande comprend un sélecteur hydraulique, un deuxième dispositif de commande indépendant n'est pas nécessaire.
- 3. Dans le cas de l'appareil à gouverner auxiliaire à partir du local de l'appareil à gouverner. Lorsque l'appareil à gouverner auxiliaire est actionné par une source d'énergie, il doit aussi être équipé d'un dispositif de commande actionné à partir de la passerelle de navigation et indépendant du dispositif de commande de l'appareil à gouverner principal.
- 7. Tout dispositif de commande de l'appareil à gouverner principal ou de l'appareil à gouverner auxiliaire qui est actionné à partir de la passerelle de navigation doit satisfaire aux dispositions suivantes:
 - 1. lorsqu'il est électrique, il doit être desservi par son propre circuit distinct alimenté par un circuit force de l'appareil à gouverner à partir d'un point situé à l'intérieur du local de l'appareil à gouverner, ou directement par des barres du tableau de distribution alimentant ce circuit force en un endroit du tableau adjacent à l'alimentation du circuit force de l'appareil à gouverner;
 - 2. on doit prévoir dans le local de l'appareil à gouverner des moyens permettant d'isoler tout dispositif de commande actionné depuis la passerelle de navigation de l'appareil à gouverner auquel il est relié;
 - 3. il doit pouvoir être mis en marche à partir d'un emplacement situé sur la passerelle de navigation;
 - 4. en cas de défaillance de l'alimentation en énergie électrique d'un dispositif de commande de l'appareil à gouverner, une alarme sonore et visuelle doit être donnée sur la passerelle de navigation; et
 - 5. seule la protection contre les courts-circuits doit être assurée pour les circuits d'alimentation des dispositifs de commande de l'appareil à gouverner.
- 8. Les circuits force et les dispositifs de commande de l'appareil à gouverner ainsi que les composants câblés et tuyautages associés présents à la présente règle et à la règle 7 doivent, sur toute leur longueur, être aussi écartés que cela est possible dans la pratique.
- 9. Il convient de prévoir un moyen de communication entre la passerelle de navigation et le local de l'appareil à gouverner ou autre poste de gouverner.
- 10. La position angulaire du ou des gouvernails doit:
 - 1. être indiquée sur la passerelle de navigation lorsque l'appareil à gouverner principal est actionné par une source d'énergie. L'indicateur de l'angle de barre doit être indépendant du dispositif de commande de l'appareil à gouverner;
 - 2. pouvoir être vérifiée depuis le local de l'appareil à gouverner.
- 11. Il faut prévoir pour les appareils à gouverner hydrauliques actionnés par une source d'énergie:
 - 1. des dispositions pour maintenir la propreté du fluide hydraulique en tenant compte du type et de la conception du système hydraulique;
 - 2. pour chaque réservoir de fluide hydraulique, une alarme de niveau bas qui signale une fuite de fluide hydraulique le plus rapidement possible. Une alarme sonore et visuelle doit être donnée sur la passerelle de navigation et dans les locaux de machines à un endroit où elle peut être facilement observée; et
 - 3. lorsque l'appareil à gouverner principal doit être actionné par une source d'énergie, une caisse de réserve fixe, d'une capacité suffisante pour remplir à nouveau au moins un dispositif de transmission de la puissance, y compris le réservoir. Cette caisse doit être raccordée en permanence aux systèmes hydrauliques par des tuyautages de manière que ces systèmes puissent être rapidement remplis à nouveau, à partir d'un emplacement situé à l'intérieur du local de l'appareil à gouverner. La caisse de réserve doit être pourvue d'une jauge.
- 12. Le local de l'appareil à gouverner doit répondre aux conditions suivantes:
 - 1. être d'un accès facile et dans la mesure où cela est possible dans la pratique, être un local distinct des locaux de machines; et

- 11. Position des installations de secours (règle 39)**
NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:
- Les sources d'énergie électrique de secours, les pompes d'incendie, les pompes d'évacuation, à l'exception de celles qui desservent spécifiquement les espaces situés sur l'avant de la cloison d'abordage, tout dispositif fixe d'extinction de l'incendie prescrit au chapitre II-2, ainsi que les autres installations de secours essentielles à la sécurité du navire, à l'exception des guidesaux, ne doivent pas être installés à l'avant de la cloison d'abordage.
- 12. Commandes des machines (règle 31)**
NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D:
- 1. Les machines principales et auxiliaires essentielles à la propulsion et à la sécurité du navire doivent être munies de moyens permettant de les exploiter et de les commander avec efficacité.
 - 2. Lorsque l'appareil propulsif est commandé à distance à partir de la passerelle de navigation et que les locaux de machines sont destinés à être surveillés par du personnel, les dispositions suivantes sont applicables:
 - 1. dans toutes les conditions de navigation, y compris pendant la manœuvre, on doit pouvoir commander entièrement à partir de la passerelle de navigation la vitesse, le sens de poussée et, le cas échéant, le pas de l'hélice;
 - 2. la commande à distance doit effectuer pour chaque hélice indépendante, grâce à un dispositif conçu et construit de telle manière qu'on puisse l'actionner sans qu'il soit nécessaire de prêter une attention particulière aux données relatives au fonctionnement de la machine. Lorsque plusieurs hélices doivent fonctionner simultanément, elles peuvent être commandées par un seul dispositif de commande;
 - 3. l'appareil propulsif principal doit être muni, sur la passerelle de navigation, d'un dispositif qui permette d'arrêter la machine en cas d'urgence et qui soit indépendant du système de commande à partir de la passerelle de navigation;
 - 4. les manœuvres des dispositifs de commande de l'appareil propulsif effectuées à partir de la passerelle de navigation doivent être signalées, selon le cas, au local de commande des machines principales ou à la plate-forme de manœuvre;
 - 5. l'appareil propulsif ne doit pouvoir être commandé à distance qu'à partir d'un seul emplacement à la fois; l'installation de dispositifs de commande interconnectés est autorisée à chaque emplacement. Chaque emplacement doit être muni d'un dispositif indiquant de quel emplacement est commandé l'appareil propulsif. Le transfert de la commande entre la passerelle de navigation et les locaux de machines ne doit être possible qu'à partir du local des machines principales ou du local de commande des machines principales. Le système doit comprendre des moyens permettant d'empêcher une modification sensible de la poussée propulsive lors du transfert de la commande d'un emplacement à un autre;
 - 6. il doit être possible de commander l'appareil propulsif sur place même en cas de défaillance d'une partie quelconque du système de commande à distance;
 - 7. le dispositif de commande à distance doit être conçu de telle manière qu'en cas de défaillance une alarme soit donnée. La vitesse et le sens de poussée de l'hélice doivent rester ceux existant avant cette défaillance jusqu'au moment où la commande locale entre en action;
 - 3. la passerelle de navigation doit être munie d'appareils indiquant:
 - 1. la vitesse et le sens de rotation de l'hélice, lorsque celle-ci est à pales fixes;
 - 2. la vitesse et le pas de l'hélice, lorsque celle-ci est à pales orientables;
 - 4. il doit être prévu sur la passerelle de navigation et dans le local des machines, une alarme de pression basse d'air de démarrage tardif à un niveau qui permette encore des démarrages de la machine principale. Si le système de commande à distance de la machine propulsive est conçu pour permettre le démarrage automatique, on doit limiter le nombre de tentatives consécutives infructueuses de démarrage automatique afin de maintenir à un niveau suffisant la pression d'air nécessaire au démarrage sur place de la machine;
 - 5. lorsque l'appareil propulsif principal et les machines associées, y compris les sources principales d'alimentation en énergie électrique, sont équipés à des degrés divers de dispositifs de commande automatiques ou à distance et sont surveillés en permanence par du personnel à partir d'un local de commande, ces dispositifs de commande doivent être conçus, équipés et installés de manière que le fonctionnement de la machine soit aussi sûr et efficace que si elle était sous surveillance directe; à cet effet, les règles II-1/E/1 à II-1/E/5 doivent être appliquées de manière appropriée. Il faut accorder une attention particulière à la protection de ces locaux contre l'incendie et l'enlèvement.

