

Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (Recueil HSC de 1994)

Deuxième supplément Décembre 2014

À sa quatre-vingt-douzième session, le Comité de la sécurité maritime (MSC) a adopté le 21 juin 2013, par la résolution MSC.351(92), des amendements au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 1994 (Recueil HSC 1994) dont le texte figure ci-après. Ces amendements entrent en vigueur le 1er janvier 2015.

(Le présent supplément inclut également les amendements de 2006, de 2004 et de 2001.)

Chapitre 18

Prescriptions relatives à l'exploitation

1 Le nouveau paragraphe ci-après est inséré après l'actuel paragraphe 8.5.3 :

«**18.5.4** Les membres de l'équipage ayant des responsabilités liées à l'entrée dans les espaces clos ou au sauvetage devraient participer à un exercice concernant l'entrée dans les espaces clos et le sauvetage, qui doit être organisé à bord de l'engin au moins une fois tous les deux mois.».

2 Les actuels paragraphes 18.5.4 à 18.5.10 sont renumérotés 18.5.5 à 18.5.11, respectivement.

3 La première phrase du paragraphe renuméroté 18.5.8 est modifiée comme suit :

«**18.5.8** *Mentions dans le journal de bord*

Les dates auxquelles les appels ont lieu et les comptes rendus des exercices d'abandon du navire, des exercices d'incendie, des exercices visant l'utilisation d'autres engins de sauvetage, des exercices concernant l'entrée dans les espaces clos et le sauvetage et des séances de formation à bord devraient être consignés par écrit dans le journal de bord prescrit par l'Administration.».

4 *Le nouveau paragraphe ci-après est ajouté à la suite du paragraphe renuméroté 18.5.11 :*

«18.5.12 Exercices concernant l'entrée dans les espaces clos et le sauvetage

18.5.12.1 Les exercices concernant l'entrée dans les espaces clos et le sauvetage devraient être planifiés et être effectués en toute sécurité, compte tenu des indications pertinentes fournies dans les recommandations élaborées par l'Organisation*.

* Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires (résolution A.1050(27)).

18.5.12.2 Chaque exercice concernant l'entrée dans les espaces clos et le sauvetage devrait inclure :

- .1 la vérification et l'utilisation de l'équipement de protection individuelle nécessaire pour entrer;
- .2 la vérification et l'utilisation du matériel et des procédures de communication;
- .3 la vérification et l'utilisation des instruments de mesure de l'atmosphère dans les espaces clos;
- .4 la vérification et l'utilisation du matériel et des procédures de sauvetage; et
- .5 des consignes sur les soins de première urgence et les techniques de réanimation.

18.5.12.3 Les risques associés aux espaces clos et les procédures de bord pour entrer en toute sécurité dans ces espaces devraient tenir compte, selon qu'il convient, des indications pertinentes fournies dans les recommandations élaborées par l'Organisation*.

* Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires (résolution A.1050(27)).».

5 *Dans la table des matières, les nouveaux paragraphes et les paragraphes renumérotés sont mis à jour.*

Premier supplément

Amendements de 2006, de 2004 et de 2001

Amendements de 2006

Les présents amendements ont été adoptés le 8 décembre 2006 par le Comité de la sécurité maritime par la résolution MSC.221(82). Ces amendements entrent en vigueur le 1er juillet 2008.

Chapitre premier

Généralités et prescriptions générales

1 *Renommer l'actuel paragraphe 1.2, qui devient le paragraphe 1.2.1, et ajouter le nouveau paragraphe 1.2.2 suivant :*

«**1.2.2** Il devrait être interdit d'installer des matériaux neufs qui contiennent de l'amiante dans la construction de la structure, des machines, des installations électriques et de l'équipement d'un engin auquel le présent Recueil s'applique, sauf pour :

- .1 les palettes utilisées dans les compresseurs rotatifs à palettes et dans les pompes rotatives à vide à palettes;
- .2 les joints et garnitures d'étanchéité utilisés pour la circulation des fluides lorsque, à des températures élevées (dépassant 350°C) ou à des pressions élevées (dépassant 7×10^6 Pa), il y a un risque d'incendie, de corrosion ou de toxicité; et
- .3 les dispositifs souples ou flexibles d'isolation thermique utilisés pour faire face à des températures supérieures à 1 000°C.».

Chapitre 8

Engins et dispositifs de sauvetage

2 *Après le paragraphe 8.9.7.1.2, insérer le nouveau paragraphe 8.9.7.2 suivant :*

«**8.9.7.2** Outre qu'ils devraient faire l'objet d'un entretien aux intervalles prescrits ci-dessus, les dispositifs d'évacuation en mer (MES) devraient, en plus ou parallèlement, être déployés depuis l'engin par roulement aux intervalles qui seront fixés par l'Administration, étant entendu que chacun de ces dispositifs doit être déployé au moins une fois tous les six ans.».