- 2. des dispositions appropriées doivent être prévues pour garantir que l'on puisse accéder, pour travailler, aux organes et commandes de l'appareil à gouverner. Ces dispositions doivent comprendre des rambarres, des callebois ou d'autres surfaces antidérapantes pour assurer les conditions de travail appropriées en cas de fuite de fluide hydraulique.
- 7. **Prescriptions supplémentaires applicables aux appareils à gouverner électriques ou électrohydrauliques (règle 30)**
NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:
- 1. Des indicateurs de fonctionnement des moteurs de tout appareil à gouverner électrique ou électrohydraulique doivent être installés sur la passerelle de navigation et à un poste approprié de commande des machines principales.
- NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D:
- 2. Chaque appareil à gouverner électrique ou électrohydraulique comprenant un ou plusieurs groupes-moteurs doit être desservi par au moins deux circuits réservés à cet usage alimentés directement par le tableau principal; toutefois, l'un des circuits peut être alimenté par l'intermédiaire du tableau de secours. Un appareil à gouverner électrique ou électrohydraulique associé à un appareil à gouverner électrique ou électrohydraulique principal peut être relié à l'un des circuits alimentant ce dernier. Les circuits qui desservent un appareil à gouverner électrique ou électrohydraulique doivent avoir une capacité nominale suffisante pour alimenter tous les moteurs qui peuvent leur être reliés simultanément et peuvent devoir fonctionner simultanément.
- NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:
- 3. Les circuits et moteurs électriques et électrohydrauliques de l'appareil à gouverner doivent être protégés contre les courts-circuits et les surcharges. Les dispositifs de protection contre les rambarres, y compris les évènements de démarrage, lorsqu'il en existe, doivent entrer en action lorsque le courant est au moins égal au double du courant à pleine charge du moteur ou du circuit protégé et être conçus de manière à laisser passer les courants de démarrage appropriés.
- NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D:
- Ces alarmes doivent être sonores et visuelles, placées en évidence dans le local des machines principales ou dans le local de commande habituel des machines principales et satisfaire aux prescriptions de la règle II-1/E/6 lorsqu'elle est applicable.
- 4. Si un appareil à gouverner auxiliaire qui, aux termes des dispositions de la règle II-1/E/3.3, doit être actionné par une source d'énergie n'est pas actionné par une source d'énergie électrique ou est actionné par un moteur électrique destiné principalement à d'autres services, l'appareil à gouverner principal peut être alimenté par un seul circuit venant du tableau principal. Lorsqu'un tel moteur est utilisé pour actionner cet appareil à gouverner auxiliaire, l'administration de l'État du pavillon peut permettre qu'il soit dérogé à l'application de la prescription du point 3 si elle est satisfaite des dispositifs de protection. Lorsque plusieurs hélices doivent être actionnées, les prescriptions des règles 6.4.1 et 6.4.2 applicables aux appareils à gouverner auxiliaires.
- 8. **Dispositifs de ventilation des locaux de machines (règle 35)**
NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:
- Les locaux de machines de catégorie A doivent être convenablement ventilés de façon que, lorsque les machines ou chaudières situées dans ces locaux fonctionnent à pleine puissance, dans toutes les conditions atmosphériques, y compris par gros temps, l'alimentation en air de ces locaux demeure adéquate pour la sécurité et le confort du personnel ainsi que pour le fonctionnement des machines.
- 9. **Communication entre la passerelle de navigation et les locaux de machines (règle 37)**
NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:
- Au moins deux moyens indépendants de communication permettant de transmettre les ordres de la passerelle de navigation à l'emplacement, dans le local des machines ou dans le local de commande, à partir duquel la vitesse et le sens de la poussée des hélices sont normalement commandés, doivent être prévus. L'un de ces moyens doit être constitué par un transmetteur d'ordres aux machines assurant une reproduction visuelle des ordres et des réponses échangées entre le local des machines et la passerelle de navigation. Il doit être prévu des moyens de communication appropriés entre la passerelle de navigation et la chambre des machines et tout autre emplacement à partir duquel la vitesse et le sens de la poussée des hélices peuvent être commandés.
- 10. **Dispositif d'alarme destiné à prévenir les mécaniciens (règle 38)**
NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:
- Il convient de prévoir, à l'intention des mécaniciens, un dispositif d'alarme qui soit actionné à partir du local de commande des machines ou de la plate-forme de manœuvre, selon le cas, et qui soit clairement audible dans les locaux habités affectés aux mécaniciens et/ou sur la passerelle de navigation, selon le cas.
- 4. En général, le matériel automatique de lancement, de fonctionnement et de commande doit comprendre des dispositifs à commande manuelle permettant de passer outre aux dispositifs automatiques de commande. Une défaillance d'une partie quelconque de ces systèmes de commande ne doit pas empêcher l'utilisation de la commande manuelle.
- NAVIRES DES CLASSES B, C ET D CONSTRUITS LE 1ER JANVIER 2003 OU APRÈS CETTE DATE:
- 5. Les machines principales et auxiliaires essentielles à la propulsion, à la conduite et à la sécurité du navire doivent être munies de moyens permettant de les exploiter et de les commander avec efficacité. Tous les dispositifs de commande essentiels à la propulsion, à la conduite et à la sécurité du navire doivent être indépendants ou conçus de manière à ce qu'une défaillance d'un dispositif ne porte pas atteinte au fonctionnement d'un autre dispositif.
- 6. Lorsque l'appareil propulsif est commandé à distance à partir de la passerelle de navigation, les dispositions suivantes sont applicables:
 - 1. dans toutes les conditions de navigation, y compris pendant la manœuvre, on doit pouvoir commander entièrement à partir de la passerelle de navigation la vitesse, le sens de poussée et, le cas échéant, le pas de l'hélice;
 - 2. la commande doit effectuer au moyen d'un seul dispositif pour chaque hélice indépendante, avec exécution automatique de toutes les fonctions associées, y compris le cas échéant, des dispositifs de protection de l'appareil propulsif contre les surcharges. Lorsque plusieurs hélices doivent fonctionner simultanément, elles peuvent être commandées par un seul dispositif de commande;
 - 3. l'appareil propulsif principal doit être muni, sur la passerelle de navigation, d'un dispositif qui permette d'arrêter la machine en cas d'urgence et qui soit indépendant du système de commande à partir de la passerelle de navigation;
 - 4. les manœuvres des dispositifs de commande de l'appareil propulsif effectuées à partir de la passerelle de navigation doivent être signalées au local de commande des machines principales et à la plate-forme de manœuvre;
 - 5. l'appareil propulsif ne doit pouvoir être commandé à distance qu'à partir d'un seul emplacement à la fois; l'installation de dispositifs de commande interconnectés est autorisée à chaque emplacement. Chaque emplacement doit être muni d'un dispositif indiquant de quel emplacement est commandé l'appareil propulsif. Le transfert de la commande entre la passerelle de navigation et les locaux de machines ne doit être possible qu'à partir du local des machines principales ou du local de commande des machines principales. Le système doit comprendre des moyens permettant d'empêcher une modification sensible de la poussée propulsive lors du transfert de la commande d'un emplacement à un autre;
 - 6. il doit être possible de commander l'appareil propulsif sur place même en cas de défaillance d'une partie quelconque du système de commande à distance; on doit également pouvoir commander les machines auxiliaires essentielles à la propulsion et à la sécurité du navire en cause ou à proximité de celles-ci;
 - 7. le dispositif de commande à distance doit être conçu de telle manière qu'en cas de défaillance une alarme soit donnée. La vitesse et le sens de poussée de l'hélice doivent rester ceux existant avant cette défaillance jusqu'au moment où la commande locale entre en action;
 - 8. la passerelle de navigation, le local de commande des machines principales et la plate-forme de manœuvre doivent être munis d'appareils indiquant:
 - 8.1. la vitesse, et le sens de rotation de l'hélice, lorsque celle-ci est à pales fixes; et
 - 8.2. la vitesse et le pas de l'hélice, lorsque celle-ci est à pales orientables;
 - 9. il doit être prévu, sur la passerelle de navigation et dans le local des machines, une alarme de pression basse d'air de démarrage tardif à un niveau qui permette encore des démarrages de la machine principale. Si le système de commande à distance de la machine propulsive est conçu pour permettre le démarrage automatique, on doit limiter le nombre de tentatives consécutives infructueuses de démarrage automatique afin de maintenir à un niveau suffisant la pression d'air nécessaire au démarrage sur place de la machine;
 - 7. Lorsque l'appareil propulsif principal et les machines associées, y compris les sources principales d'alimentation en énergie électrique, sont équipés à des degrés divers de dispositifs de commande automatiques ou à distance et sont surveillés en permanence par du personnel à partir d'un local de commande, ces dispositifs de commande doivent être conçus, équipés et installés de manière que le fonctionnement de la machine soit aussi sûr et efficace que si elle était sous surveillance directe; à cet effet, les règles II-1/E/1 à II-1/E/5 doivent être appliquées de manière appropriée. Il faut accorder une attention particulière à la protection de ces locaux contre l'incendie et l'enlèvement.
 - 8. En général, le matériel automatique de lancement, de fonctionnement et de commande doit comprendre des dispositifs à commande manuelle permettant de passer outre aux dispositifs automatiques de commande. Une défaillance d'une partie quelconque de ces systèmes de commande ne doit pas empêcher l'utilisation de la commande manuelle.

18. Les locaux de catégorie spéciale sont les locaux à véhicules fermés situés au-dessus ou en dessous du pont de cloisonnement, à l'intérieur et à l'extérieur desquels des véhicules peuvent être conduits et auxquels les passagers ont accès. Des locaux de catégorie spéciale peuvent être aménagés sur plus d'un pont à condition que la hauteur libre hors tout totale disponible pour les véhicules ne dépasse pas 10 m.
- 19.1 Les locaux de machines de catégorie A sont les locaux et les puits y aboutissant qui contiennent:
- des machines à combustion interne utilisées pour la propulsion principale ou
 - des machines à combustion interne utilisées à des fins autres que la propulsion principale lorsque leur puissance totale est d'au moins 375 kW ou
 - tout chaudière à combustible liquide ou groupe de traitement du combustible liquide.
- 19.2 Les locaux de machines sont tous les locaux de machines de catégorie A et 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 et des machines électriques importantes, 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.
20. Un groupe de traitement du combustible liquide est un équipement servant à préparer le combustible liquide destiné à alimenter une chaudière ou le combustible liquide chauffé destiné à un moteur à combustion interne; il comprend les pompes, les filtres et les réchauffeurs (traitant le combustible à une pression de plus de 0,18 N/mm²).
21. Les postes de sécurité sont les locaux où se trouvent les appareils radioélectriques, les appareils principaux de navigation, la source d'énergie de secours ou les installations centrales de détection et d'extinction d'incendie.
- 21.1 Un poste de sécurité central est un poste de sécurité où sont centralisées les fonctions de commande et de signalisation suivantes:
- dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie;
 - dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée, de détection d'incendie et d'alarme;
 - tableau de signalisation des postes d'incendie;
 - fermeture des portes d'incendie;
 - tableau de signalisation des portes étanches à l'eau;
 - fermeture des portes étanches à l'eau;
 - ventilateurs;
 - alarmes générales d'incendie;
 - systèmes de communication, y compris téléphones et
 - microphones pour les dispositifs de communication avec le public.
- 21.2 Un poste de sécurité central gardé en permanence est un poste de sécurité central qui est gardé en permanence par un membre responsable de l'équipage.

22. Les locaux contenant des meubles et des éléments d'aménagement qui présentent un risque limité d'incendie sont, aux fins d'application de la règle II-2/19.6, les locaux (qu'il s'agisse de cabines, de locaux de réunion, de bureaux ou d'autres types de locaux d'habitation) qui contiennent des meubles et éléments d'aménagement présentant un risque limité d'incendie et dans lesquels:
- tous les meubles de rangement tels que les bureaux, armoires, coffres, secrétaires et commodes sont entièrement construits en matériaux incombustibles approuvés, étant toutefois entendu que leur plan de travail peut porter un revêtement combustible ne dépassant pas 2 mm d'épaisseur;
 - tout ameublement rapidement amovible tel que chaises, canapés et tables à une usature en matériaux incombustibles;
 - toutes les tentures, rideaux et autres étoffes que l'on suspend offrent, conformément à la résolution A.471 (XII) de l'OMI telle qu'elle a été modifiée, un degré de résistance à la propagation de la flamme qui n'est pas inférieur à celui d'une étoffe en laine d'une masse de 0,8 kg/m².
Pour les navires des classes B, C et D construits le 1^{er} janvier 2003 ou après, l'expression "à la résolution A.471 (XII) de l'OMI telle qu'elle a été modifiée" est remplacée par "au code des méthodes d'essai au feu";
 - tous les revêtements de sol offrent un degré de résistance à la propagation de la flamme qui n'est pas inférieur à celui d'une étoffe de laine équivalente utilisée à la même fin.
Pour les navires des classes B, C et D, construits le 1^{er} janvier 2003 ou après cette date, le présent point est remplacé par le texte suivant:
tous les revêtements de sol possèdent un faible pouvoir propageur de flammes.
 - toutes les surfaces exposées des cloisons, vaigrages et plafonds ont un faible pouvoir propageur de flamme; et
 - tous les meubles capitonnés offrent un degré de résistance à l'inflammation et à la propagation de la flamme conformément aux méthodes d'essai au feu applicables aux meubles capitonnés de la résolution A.652 (16) de l'OMI.
Pour les navires des classes B, C et D construits le 1^{er} janvier 2003 ou après, l'expression "à la résolution A.652 (16) de l'OMI" est remplacée par "au code des méthodes d'essai au feu".
- POUR LES NAVIRES DES CLASSES B, C ET D CONSTRUITS LE 1^{ER} JANVIER 2003 OU APRÈS CETTE DATE:
- tous les éléments de literie offrent un degré de résistance à l'inflammation et à la propagation de la flamme, cela étant déterminé conformément au code des méthodes d'essai au feu.
23. Un navire roulier à passagers est un navire à passagers doté d'espaces rouliers à cargaison ou de locaux de catégorie spéciale tels que définis dans la présente règle.
24. Le code des méthodes d'essai au feu est le code international pour l'application des méthodes d'essai au feu adopté par la résolution MSC.81(67) de l'OMI tel qu'il a été modifié.
25. Le recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie est le recueil international des règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie adopté par la résolution MSC.98(73) de l'OMI tel qu'il a été modifié.
26. Le point d'éclair est la température en degrés Celsius (essai en creuset fermé) à laquelle un produit émettra des vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer, cela étant déterminé au moyen d'un appareil ad hoc approuvé.
27. Les prescriptions normatives sont les caractéristiques de construction, les dimensions limitées ou les systèmes de protection contre l'incendie indiqués dans le présent chapitre.

3. **Pompes d'incendie, collecteur principal, bouches, manches et ajutages (règle 4)**
- NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:
- 1.1 Tout navire doit être équipé de pompes d'incendie, d'un collecteur principal, de bouches, manches et ajutages satisfaisants, dans la mesure où ils sont applicables, aux prescriptions de la présente règle.
- NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D, CONSTRUITS AVANT LE 1^{ER} JANVIER 2003:
- 1.2 Lorsque plus d'une pompe à incendie est requise, il convient d'installer des sectionnements permettant de séparer la partie du collecteur principal d'incendie située à l'intérieur du local des machines qui contient la ou les pompes principales d'incendie du reste du collecteur dans un endroit facilement accessible et tenable, à l'extérieur de ce local des machines. Le collecteur principal d'incendie doit être disposé de telle façon que, lorsque les sectionnements sont fermés, toutes les bouches d'incendie du navire autres que celles qui se trouvent dans le local de machines susmentionné puissent être alimentées en eau par une pompe d'incendie non située dans ce local grâce à des tuyaux qui n'y entrent pas. A titre exceptionnel, les tuyaux d'aspiration et de refoulement de la pompe d'incendie de secours peuvent traverser le local de machines sur de petites longueurs s'il est impossible dans la pratique de les faire passer à l'extérieur, à condition de préserver l'intégrité au feu du collecteur principal d'incendie en protégeant les tuyaux par une gaine d'acier épaisse.
- NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D CONSTRUITS LE 1^{ER} JANVIER 2003 OU APRÈS CETTE DATE:
- 1.3 Il convient d'installer des sectionnements permettant de séparer la partie du collecteur principal d'incendie, située à l'intérieur du local des machines qui contient la ou les pompes principales d'incendie du reste du collecteur dans un endroit facilement accessible et tenable, à l'extérieur des locaux des machines. Le collecteur principal d'incendie doit être disposé de telle façon que, lorsque les sectionnements sont fermés, toutes les bouches d'incendie du navire autres que celles qui se trouvent dans le local de machines susmentionné puissent être alimentées en eau par une autre pompe ou par une pompe d'incendie de secours. La pompe d'incendie de secours, sa prise d'eau de mer et ses tuyaux d'aspiration et de refoulement, ainsi que ses sectionnements doivent se situer à l'extérieur du local des machines. Si cette disposition n'est pas possible, la prise d'eau de mer peut être installée dans le local des machines si le sectionnement est commandé à distance à partir d'un emplacement situé dans le même compartiment que la pompe d'incendie de secours et si le tuyau d'aspiration est aussi court que possible. Les tuyaux d'aspiration et de refoulement peuvent traverser le local de machines mais uniquement sur de petites longueurs, et à condition d'être protégés par une gaine d'acier épaisse ou isolés selon la norme "A-60". Les tuyaux doivent avoir des parois d'une bonne épaisseur, en aucun cas moins de 13 mm, et doivent être soudés sauf en ce qui concerne les raccords à brida avec la vanne de prise d'eau de mer.
- NAVIRES NEUFS ET EXISTANTS DE LA CLASSE B ET NAVIRES NEUFS DES CLASSES C ET D DE 24 MÈTRES DE LONGUEUR ET PLUS:
2. *Débit des pompes d'incendie*
- Les pompes d'incendie présentes doivent être assez puissantes pour fournir, en service incendie, à la pression spécifiée au point 4.2, une quantité d'eau au moins égale, aux deux tiers de la quantité que doivent refouler les pompes d'assèchement lorsqu'elles sont utilisées à l'assèchement des cales.
 - Dans tout navire qui, aux termes de la présente règle, doit être équipé de plus d'une motopompe d'incendie, le débit de chacune des pompes d'incendie présentes doit être au moins égal à 80 % du quocient obtenu en divisant le débit total prescrit par le nombre minimal requis de pompes d'incendie mais ne doit en aucun cas être inférieur à 25 m³/h. Chacune de ces pompes doit, en tout cas, être assez puissante pour fournir au moins les deux jets prescrits. Les pompes d'incendie doivent pouvoir alimenter le collecteur principal d'incendie dans les conditions présentes.
 - À bord des navires construits le 1^{er} janvier 2003 ou après cette date, qui sont dotés d'un nombre de pompes supérieur au minimum requis, les pompes en excédent doivent avoir un débit d'eau au moins 25 m³/h et doivent pouvoir fournir au moins les deux jets d'eau requis au point 5. de la présente règle.
3. *Installation des pompes d'incendie, du collecteur principal d'incendie et de la fermeture immédiate d'eau*
- Tout navire doit être pourvu de motopompes d'incendie dont le nombre est déterminé comme suit:
 - pour des navires autorisés à transporter plus de 500 passagers, au moins trois pompes dont une peut être une pompe conduite par la machine principale;
 - pour des navires autorisés à transporter jusqu'à 500 passagers, au moins deux pompes dont une peut être une pompe conduite par la machine principale;
 - Les pompes sanitaires, pompes de ballast et d'assèchement ou pompes de service général peuvent être considérées comme pompes d'incendie à condition qu'elles ne soient pas normalement utilisées pour aspirer du combustible et que, si elles servent occasionnellement au transfert ou au pompage de combustible, elles soient munies de dispositifs convenables de permutation.

- Les tuyauteries de connexion à la mer, les pompes d'incendie et leurs sources d'énergie doivent être disposées de telle manière que, sur des navires autorisés à transporter plus de 250 passagers, un incendie se déclarant dans l'un quelconque des compartiments ne puisse pas mettre toutes les pompes d'incendie hors service.
Sur les navires neufs de la classe B autorisés à transporter jusqu'à 250 passagers, au cas où un incendie se déclarant dans l'un quelconque des compartiments serait susceptible de mettre hors service toutes les pompes d'incendie, l'autre moyen de fournir de l'eau, en service incendie, doit être une pompe d'incendie de secours indépendante actionnée par une source d'énergie, la source d'énergie et la prise d'eau de mer étant situées à l'extérieur du local de machines. En ce qui concerne les navires construits le 1^{er} janvier 2003 ou après cette date, une telle pompe d'incendie de secours indépendante actionnée par une source d'énergie doit être conforme aux dispositions du recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie.
 - Sur les navires neufs de la classe B autorisés à transporter plus de 250 passagers, les dispositifs d'alimentation en eau doivent, pour être en mesure de fournir immédiatement de l'eau, être tels qu'au moins un jet d'eau efficace soit immédiatement obtenu à partir d'une quelconque des bouches d'incendie situées à l'intérieur du navire et qu'un débit d'eau continu soit assuré par la mise en marche automatique d'une des pompes d'incendie présentes.
 - À bord des navires comportant un local de machines exploité sans présence permanente de personnel ou sur lesquels une seule personne est de quart, de l'eau sera délivrée immédiatement par le système du collecteur principal d'incendie à une pression suffisante, soit par la mise en marche à distance d'une des pompes d'incendie principales à partir de la passerelle de navigation et du poste de contrôle d'incendie, s'il en existe, soit par une mise en pression permanente du système du collecteur principal d'incendie par l'une des pompes principales d'incendie.
 - La vanne d'alimentation de chaque pompe d'incendie doit être équipée d'un clapet antiretour.
4. *Diamètre du collecteur principal d'incendie et pression dans ce collecteur*
- Le diamètre du collecteur principal et des tuyaux d'incendie doit être suffisant pour assurer l'utilisation efficace du débit total prescrit de deux pompes d'incendie fonctionnant simultanément.
 - Lorsque deux pompes débitent simultanément, par les ajutages prévus au point 8 et des bouches d'incendie suivantes, la quantité d'eau prescrite au point 4.1, les pressions minimales suivantes doivent être maintenues à toutes les bouches d'incendie:
- | Navire de la classe B autorisés à transporter | Neufs | Existants |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Plus de 500 passagers | 0,4 N/mm ² | 0,3 N/mm ² |
| Jusqu'à 500 passagers | 0,3 N/mm ² | 0,2 N/mm ² |
- La pression maximale à chaque bouches d'incendie ne doit pas dépasser la pression à laquelle le manikement efficace d'une manche d'incendie peut être déterminé.
5. *Nombre et répartition des bouches*
- Le nombre et la répartition des bouches d'incendie doivent être tels que deux jets au moins, provenant pas de la même bouche, dont l'un est fourni par une manche d'une seule pièce, puissent atteindre un point quelconque du navire normalement accessible aux passagers ou à l'équipage en cours de navigation ainsi qu'un point quelconque des espaces à cargaison lorsqu'ils sont vides, des espaces rouliers à cargaison ou des locaux de catégorie spéciale; en outre, toutes les parties de ce dernier type de local doivent être à portée de deux jets provenant chacun d'une manche d'une seule pièce. De plus, de telles bouches d'incendie doivent être situées près des entrées des espaces à protéger.
 - Dans les locaux d'habitation, les locaux de service et les locaux de machines, le nombre et l'emplacement des bouches d'incendie doivent être tels que les prescriptions du point 5.1 puissent être observées quand toutes les portes, étanches et les portes des cloisons de traverses verticales principales sont fermées.
 - Lorsqu'on accède à la partie inférieure d'un local de machines par un tunnel d'entrée adjoignant, on doit prévoir, à l'extérieur du local mais près de son entrée, deux bouches d'incendie. Si l'on accède à ce local par d'autres locaux, il y a lieu de prévoir dans un de ces locaux et près de l'entrée du local de machines deux bouches d'incendie. Cette disposition ne s'applique pas lorsque le tunnel ou les locaux adjacents ne constituent pas un échappé.

13. Plans de lutte contre l'incendie (règle 20)

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:

1. A bord de tous les navires, des plans d'ensemble doivent être affichés en permanence à l'avance des officiers du navire montrant clairement pour chaque pont la disposition des postes de sécurité, l'emplacement des diverses sections limitées par des cloisonnements de type "A" et des sections limitées par des cloisonnements de type "B" ainsi que tous les renseignements utiles sur les dispositifs de détection et d'alarme d'incendie, les dispositifs automatiques à eau diffusée, les dispositifs d'extinction de l'incendie, les moyens d'accès aux divers compartiments, ponts, etc. et l'installation de ventilation, y compris la position des volets de fermeture, la position des organes de commande et les numéros d'identification des ventilateurs desservant chaque zone. Une autre possibilité consiste à automatiser la présentation des renseignements mentionnés ci-dessus sous forme d'un opuscule, dont un exemplaire est remis à chaque officier et dont un exemplaire est à tout moment disponible à bord en un endroit accessible. Les plans et opuscules doivent être tenus à jour, toute modification y étant transmise dans le plus bref délai. Ces plans et opuscules doivent être établis dans la langue officielle de l'État du pavillon. Si celle-ci n'est ni l'anglais ni le français, on doit inclure une traduction dans l'une de ces deux langues. Lorsque le navire effectue des voyages nationaux dans un autre État membre, on doit également inclure une traduction dans la langue officielle de cet État d'accueil si cette langue n'est ni l'anglais ni le français.

Pour les navires neufs des classes B, C et D construits le 1^{er} janvier 2003 ou après cette date, les informations à fournir avec les plans de lutte contre l'incendie et les opuscules requis et les symboles graphiques à utiliser dans les plans de lutte contre l'incendie doivent être conformes aux résolutions A.759 (18) et A.952 (23) de l'OMI.

2. A bord de tous les navires d'une longueur de 24 mètres et plus, un double des plans concernant la lutte contre l'incendie ou un opuscule contenant ces plans doit être conservé en permanence dans un coffre étanche aux intempéries, indiqué de façon claire et situé à l'extérieur du rouf à l'intention du personnel non navigant de lutte contre l'incendie.

14. Disponibilité opérationnelle et entretien

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:

1. Dispositifs généraux

A tout moment pendant l'exploitation du navire, les systèmes de protection contre l'incendie et les systèmes et dispositifs de lutte contre l'incendie suivants doivent être maintenus prêts à l'emploi.

Un navire n'est pas en service quand:

- 1. il est en réparation ou désarmé (soit au mouillage, soit dans un port ou en calé sèche);
2. le propriétaire ou son représentant la déclare comme n'étant pas en service; et
3. il n'y a pas de passagers à bord.

Les systèmes de protection contre l'incendie suivants doivent être maintenus prêts à l'emploi pour pouvoir fonctionner de manière optimale au cas où un incendie se déclarerait.

1.1. Disponibilité opérationnelle

1. protection contre l'incendie à la construction, notamment cloisons résistantes au feu et protection des ouvertures et traverses dans ces cloisons;

2. dispositifs de détection et d'alarme d'incendie; et

3. dispositifs et moyens d'évacuation.

Les systèmes et matériels de lutte contre l'incendie doivent être maintenus en bon état de fonctionnement et rapidement disponibles pour un usage immédiat. Les extincteurs portatifs qui ont été déchargés doivent être immédiatement rechargés ou remplacés par un appareil équivalent.

1.2. Entretien, vérification et inspections

L'entretien, les vérifications et les inspections doivent être effectués sur la base des directives de l'OMI MSC/Circ.850 et de manière à assurer la fiabilité des systèmes et dispositifs de lutte contre l'incendie. Un plan d'entretien doit être conservé à bord du navire et être tenu à la disposition de l'administration de l'État du pavillon à des fins d'inspection.

Le plan d'entretien doit inclure au minimum les systèmes de protection contre l'incendie et les systèmes et dispositifs de lutte contre l'incendie suivants, lorsqu'ils sont installés:

- 1. collecteurs principaux d'incendie, pompes et bouches d'incendie, y compris les manches et les ajutages;
2. dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie;
3. dispositifs fixes d'extinction d'incendie et autres moyens d'extinction d'incendie;
4. dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée de détection d'incendie et d'alarme d'incendie;
5. systèmes de ventilation, y compris des clapets coupe-feu et coupe-fumée des ventilateurs et leurs commandes;
6. dispositifs d'arrêt d'urgence de l'alimentation en combustible;
7. portes d'incendie y compris leurs commandes;
8. systèmes d'alarme générale en cas d'urgence;
9. appareils respiratoires pour l'évacuation d'urgence;
10. extincteurs portatifs y compris charges de recharge; et
11. équipements de pompage.

Le programme d'entretien peut être informatisé.

2. Prescriptions supplémentaires

Pour les navires neufs des classes B, C et D construits le 1^{er} janvier 2003 ou après cette date qui transportent plus de 36 passagers, un plan d'entretien des systèmes d'éclairage à faible hauteur et des dispositifs de communication avec le public doit être établi en plus du plan d'entretien mentionné au point 1.2.

15. Instructions, formation et exercices à bord

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:

1. Instructions, tâches et organisation

- 1. Les membres de l'équipage doivent recevoir des instructions en matière de protection contre l'incendie à bord du navire.
2. Les membres de l'équipage doivent recevoir des instructions concernant les tâches qui leur sont assignées.
3. Les équipes responsables de l'extinction des incendies doivent être organisées. Ces équipes doivent être en mesure d'exécuter leurs tâches à tout moment lorsque le navire est en service.

2. Formation et exercices à bord

- 1. Les membres de l'équipage doivent être familiarisés avec la disposition du navire ainsi qu'avec l'emplacement et le fonctionnement des dispositifs et des appareils de lutte contre l'incendie qu'ils peuvent être appelés à utiliser.
2. L'entraînement à l'utilisation des appareils respiratoires destinés à servir en cas d'évacuation d'urgence doit être considéré comme une composante de la formation à bord.
3. L'efficacité des membres du personnel désignés pour lutter contre les incendies doit être évaluée périodiquement au moyen d'une formation et d'exercices d'entraînement à bord pour déterminer les domaines où une amélioration est nécessaire, pour vérifier que leurs connaissances en matière de lutte contre l'incendie sont entretenues et rassurer que les équipes de lutte contre l'incendie sont prêtes à intervenir.
4. La formation à bord concernant l'utilisation des dispositifs et appareils d'extinction d'incendie doit être prévue et dispensée conformément aux dispositions de la règle III/19.4.1 de la convention SOLAS de 1974 telle que modifiée.
5. Des exercices d'incendie doivent être effectués et consignés conformément aux dispositions des règles III/19.3.4, III/19.3 et III/30 de SOLAS 1974, telle que modifiée.

3. Manuels de formation

Un manuel de formation doit être disponible dans chaque salle à manger et salle de loisirs ou dans chacune des cabines de l'équipage. Le manuel de formation doit être rédigé dans la langue de travail utilisée à bord du navire. Le manuel de formation, qui peut comprendre plusieurs volumes, doit contenir les instructions et les informations requises dans le présent point, rédigées en des termes facilement compréhensibles et illustrées dans la mesure du possible. Une partie de ces informations peut être fournie sous une forme audiovisuelle plutôt que dans le manuel. Le manuel de formation doit expliquer en détail les points suivants:

- 1. les pratiques générales et précautions d'usage en matière de protection contre l'incendie, concernant les dangers de la cigarette, les accidents d'origine électrique, les risques liés aux liquides inflammables et d'autres risques analogues habituels à bord d'un navire;
2. les instructions générales relatives aux activités et aux procédures en matière de lutte contre l'incendie, notamment les procédures de signalement d'un incendie et l'utilisation d'avertisseurs à commande manuelle;
3. les signification des alarmes du navire;
4. le fonctionnement et l'utilisation des dispositifs et matériels de lutte contre l'incendie;
5. l'entraînement et l'utilisation des postes d'incendie;
6. l'entraînement et l'utilisation des volets d'incendie et des volets coupe-fumée; et
7. les systèmes et dispositifs d'évacuation.

4. Plans concernant la lutte contre l'incendie

Les plans concernant la lutte contre l'incendie doivent satisfaire aux prescriptions de la règle II-2/A13.

16. Opérations

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:

- 1. Des manuels comportant des informations et des instructions pour une bonne exploitation du navire et une maintenance correcte de la cargaison eu égard à la protection contre les incendies doivent être disponibles à bord.
2. Le manuel d'exploitation en matière de lutte contre l'incendie doit contenir les informations et instructions nécessaires à la sécurité d'exploitation du navire et de la maintenance de la cargaison eu égard à la protection contre l'incendie. Le manuel doit présenter des informations relatives aux responsabilités de l'équipage en matière de protection générale du navire contre l'incendie lors des opérations de chargement et de déchargement de la cargaison et lorsque le navire fait route. Pour les navires transportant des marchandises dangereuses, le manuel d'exploitation pour la sécurité-incendie doit comporter des renseignements supplémentaires en matière de maintenance de la cargaison en cas d'incendie et de situation d'urgence présentes dans le code maritime international pour le transport de marchandises dangereuses.
3. Le manuel d'exploitation pour la sécurité-incendie doit être rédigé dans la langue de travail utilisée à bord du navire.
4. Le manuel d'exploitation pour la sécurité-incendie peut être combiné avec les manuels de formation requis par la règle II-2/A13.5.

PARTIE B
MESURES DE PROTECTION CONTRE L'INCENDIE

1. Structure (règle 23)

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:

- 1. La coque, les superstructures, les cloisons de structure, les ponts et les roufs doivent être en acier ou autre matériau équivalent. Aux fins de l'application de la définition des mots "acier" ou autre matériau équivalent" donnée à la règle II-2/A2.7, "l'essai au feu standard approprié" doit être conforme aux normes d'intégrité et de dissolution données aux tables des règles II-2/B4 et 5. Par exemple, lorsque des cloisonnements tels que des ponts ou des cloisons latérales ou d'extrémité de roufs peuvent avoir une intégrité au feu du type "B07", l'essai au feu standard approprié "doit être d'une durée de 60 minutes.
2. Toutefois, dans le cas où une partie de la superstructure est en alliage d'aluminium, on applique les dispositions suivantes:
1. L'isolation des éléments en alliage d'aluminium des cloisonnements de type "A" ou "B", à l'exception de ceux qui ne soutiennent pas de charge, doit être telle que la température de l'acier ne puisse s'élever de plus de 200 °C par rapport à la température ambiante à aucun moment de l'essai au feu standard approprié.

2. Il convient d'attacher une importance particulière à l'isolation des éléments en alliage d'aluminium faisant partie de cloisons, déportilles ou d'autres éléments de structure servant à soutenir les zones d'arrimage et de mise à l'eau des embarcations et des radeaux de sauvetage et les zones d'embarquement, ainsi que les cloisonnements des types "A" et "B", pour veiller à ce qu'il soit satisfait aux conditions suivantes:

- 1. dans le cas des éléments de structure qui soutiennent les zones des embarcations et radeaux de sauvetage et des cloisonnements du type "A", la limite d'échauffement imposée au point 2.1 s'applique au bout d'une heure; et
2. dans le cas des éléments de structure qui doivent soutenir des cloisonnements du type "B", la limite d'échauffement imposée au point 2.1 s'applique au bout d'une demi-heure.
3. Les encastonnements et tambours des locaux de machines de catégorie A doivent être en acier continuellement isolé et les ouvertures, s'il y en a, doivent être disposées et protégées de manière à empêcher la propagation de l'incendie.

2. Tranches verticales principales et zones horizontales (règle 24)

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D:

1.1. A bord des navires transportant plus de 36 passagers, la coque, les superstructures et les roufs doivent être divisés en tranches verticales principales par des cloisonnements du type A-60. Les baionnettes et les niches doivent être réduites le plus possible et lorsqu'elles sont nécessaires leur construction doit aussi être du type A-60. Lorsqu'un espace de pont découpe un local sanitaire ou similaire ou une citerne, citerne à combustible, liquide inclus, des espaces vides ou un local de machines auxiliaires présentant un risque d'incendie faible ou nul se trouvent sur l'un des côtés ou lorsque des citernes à combustible se trouvent sur les deux côtés du cloisonnement, on peut appliquer la norme inférieure A-60.

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:

1.2. A bord des navires neufs des classes B, C et D ne transportant pas plus de 36 passagers et à bord des navires existants de la classe B transportant plus de 36 passagers, la coque, les superstructures et les roufs au droit des locaux d'habitation et de service doivent être divisés en tranches verticales principales par des cloisonnements du type "A". Ces cloisonnements doivent avoir le degré d'isolation indiqué par les tables de la règle 5.

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D:

Dans la mesure du possible, les cloisons qui constituent les limites des tranches verticales principales au-dessus du pont de cloisonnement doivent être à l'aplomb des cloisons étanches de compartimentage situées immédiatement au-dessous de ce pont. La longueur et la largeur des tranches verticales principales peuvent être portées à un maximum de 40 mètres pour faire coïncider les extrémités des tranches verticales principales avec les cloisons étanches de compartimentage, ou pour pouvoir contenir un grand local de réaménagements sur toute la longueur de la tranche verticale principale à condition que la surface totale de celle-ci ne soit pas supérieure à 1 000 m² sur un pont quelconque. La longueur ou la largeur d'une tranche verticale principale est la distance maximale entre les points extrêmes des cloisons les délimitant.

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B TRANSPORTANT PLUS DE 36 PASSAGERS:

- 1. Ces cloisons doivent s'étendre de pont à pont et jusqu'au bord extérieur ou autres entourages.
2. Lorsque une tranche verticale principale est divisée par des cloisonnements horizontaux du type "A" en zones horizontales pour constituer une barrière entre les zones de nature qui sont équipées d'un dispositif automatique d'extinction par eau diffusée et celles qui ne le sont pas, ces cloisonnements doivent s'étendre entre les cloisons adjacentes de tranches verticales principales et jusqu'au bord ou jusqu'aux limites extérieures du navire. Ils doivent être isolés conformément aux valeurs d'intégrité et de dissolution données dans le tableau 4.2 pour les navires neufs transportant plus de 36 passagers et pour les navires existants de classe B transportant plus de 36 passagers.

- 1. A bord des navires destinés à des services spéciaux, tels que le transport d'automobiles et de wagons de chemin de fer, où la construction de cloisons de tranches verticales principales serait incompatible avec l'exploitation, une protection équivalente s'obtient en divisant le local en zones horizontales.
2. Toutefois, à bord d'un navire comportant des locaux de catégorie spéciale, tout local de ce type doit être conforme aux dispositions appropriées de la règle II-2/B4 et, dans la mesure où cette conformité est incompatible avec l'observation des autres prescriptions de la présente partie, ce sont les prescriptions de la règle II-2/B4 qui l'emportent.

3. Cloisons situées à l'intérieur d'une tranche verticale principale (règle 25)

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D TRANSPORTANT PLUS DE 36 PASSAGERS

1.1 À bord des navires neufs transportant plus de 36 passagers, toutes les cloisons dont il n'est pas exigé qu'elles soient du type "A" doivent être au moins du type "B" ou "C", comme indiqué dans les tables de la règle 4. Toutes ces cloisons peuvent être revêtues de matériaux combustibles conformément aux dispositions de la règle II-2/B/11.

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D NE TRANSPORTANT PAS PLUS DE 36 PASSAGERS ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B TRANSPORTANT PLUS DE 36 PASSAGERS

1.2 À bord des navires neufs ne transportant pas plus de 36 passagers et des navires existants de la classe B transportant plus de 36 passagers, toutes les cloisons situées dans les locaux d'habitation et de service dont il n'est pas exigé qu'elles soient du type "A" doivent être au moins du type "B" ou "C", comme indiqué dans les tables de la règle II-2/B/5.

Toutes ces cloisons peuvent être revêtues de matériaux combustibles conformément aux dispositions de la règle 11.

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B

2 À bord des navires neufs des classes B, C et D ne transportant pas plus de 36 passagers et à bord des navires existants de la classe B transportant plus de 36 passagers, toutes les cloisons de coursive dont il n'est pas exigé qu'elles soient du type "A" doivent être constituées par des cloisonnements du type "B" et s'étendre de pont à pont, sous réserve des dispositions suivantes:

1) Lorsque l'installation comporte des plafonds ou des vaigrages continus du type "B" de part et d'autre de la cloison, la partie de la cloison située derrière le plafond ou le vaigrage continu doit être en un matériau dont l'épaisseur et la composition satisfont aux normes applicables aux cloisonnements du type "B" mais dont le degré d'intégrité n'est tenu d'être du type "B" que dans la mesure où cela est jugé possible et raisonnable;

2) Lorsqu'un navire est protégé par un dispositif automatique à eau diffusée qui satisfait aux dispositions de la règle II-2/A/8, les cloisons de coursive en matériaux du type "B" peuvent s'arrêter à un plafond installé dans la coursive, si toutefois celui-ci est en un matériau dont l'épaisseur et la composition satisfont aux normes applicables aux cloisonnements du type "B".

Faith dérogation aux prescriptions des règles II-2/B/4 et 5, ces cloisons et plafonds ne sont tenu d'avoir un degré d'intégrité du type "B" que dans la mesure où cela est jugé possible et raisonnable. Toutes les portes situées dans ces cloisons ainsi que leurs dormant doivent être en matériaux incombustibles. Leur construction et leur mode d'installation doivent leur donner une résistance au feu satisfaisante.

3) Toutes les cloisons qui doivent être du type "B", à l'exception des cloisons de coursives présentes au pont 2, s'étendent de pont à pont et jusqu'au bordé ou autres limites, à moins que l'installation ne comporte un plafond ou des vaigrages continus du type "B" de part et d'autre de la cloison et présente au moins la même résistance au feu que la cloison, auquel cas la cloison peut s'arrêter à ce plafond ou à ce vaigrage.

4. Intégrité au feu des cloisons et des ponts à bord des navires neufs transportant plus de 36 passagers (règle 26)

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D

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 aux prescriptions des tables 4.1 et 4.2.

2 Pour l'application des tables, il doit être tenu compte des principes suivants:

1) La table 4.1 s'applique aux cloisons qui ne constituent ni des limites de tranches verticales principales ni celles de zones horizontales.

La table 4.2 s'applique aux ponts qui ne constituent ni des hauteurs de tranches verticales principales ni des limites de zones horizontales.

2) Pour déterminer les normes d'intégrité au feu applicables aux séparations entre des locaux adjacents, ces locaux ont été classés, en fonction du risque d'incendie qu'ils présentent, dans les quatorze catégories ci-après. Lorsque le classement d'un local aux fins de la présente règle soulève des difficultés en raison de son contenu et de son affectation, il doit être assimilé à la catégorie de local à laquelle s'appliquent les prescriptions les plus sévères en matière de séparation. Le titre de chaque catégorie a un caractère général plutôt que restrictif. Le numéro qui précède le titre de chaque catégorie renvoie à la colonne ou à la ligne correspondante des tables.

1) Foyers de sécurité:

- locaux dans lesquels sont placées les sources d'énergie de secours (tourant force et éclairage);
- timonerie et chambre des cartes;
- locaux contenant le matériel radioélectrique du navire;
- locaux contenant les dispositifs d'extinction d'incendie, postes de commande du matériel d'incendie et postes de détection d'incendie;
- poste de commande de l'appareil propulsif, lorsqu'il est situé hors du local affecté à cet appareil;
- locaux contenant les dispositifs avertisseurs centralisés;
- locaux contenant les postes et le matériel du dispositif centralisé de communication avec le public en cas de situation critique.

2) Escaliers:

- escaliers intérieurs, ascenseurs et escaliers mécaniques (autres que ceux qui sont entièrement situés dans la tranche des machines) à l'usage des passagers et de l'équipage ainsi que leurs entourages;
- à cet égard, un escalier qui n'a d'entourage qu'à un seul niveau doit être considéré comme faisant partie du local dont il n'est pas séparé par une porte d'incendie.

3) Coursives:

- coursives à l'usage des passagers et de l'équipage.

4) Foyers d'évacuation et échappées extérieures:

- zones d'armage des embarcations et radeaux de sauvetage;
- espaces de ponts découverts et promenades couvertes formant des postes d'embarquement et de mise à l'eau des embarcations et radeaux de sauvetage;
- postes de rassemblement intérieurs et extérieurs;
- escaliers extérieurs et ponts découverts utilisés comme échappées;
- le bordé du navire jusqu'à la flottaison d'exploitation la moins élevée, les parois latérales des superstructures et des reufs situés au-dessus des zones d'embarquement dans les radeaux de sauvetage et des toboggans d'évacuation ou adjacents à celles-ci.

5) Espaces de ponts découverts:

- espaces de ponts découverts et promenades couvertes ne formant pas des postes d'embarquement et de mise à l'eau des embarcations et radeaux de sauvetage;
- espaces découverts (situés en dehors des superstructures et des reufs).

6) Locaux d'habitation présentant un risque peu important d'incendie:

- cabines contenant des meubles et éléments d'aménagement présentant un risque limité d'incendie;
- bureaux et infirmeries contenant des meubles et éléments d'aménagement qui présentent un risque limité d'incendie;
- locaux de réunion contenant des meubles et éléments d'aménagement qui présentent un risque limité d'incendie et occupant une surface de pont inférieure à 50 m².

7) Locaux d'habitation présentant un risque modéré d'incendie:

- locaux prévus à la catégorie 6) mais avec des meubles et des éléments d'aménagement ne présentant pas un risque limité d'incendie.

- locaux de réunion contenant des meubles et éléments d'aménagement qui présentent un risque limité d'incendie et occupant une surface de pont de 50 m² ou plus;
- armoires de service isolées et petits magasins situés dans des locaux d'habitation et ayant une surface inférieure à 4 m² (s'il n'y est pas entreposé de liquides inflammables);
- bureaux;
- salles de projection et locaux servant à entreposer les films;
- cuisines diélectriques (ne contenant pas de flammes nues);
- armoires pour les appareils de nettoyage (s'il n'y est pas entreposé de liquides inflammables);
- laboratoires (s'il n'y est pas entreposé de liquides inflammables);
- dispensaires;
- petits séchoirs (occupant une surface de pont égale ou inférieure à 4 m²);
- suites à valeurs;
- salles d'épuration;

8) Locaux d'habitation présentant un risque plus important d'incendie:

- locaux de réunion contenant des meubles et éléments d'aménagement ne présentant pas un risque limité d'incendie et occupant une surface de pont de 50 m² ou plus;
- salons de crèches et salons de beaux;

9) Locaux sanitaires et autres locaux de même nature:

- installations sanitaires communes telles que douches, bains, water-closets, etc.;
- petites buanderies;
- cuisines couvertes;
- offices isolées et ne contenant pas d'appareils de cuisson dans les locaux d'habitation;
- les installations sanitaires particulières sont considérées comme une partie du local dans lequel elles se trouvent.

10) Citermes, espaces vides et locaux de machines auxiliaires présentant peu ou pas de risque d'incendie:

- citernes à eau intégrées à la structure du navire;
- espaces vides et coffers vides;
- locaux affectés aux machines auxiliaires qui ne contiennent pas de machines ayant un système de graissage sous pression et dans lesquels il est interdit d'entreposer des matières combustibles tels que les locaux ci-après:
- locaux contenant les installations de ventilation et de conditionnement d'air, locaux affectés aux guidesaux, locaux affectés à l'appareil à gouverner, locaux affectés aux stabilisateurs, locaux affectés à l'appareil propulsif électrique, locaux contenant les tableaux électriques divisionnaires et le matériel purement électrique autre que les transformateurs électriques à huile (plus de 10 kVA), tunnels d'arbre et tunnels de tuyautage, locaux affectés aux pompes et aux machines frigorifiques (ne véhiculant ou n'utilisant pas de liquides inflammables);
- puits fermés qui aboutissent à ces locaux;
- autres puits fermés tels que ceux de mâtures et de câbles;

11) Locaux de machines auxiliaires, espaces à cargaison, citernes d'hydrocarbures transportés en fret ou à d'autres fins et autres locaux de même nature présentant un risque modéré d'incendie:

- citernes à cargaison d'hydrocarbures;
- cales à cargaison, tambours et écouilles de chargement;
- chambres frigorifiques;
- citernes à combustibles liquides (lorsqu'elles se trouvent dans un local séparé ne contenant pas de machines);
- tunnels d'arbre et tunnels de tuyautage où il est possible d'entreposer des matières combustibles;
- locaux affectés aux machines auxiliaires, comme pour la catégorie 10), contenant des machines ayant un système de graissage sous pression ou dans lesquels il est permis d'entreposer des matières combustibles;
- postes de mâtage;
- locaux contenant des transformateurs électriques à huile (plus de 10 kVA);
- locaux contenant des petits moteurs à combustion interne d'une puissance de 110 kW au plus entraînant des génératrices, des pompes du dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, des dispositifs de projection d'eau diffusée sous pression ou d'incendie, des pompes de cale, etc.;
- puits fermés qui aboutissent à ces locaux.

12) Locaux de machines et cuisines principales:

- salles des machines de propulsion principales (autres que les locaux affectés à l'appareil propulsif électrique) et chaudières;
- locaux affectés aux machines auxiliaires, autres que ceux des catégories 10) et 11) qui contiennent des machines à combustion interne et autres appareils brûlant, réchauffant ou pompant des hydrocarbures;
- cuisines principales et annexes;
- puits et encaissements desservant ces locaux.

13) Magasins, offices, etc.:

- offices principales non annexés aux cuisines;
- buanderies principales;
- grands séchoirs occupant une surface de pont supérieure à 4 m²;
- magasins divers;
- suites à dépêches et à bagages;
- locaux à débris;
- ateliers (qui ne font pas partie de la tranche des machines, des cuisines, etc.);
- armoires de service et magasins ayant une surface supérieure à 4 m², autres que ceux qui sont prévus pour le stockage de liquides inflammables;

14) Autres locaux qui sont entreposés des liquides inflammables:

- magasins à peintures;
- magasins contenant des liquides inflammables (peintures, médicaments, etc.);
- laboratoires (ou sont entreposés des liquides inflammables);

- Lorsqu'une seule valeur est indiquée pour l'intégrité au feu d'un cloisonnement entre deux espaces, cette valeur s'applique à tous les cas.
- Il n'est pas prévu de prescription particulière pour les matériaux ou l'intégrité au feu des cloisons lorsque la table comporte seulement un titre.
- En ce qui concerne les locaux de la catégorie 5) l'administration de l'État du pavillon détermine si les degrés d'isolation prévus dans la table 4.1 doivent s'appliquer aux extrémités des roufs et des superstructures et si ceux prévus dans la table 4.2 doivent s'appliquer aux ponts découverts. En aucun cas, les prescriptions des tables 4.1 et 4.2 applicables aux locaux de la catégorie 5) ne peuvent exiger l'encourage des locaux, qui de lavis de l'administration de l'État du pavillon, n'ont pas besoin d'être encouragés.
- On peut considérer que les plafonds et les vaigrages continus du type "E" fixés respectivement sur des ponts et des cloisons assurent entièrement ou en partie l'isolation et l'intégrité requises.
- Lorsque l'administration de l'État du pavillon approuve les mesures prises à la construction en vue de la protection contre l'incendie, elle doit prendre en considération le risque de transmission de chaleur aux intersections et aux extrémités des écartements exigés.

Table 4.2

Ponts qui ne constituent ni des haubaines, ni des tranches verticales principales ni des limites de zones horizontales

Local	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
Ponts de sécurité	A-30	A-15	A-30	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Escaliers	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Courtoies	A-15	A-0 (P)	A-0	A-0	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Ponts d'évacuation et échappées extérieures	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Espaces de ponts découverts	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local d'habitation présentant un risque plus important d'incendie	A-0	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local d'habitation présentant un risque modéré d'incendie	A-0	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local d'habitation présentant un risque plus important d'incendie	A-0	A-15	A-0	A-0	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local d'habitation présentant un risque plus important d'incendie	A-0	A-15	A-0	A-0	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Cabines, espaces vides et locaux de machines auxiliaires présentant un risque plus important d'incendie	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local de machines auxiliaires, espaces à carénage, locaux d'habitation présentant un risque plus important d'incendie	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local de machines et cabines principales	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30
Mécanes, autres, officiers, etc.	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Autres locaux ou non entreposés de liquides inflammables	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

En outre, chaque ponton qui ne constitue ni des haubaines, ni des tranches verticales principales ni des limites de zones horizontales, doit être conçu et construit conformément à la norme, à moins qu'il ne soit prévu un autre mode de protection incendie. Les pontons doivent être conçus et construits conformément à la norme, à moins qu'il ne soit prévu un autre mode de protection incendie. Les pontons doivent être conçus et construits conformément à la norme, à moins qu'il ne soit prévu un autre mode de protection incendie. Les pontons doivent être conçus et construits conformément à la norme, à moins qu'il ne soit prévu un autre mode de protection incendie.

Table 4.1
Cloisons qui ne constituent ni des limites de tranches verticales principales ni celles de zones horizontales

Espace	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)	(15)
Ponts de sécurité	B-0 (P)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Escaliers	A-0 (P)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Courtoies	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Ponts d'évacuation et échappées extérieures	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Espaces de ponts découverts	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local d'habitation présentant un risque plus important d'incendie	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local d'habitation présentant un risque modéré d'incendie	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local d'habitation présentant un risque plus important d'incendie	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Cabines, espaces vides et locaux de machines auxiliaires présentant un risque plus important d'incendie	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local de machines auxiliaires, espaces à carénage, locaux d'habitation présentant un risque plus important d'incendie	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local de machines et cabines principales	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30	A-30
Mécanes, autres, officiers, etc.	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Autres locaux ou non entreposés de liquides inflammables	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

5. Intégré au feu des cloisons et des ponts à bord des navires neufs ne transportant pas plus de 36 passagers et à bord de navires existants de la classe B transportant plus de 36 passagers (règle 27)

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D NE TRANSPORTANT PAS PLUS DE 36 PASSAGERS ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B TRANSPORTANT PLUS DE 36 PASSAGERS:

1. L'intégrité minimale au feu de tous les ponts et de toutes les cloisons doit être non seulement conforme aux dispositions particulières de la présente partie mais aussi à celles des tables 5.1 et 5.2.

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.

2. Pour l'application des tables, il doit être tenu compte des principes suivants:

1. Les tables 5.1 et 5.2 s'appliquent respectivement aux cloisons et aux ponts séparant des locaux adjacents.

2. Pour déterminer les normes d'intégrité au feu applicables aux cloisons séparant des locaux adjacents, ces locaux ont été classés, en fonction du risque d'incendie qu'ils présentent, dans les onze catégories ci-après. Le titre de chaque catégorie a un caractère général plutôt que restrictif. Le numéro qui précède le titre de chaque catégorie renvoie à la colonne ou à la ligne correspondante des tables.

- Ponts de sécurité:
 - locaux dans lesquels sont placées les sources d'énergie de secours (courant force et éclairage)
 - timonerie et chambre des cartes
 - locaux contenant le matériel radioélectrique du navire.
 - locaux de lutte contre l'incendie: postes de commande du matériel d'incendie et postes de détection d'incendie
 - poste de commande de l'appareil propulsif lorsqu'il est situé hors du local affecté à cet appareil.
 - locaux contenant les dispositifs avertisseurs centralisés
- Courtoies:
 - courtoies et vestibules à l'usage des passagers et de l'équipage.
- Locaux d'habitation:
 - locaux définis à la règle II-2/A/2-10; à l'exclusion des courtoies
- Escaliers:
 - à cet égard, un escalier qui n'a d'étage qu'à un seul niveau doit être considéré, comme faisant partie du local dont il n'est pas séparé par une paroi d'incendie.
- Locaux de service (autres que):
 - armoirs de service et magasins qui ne sont pas prévus pour le stockage de liquides inflammables et ont une surface inférieure à 4 m² et dont les planchers et les parois sont en bois.

- 6) Locaux de machines de catégorie A:
 - locaux définis à la règle II-2/A/2/19-1.
- 7) Autres locaux de machines:
 - locaux définis à la règle II-2/A/2/19-2 à l'exception des locaux de machines de la catégorie A.
- 8) Espaces à cargaison:
 - sous les espaces affectés à la cargaison (y compris les citernes à cargaison d'hydrocarbures) ainsi que les tambours et foudilles qui les desservent, autres que les locaux de catégorie spéciale.
- 9) Locaux de service liés aux élevés:
 - cuisines, officines contenant des appareils de cuisson, magasins à peinture, lampisteries, armoirs de service et magasins ayant une surface égale ou supérieure à 4 m², locaux affectés au stockage de liquides inflammables et ateliers autres que ceux qui sont situés dans les locaux de machines.

- 1) On peut considérer que les plafonds et les vaigrages continus du type "E" fixés respectivement sur des ponts et des cloisons assurent entièrement ou en partie l'isolation et l'intégrité requises.
- 4) Les cloisonnements extérieurs qui doivent être en acier ou autre matériau équivalent aux termes des dispositions de la règle 1.1 peuvent être percés en vue de l'installation de fenêtres et de hublots s'il n'existe pas, par ailleurs dans la présente partie, de disposition exigeant que les cloisonnements en question aient une intégrité au feu du type "A". De même, les portes pratiquées dans les cloisonnements extérieurs qui ne sont pas tenus d'avoir une intégrité au feu du type "A" peuvent être construites en matériaux légers satisfaisants par l'administration de l'État du pavillon.

Table 5.1
Intégrité au feu des cloisonnements qui séparent des locaux adjacents

Type de local	Local										
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Ponts de secours	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Courtois	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Locaux d'habitation	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Ateliers	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local de service (sauf celui requis)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Autres locaux de machines	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Espaces à cargaison	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local de service (sauf celui requis)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Ponts découverts	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local de catégorie spéciale	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

Table 5.2
Intégrité au feu des ponts qui séparent des locaux adjacents

Type de local	Local										
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Ponts de secours	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Courtois	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Locaux d'habitation	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Ateliers	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local de service (sauf celui requis)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Autres locaux de machines	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Espaces à cargaison	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local de service (sauf celui requis)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Ponts découverts	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Local de catégorie spéciale	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

Les ponts doivent être conformes aux dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3, pour déterminer les dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3.
 (1) Les ponts doivent être conformes aux dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3, pour déterminer les dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3.
 (2) Les ponts doivent être conformes aux dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3, pour déterminer les dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3.
 (3) Les ponts doivent être conformes aux dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3, pour déterminer les dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3.
 (4) Les ponts doivent être conformes aux dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3, pour déterminer les dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3.
 (5) Les ponts doivent être conformes aux dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3, pour déterminer les dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3.
 (6) Les ponts doivent être conformes aux dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3, pour déterminer les dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3.
 (7) Les ponts doivent être conformes aux dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3, pour déterminer les dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3.
 (8) Les ponts doivent être conformes aux dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3, pour déterminer les dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3.
 (9) Les ponts doivent être conformes aux dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3, pour déterminer les dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3.
 (10) Les ponts doivent être conformes aux dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3, pour déterminer les dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3.
 (11) Les ponts doivent être conformes aux dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3, pour déterminer les dispositions applicables, se référant aux règles II-2/B/1, 2 et 3.

F. Moyens d'évacuation (règle 28)

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C, E ET D ET NAVIRES EXISTANTS DE LA CLASSE B:

- 1) Il doit être prévu des escaliers, des échelles, des courtois et des portes qui constituent un moyen d'évacuation rapide de tous les locaux destinés aux passagers et à l'équipage et de tous les locaux, autres que les locaux de machines ou l'équipage, et normalement appelé à travailler jusqu'au pont d'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage. On observe en particulier les dispositions suivantes:

- 1) Au-dessous du pont de cloisonnement, chaque compartiment étanche ou autre local ou groupe de locaux délimité de façon similaire doit être pourvu de deux moyens d'évacuation, dont l'un au moins n'est pas à passer par une porte étanche. A titre exceptionnel, seulement un moyen d'évacuation peut être exigé, compte tenu de la nature et de l'emplacement des locaux ainsi que du nombre de personnes qui peuvent normalement s'y trouver en service.

Dans ce cas, l'unique moyen d'évacuation doit garantir une évacuation sûre.

Pour les navires construits le 1^{er} janvier 2003 ou après cette date, la dispense prévue ci-dessus ne peut être accordée que pour les locaux de l'équipage dans lesquels on ne pénètre qu'occasionnellement, auquel cas l'échappée requise ne doit pas passer par des portes étanches.

- 2) Au-dessus du pont de cloisonnement, toute tranchée verticale principale ou tout autre local ou groupe de locaux délimité de façon similaire doivent être pourvus de deux moyens d'évacuation au minimum, dont l'un au moins donne accès à un escalier constituant une issue verticale.
- 3) Lorsqu'il ne comporte pas d'accès direct au pont découvert, le poste radiotélégraphique doit être pourvu de deux moyens d'évacuation ou d'accès, dont l'un peut être constitué par un hublot ou une fenêtre de dimensions suffisantes ou tout autre moyen.

- 4) Dans les navires existants de la classe B, une courtoise ou une partie de courtoise n'offrant qu'une seule échappée ne doit pas dépasser:
 - 1) 5 mètres de longueur pour les navires construits le 1^{er} octobre 1994 ou après cette date;
 - 2) 13 mètres de longueur pour les navires construits avant le 1^{er} octobre 1994 et transportant plus de 36 passagers; et
 - 3) 7 mètres de longueur pour les navires construits avant le 1^{er} octobre 1994 et ne transportant pas plus de 36 passagers.

Dans les navires neufs des classes A, B, C, E et D dans la longueur de 24 mètres ou plus, une courtoise, un vestibule ou une partie de courtoise n'offrant qu'une seule échappée sont interdits.

Les courtoises sans issue utilisées dans des locaux de service qui sont nécessaires à l'exploitation du navire, telles que les postes de service et les courtoises transversales pour l'approvisionnement sont autorisées, à condition que ces courtoises sans issue soient séparées des locaux d'habitation de l'équipage et qu'elles soient inaccessibles à partir des zones d'habitation des passagers. Une partie d'une courtoise dont la profondeur dépasse pas la largeur est considérée comme une niche ou une extension locale de la dite courtoise et est autorisée.

NAVIRES NEUFS DES CLASSES B, C ET D DUNE LONGUEUR DE 24 MÈTRES ET PLUS CONSTRUITS AVANT LE 1^{er} JANVIER 2003:

- 4) L'un au moins des moyens d'évacuation prévus aux points 1.1 et 1.2 doit être constitué d'un escalier d'accès facile et muni d'un entourage qui procure un abri continu contre le feu depuis le niveau où il prend naissance jusqu'au pont d'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage correspondant ou jusqu'au pont découvert le plus élevé si le pont d'embarquement ne vient pas jusqu'à la tranchée verticale principale considérée.

Dans ce dernier cas, des escaliers et passages extérieurs ouverts doivent permettre d'accéder directement au pont d'embarquement et doivent avoir un éclairage de secours conformément à la règle III/5.2 et un revêtement antidérapant au sol. Les cloisons d'entourage doivent sur les escaliers et passages extérieurs ouverts qui font partie d'une échappée doivent être protégés de manière à ce qu'un incendie dans un espace confiné derrière ces cloisons n'empêche pas une évacuation vers les stations d'embarquement.

CHAPITRE IV
RADIOCOMMUNICATIONS

1. Équipements de radiocommunications
NAVIRES DE LA CLASSE D

- 1. Tout navire de la classe D doit être pourvu au minimum:
 - 1.1 d'une installation radio VHF capable d'émettre et de recevoir.
 - 1.1.1 des appels sélectifs numériques (ASN) sur le canal 70 (156,525 MHz). Il est possible de lancer la transmission de messages de détresse sur le canal 70 à partir du poste où le navire est habituellement gouverné et
 - 1.1.2 la radiotéléphonie sur les fréquences 156,300 MHz (canal 6), 156,650 MHz (canal 13) et 158,850 MHz (canal 16);
 - 1.2 l'installation radio VHF est également capable d'émettre et de recevoir des communications radio générales en radiotéléphonie.
 - 1.3 Il est fait référence aux règles IV/7.1.1 et IV/8.2 de la convention SOLAS de 1974.

ANNEXE II

MODÈLE DE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS
CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS
(Le présent certificat doit être complété par une fiche d'équipement)

(Cachet officiel) (État)

Délivré en vertu des dispositions de

(nom de la ou des dispositions pertinentes applicables sur l'État du pavillon)

et confirmant la conformité du navire mentionné ci-après avec les dispositions de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers,

sous l'autorité du gouvernement de

(dénomination officielle complète de l'État du pavillon)

par

(dénomination officielle complète de l'organisme compétent agréé dans le cadre des dispositions de la directive 2009/45/CE du Conseil)

Caractéristiques du navire	
Nom du navire:	
Port d'immatriculation:	
Numéro ou lettres distinctifs:	
Numéro OMI (*):	
Longueur:	
Nombre de passagers:	
Tonnage de jauge brut:	
Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent:	
Date de la visite initiale:	
Zones maritimes dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (règle N/2 de la convention SOLAS):	A / A2 / A3 / A4 (*)
Classe du navire en fonction de la zone maritime dans laquelle le navire est autorisé à naviguer, sous réserve des restrictions ou exigences supplémentaires énumérées (*):	A / B / C / D (*)

(*) Numéro OMI d'identification du navire conformément à la résolution A.800 (19), s'il existe
(*) Indiquer le numéro initial
(*) Indiquer les restrictions pertinentes à l'itinéraire, le sous-captain ou la limitation de la portée d'opération ou des exigences supplémentaires par suite de circonstances locales spécifiques.

Visite initiale (périodique (*)

Il est certifié:

1. que le navire a été visité conformément aux prescriptions de l'article 12 de la directive 2009/45/CE;
2. que, à la suite de cette visite, il a été constaté que le navire satisfait entièrement aux prescriptions de la directive 2009/45/CE;
3. que, en vertu de l'autorité conférée par l'article 9, paragraphe 3, de la directive 2009/45/CE, le navire est exempté des prescriptions suivantes de la directive:

Conditions ayant motivé les exemptions:

4. que les lignes de charge de compartimentage suivantes ont été assignées:

Lignes de charge de compartimentage autorisées et indiquées sur le modèle au milieu du navire (page 3-1/d/1)	Pavillon (en noir)	Remarques relatives à des conditions de service alternatives
C-1 (*)		
C-2		
C-3		

Le présent certificat est valide jusqu'au conformément à l'article 12 de la directive 2009/45/CE (date de la prochaine visite périodique)

Lieu Date

(Signature et/ou cachet de l'autorité qui délivre le certificat)

À la signature, le paragraphe suivant doit être ajouté:

Le soussigné déclare être dûment autorisé par l'État membre du pavillon à délivrer le présent certificat de sécurité pour navire à passagers.

(Signature)

(*) Les chiffres indiqués devant la lettre "C" dans les notations de lignes de charge de compartimentage peuvent être remplacés par des chiffres romains ou des lettres si l'administration de l'État du pavillon estime qu'il est nécessaire de les associer avec les notations internationales des lignes de charge de compartimentage
(*) Indiquer le numéro initial.

Approbation de la prolongation de la validité du certificat d'un mois conformément à l'article 13, paragraphe 2.

Conformément à l'article 13, paragraphe 2, de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil, le présent certificat est valable jusqu'au

Lieu Date

.....
(signature ou cachet de l'autorité qui délivre le certificat)

FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE À PASSAGERS

La présente fiche doit être jointe en permanence au certificat de conformité pour navire à passagers.

FICHE D'ÉQUIPEMENT VISANT À SATISFAIRE AUX DISPOSITIONS DE LA DIRECTIVE 2009/45/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

Caractéristiques du navire

Nom du navire:	
Numéro ou lettres distinctifs:	
Nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter:	
Nombre minimal de personnes ayant les qualifications requises pour exploiter les installations radio:	

Détail des engins de sauvetage

1	Nombre total de personnes pour lesquelles les engins de sauvetage sont prévus		
2	Embarcations de sauvetage et canots de secours	Bâbord	Tribord
2.1	Nombre total d'embarcations de sauvetage		
2.2	Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir		
2.3	Nombre total d'embarcations de sauvetage (recueil LSA, section 4.5)		
2.4	Nombre total d'embarcations de sauvetage (recueil LSA, section 4.6)		
2.5	Nombre total d'embarcations de sauvetage (recueil LSA, section 4.7)		
2.6	Nombre d'embarcations de sauvetage à moteur comprises dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus		
2.7	Nombre d'embarcations de sauvetage munies de projecteurs		
2.8	Nombre de canots de secours		
2.9	Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus		
3	Radeaux de sauvetage	Bâbord	Tribord
3.1	Nombre total de radeaux de sauvetage		
3.2	Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir		
3.3	Nombre de radeaux de sauvetage exigeant des dispositifs approuvés de mise à l'eau		
3.4	Nombre de radeaux de sauvetage n'exigeant pas de dispositifs approuvés de mise à l'eau		

Détail des engins de sauvetage (suite)

4	Engins de sauvetage individuels	
4.1	Nombre de bouées de sauvetage	
4.2	Nombre de brassières de sauvetage pour adulte	
4.3	Nombre de brassières de sauvetage pour enfant	
4.4	Nombre de combinaisons d'immersion	
4.5	Nombre de combinaisons d'immersion satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassières de sauvetage	
4.6	Nombre de moyens de protection thermique (*)	
5	Pyrotechnie	
5.1	Appareils lance-amarres	
5.2	Feux de détresse	
6	Engins de sauvetage radioélectriques	
6.1	Nombre de répéteurs radar	
6.2	Nombre d'émetteurs/récepteurs radiotéléphoniques VHF	

(*) À l'exclusion de ceux inclus dans l'équipement des embarcations de sauvetage, radeaux de sauvetage et canots de secours à des fins de conformité au code LSA.

Détail des installations radioélectriques

1	Systèmes primaires	
1.1	Installation radioélectrique VHF	
1.1.1	Émetteur ASS	
1.1.2	Récepteur de veille ASS	
1.1.3	Radiotéléphone	
1.2	Installation radioélectrique MF	
1.2.1	Émetteur ASS	
1.2.2	Récepteur de veille ASS	
1.2.3	Radiotéléphone	
1.3	Installation radioélectrique MF/HF	
1.3.1	Émetteur ASS	
1.3.2	Récepteur de veille ASS	
1.3.3	Radiotéléphone	
1.3.4	Radio-télégraphe à impression directe	
1.4	Station terrestre de navire INMARSAT	
2	Moyens secondaires d'alerte	

Détail des installations radioélectriques (suite)

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	Répéteur radar de navire	

Méthodes utilisées pour assurer la disponibilité des installations radioélectriques

(Règles IV/15.6 et 15.7)

7.1	Installations en double du matériel	
7.2	Entretien à terre	
7.3	Capacité d'entretien en mer	

Détail des systèmes et du matériel de navigation

1.1	Compass magnétique, étalon (*)	
1.2	Compass magnétique de rechange (*)	
1.3	Gyrocompass (*)	
1.4	Répéteur du cap déterminé au gyrocompass (*)	
1.5	Répéteur du relèvement au gyrocompass (*)	
1.6	Système de contrôle du cap ou de la route (*)	
1.7	Taximètre ou dispositif de relèvement au compass (*)	
1.8	Moyens permettant de corriger le cap et les relèvements (*)	
1.9	Dispositif de détermination du cap à transmission (THD) (*)	
2.1	Cartes marines/systèmes de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS)	
2.2	Dispositif de secours pour ECDIS	
2.3	Publications nautiques	

Détail des systèmes et du matériel de navigation (suite)

3.1	Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre (1) (2)	
3.2	Radar à 9 GHz (2)	
3.3	Deuxième radar à 3 GHz/à 9 GHz (2) (2)	
3.4	Aide de pointage radar automatique (AFRA) (2)	
3.5	Aide de poursuite automatique (2)	
3.6	Deuxième aide de poursuite automatique (2)	
3.7	Aide de pointage électronique (2)	
4	Système d'identification automatique (AIS)	
5	Enregistreur des données du voyage (VDR)/enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) (2)	
6.1	Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (surface) (2)	
6.2	Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (par rapport au fond, dans les sens avant et transversal) (2)	
7	Sondeur à écho (2)	
8.1	Indicateurs de l'angle de barre, du sens de rotation, de la poussée et du pas de l'hélice, ainsi que du mode de fonctionnement (2)	
8.2	Indicateur du taux de rotation (2)	

(1) Biffer la mention inutile.
 (2) D'autres moyens de satisfaire à ces prescriptions sont autorisés en vertu de la règle 1719 de la convention SOLAS. Si d'autres moyens sont utilisés, il doit être indiqué lesquels.

ANNEXE III

LIGNES DIRECTRICES CONCERNANT LES PRÉSCRIPTIONS DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX NAVIRES À PASSAGERS ET AUX ENGINS À PASSAGERS À GRANDE VITESSE À L'ÉGARD DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

(visées à l'article 8)

Pour l'application des lignes directrices figurant à la présente annexe, les États membres se conformeront à la circulaire de l'OMI MSC/Circ.735 intitulée "Recommandation relative à la conception et à l'exploitation des navires à passagers en fonction des besoins spécifiques des personnes âgées et des handicapés".

1. ACCÈS AU NAVIRE

Les navires devraient être construits et équipés de manière à ce que les personnes à mobilité réduite puissent embarquer et débarquer facilement et en toute sécurité, et devraient garantir l'accès d'un pont à l'autre sans assistance ou au moyen de rampes ou d'ascenseurs. La direction de l'accès destiné aux personnes à mobilité réduite devrait être indiquée aux autres points d'accès au navire et à des endroits appropriés dans l'ensemble du navire.

2. SIGNALÉTIQUE

La signalétique prévue à bord des navires pour aider les passagers devrait être placée à la portée des personnes à mobilité réduite (y compris des personnes souffrant de handicaps sensoriels), être facile à lire et être placée à des endroits stratégiques.

3. MOYENS DE TRANSMISSION DE MESSAGES

Les bateaux devraient être équipés de moyens embarqués permettant à l'exploitant de transmettre aux personnes atteintes de différentes formes de mobilité réduite des annonces verbales et visuelles concernant notamment les retards, les changements d'horaire et les services offerts à bord.

4. ALARME

Le système d'alarme et les boutons d'alarme/d'appel doivent être conçus de façon à être accessibles à tout les passagers à mobilité réduite, notamment aux personnes souffrant de handicaps sensoriels et aux personnes ayant des troubles de l'apprentissage, et à alerter ces passagers.

5. PRÉSCRIPTIONS SUPPLÉMENTAIRES GARANTISSANT LA MOBILITÉ À L'INTÉRIEUR DU NAVIRE

Les mains courantes, courtoises, passages, ouvertures de communication et portes doivent se prêter au déplacement d'une personne en fauteuil roulant. Les ascenseurs, ponts à véhicules, salons des passagers, logements et toilettes doivent être conçus pour être accessibles de manière raisonnable et proportionnée aux personnes à mobilité réduite.

ANNEXE IV

PARTIE A

Directive abrogée, avec ses modifications successives

(visée à l'article 17)

Directive 98/18/CE du Conseil
(OJ L 144 du 15.5.1998, p. 1)

Directive 2002/25/CE de la Commission
(OJ L 58 du 15.4.2002, p. 1)

Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil
(OJ L 324 du 29.11.2002, p. 53)

Engagement l'article 7

Directive 2003/24/CE du Parlement européen et du Conseil
(OJ L 123 du 17.5.2003, p. 18)

Directive 2003/75/CE de la Commission
(OJ L 19 du 30.7.2003, p. 6)

PARTIE B

Délais de transposition en droit national et d'application

(visés à l'article 17)

Directive	Date limite de transposition	Date d'application
Directive 98/18/CE	1 ^{er} juillet 1998	
Directive 2002/25/CE	15 octobre 2002	1 ^{er} janvier 2003, à moins qu'il en soit spécifié autrement à l'annexe de ladite directive.
Directive 2002/84/CE	23 novembre 2003	
Directive 2003/24/CE	16 novembre 2004	
Directive 2003/75/CE	31 janvier 2004	

ANNEXE V

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 98/18/CE	Présent directive
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Article 2, termes introductifs	Article 2, termes introductifs
Article 2, point a)	Article 2, point a)
Article 2, point b)	Article 2, point b)
Article 2, point c)	Article 2, point c)
Article 2, point d)	Article 2, point d)
Article 2, point e)	Article 2, point e)
Article 2, point ea)	Article 2, point f)
Article 2, point f), mots introductifs	Article 2, point g) mots introductifs
Article 2, point f), premier tiret	Article 2, point g) i)
Article 2, point f), second tiret	Article 2, point g) ii)
Article 2, point g)	Article 2, point h)
Article 2, point h)	Article 2, point i)
Article 2, point ha)	Article 2, point j)
Article 2, point i)	Article 2, point k)
Article 2, point j)	Article 2, point l)
Article 2, point k)	Article 2, point m)
Article 2, point l)	Article 2, point n)
Article 2, point m)	Article 2, point o)
Article 2, point n)	Article 2, point p)
Article 2, point o)	Article 2, point q)
Article 2, point p)	Article 2, point r)
Article 2, point q)	Article 2, point s)
Article 2, point r)	Article 2, point t)
Article 2, point s)	Article 2, point u)
Article 2, point t)	Article 2, point v)
Article 2, point u)	Article 2, point w)
Article 2, point v)	Article 2, point x)
Article 2, point w)	Article 2, point y)
Article 3, paragraphe 1	Article 3, paragraphe 1
Article 3, paragraphe 2, termes introductifs	Article 3, paragraphe 2, termes introductifs
Article 3, paragraphe 2, point a), termes introductifs	Article 3, paragraphe 2, point a), termes introductifs
Article 3, paragraphe 2, point a), premier tiret	Article 3, paragraphe 2, point a) i)
Article 3, paragraphe 2, point a), deuxième tiret	Article 3, paragraphe 2, point a) ii)
Article 3, paragraphe 2, point a), troisième tiret	Article 3, paragraphe 2, point a) iii)
Article 3, paragraphe 2, point a), quatrième tiret	Article 3, paragraphe 2, point a) iv)
Article 3, paragraphe 2, point a), cinquième tiret	Article 3, paragraphe 2, point a) v)

Directive 90/18/CE	Préamie directive
Article 3, paragraphe 2, point a) sixième tiret	Article 3, paragraphe 2, point a) vi)
Article 3, paragraphe 2, point a) septième tiret	Article 3, paragraphe 2, point a) vii)
Article 3, paragraphe 2, point b), termes introductifs	Article 3, paragraphe 2, point b), termes introductifs
Article 3, paragraphe 2, point b), premier tiret	Article 3, paragraphe 2, point b) i)
Article 3, paragraphe 2, point b), deuxième tiret	Article 3, paragraphe 2, point b) ii)
Article 3, paragraphe 2, point b), troisième tiret	Article 3, paragraphe 2, point b) iii)
Article 4	Article 4
Article 5	Article 5
Article 6	Article 6
Article 6 bis	Article 7
Article 6 ter	Article 8
Article 7	Article 9
Article 8, premier alinéa, termes introductifs	Article 10, paragraphe 1, termes introductifs
Article 8, premier alinéa, point a) i)	Article 10, paragraphe 1, point a)
Article 8, premier alinéa, point a) ii)	Article 10, paragraphe 1, point b)
Article 8, premier alinéa, point a) iii)	Article 10, paragraphe 1, point c)
Article 8, premier alinéa, point a) iv)	Article 10, paragraphe 1, point d)
Article 8, premier alinéa, partie finale	Article 10, paragraphe 1, termes introductifs
Article 8, premier alinéa, point b), termes introductifs	Article 10, paragraphe 2, termes introductifs
Article 8, premier alinéa, point b) i)	Article 10, paragraphe 2, point a)
Article 8, premier alinéa, point b) ii)	Article 10, paragraphe 2, point b)
Article 8, second alinéa	Article 10, paragraphe 3
Article 9	Article 11
Article 10	Article 12
Article 11	Article 13
Article 12	Article 14
Article 13	Article 15
Article 14	Article 16
—	Article 17
Article 15	Article 18
Article 16	Article 19
Annexe I	Annexe I
Annexe II	Annexe II
Annexe III	Annexe III
—	Annexe IV