3 *Au paragraphe 8.9.1, remplacer le titre «Disponibilité opérationnelle» par «Généralités». Renuméroter le paragraphe 8.9.1, qui devient le paragraphe 8.9.1.1, et insérer les nouveaux paragraphes 8.9.1.2 et 8.9.1.3 suivants :*

«8.9.1.2 Avant d'approuver des engins ou dispositifs de sauvetage nouveaux, l'Administration devrait s'assurer que ces engins ou dispositifs :

- .1** assurent un degré de sécurité au moins équivalent à celui qui est exigé par les prescriptions du présent chapitre et ont été évalués et mis à l'essai conformément aux recommandations de l'Organisation* ; ou
- .2** ont subi avec succès, à la satisfaction de l'Administration, une évaluation et des essais qui sont équivalents pour l'essentiel à l'évaluation et aux essais prescrits dans ces recommandations.

8.9.1.3 Une Administration qui autorise de plus longs intervalles entre deux entretiens de radeaux de sauvetage conformément aux dispositions énoncées en 8.9.1.2 devrait le notifier à l'Organisation conformément à la règle 1/5 b) de la Convention.

* Se reporter au Recueil de règles pratiques pour l'évaluation, la mise à l'essai et l'acceptation des prototypes d'engins et de dispositifs de sauvetage nouveaux (résolution A.520(13)).».

4 *Après le paragraphe 8.9.9, insérer le nouveau paragraphe 8.9.10 suivant :*

«8.9.10 *Entretien périodique des engins de mise à l'eau*

Les engins de mise à l'eau :

- .1** devraient faire l'objet d'un entretien aux intervalles recommandés conformément aux consignes pour l'entretien à bord, comme l'exige la règle III/36 de la Convention;
- .2** devraient faire l'objet d'un examen approfondi lors des visites annuelles prescrites au paragraphe 1.5.1.3; et
- .3** devraient, après avoir fait l'objet de l'examen prévu en .2 ci-dessus, être soumis à un essai dynamique du frein du treuil à la vitesse maximale d'aménagement. La charge à appliquer doit être la masse de l'embarcation ou radeau de sauvetage ou du canot de secours sans personne à bord; toutefois, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, cet essai doit être effectué avec une charge d'essai égale à 1,1 fois le poids de l'embarcation ou radeau de sauvetage ou du canot de secours avec son plein chargement en personnes et en armement.».

5 Après le paragraphe 8.9.10, insérer le nouveau paragraphe 8.9.11 suivant :

«8.9.11 Engins ou dispositifs de sauvetage nouveaux

Une Administration qui approuve, pour les radeaux de sauvetage gonflables, des dispositifs neufs et nouveaux conformément à 8.9.1.2, peut accroître l'intervalle entre deux entretiens sous réserve que les conditions ci-après soient remplies :

- .1 lorsqu'ils font l'objet d'entretiens à des intervalles plus longs, les dispositifs neufs et nouveaux de radeaux de sauvetage devraient, pendant ces intervalles, rester conformes à la norme qui était requise lors de leur mise à l'essai;
- .2 le système de radeaux de sauvetage devrait être vérifié à bord par du personnel qualifié conformément aux dispositions de 8.7; et
- .3 des entretiens à des intervalles ne dépassant pas cinq ans devraient être effectués conformément aux recommandations de l'Organisation.».

6 Après le paragraphe 8.9.11, insérer le nouveau paragraphe 8.9.12 suivant :

«8.9.12 Une Administration qui autorise de plus longs intervalles entre deux entretiens de radeaux de sauvetage conformément aux dispositions énoncées en 8.9.11 devrait le notifier à l'Organisation conformément à la règle 1/5 b) de la Convention.*

* Se reporter au Recueil de règles pratiques pour l'évaluation, la mise à l'essai et l'acceptation des prototypes d'engins et de dispositifs de sauvetage nouveaux (résolution A.520(13)).».

Chapitre 13

Équipement de navigation

7 Renuméroter l'actuel paragraphe 13.14.2, qui devient le paragraphe 13.14.3, et insérer le nouveau paragraphe 13.14.2 suivant :

«13.14.2 Tous les engins, y compris les engins existants, devraient être équipés d'un ECDIS au plus tard le 1er juillet 2010.».

Chapitre 14

Radiocommunications

8 *Remplacer le texte actuel du paragraphe 14.1 par ce qui suit :*

«**14.1** Les engins devraient être équipés du matériel de radio-communication indiqué au chapitre 14 du Recueil HSC 2000 (résolution MSC.97(73), telle que modifiée jusqu'à la résolution MSC.222(82) comprise), lequel doit être installé et exploité conformément aux dispositions dudit chapitre.».

Annexe 1

Modèle de certificat de sécurité pour engin à grande vitesse

9 *Dans la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse, insérer dans la section 5, après la rubrique 13, la nouvelle rubrique 14 suivante :*

«**14** **Système d'identification et de suivi à grande distance**»

et renuméroter la rubrique 14 qui devient la rubrique 15.

Annexe 7

Stabilité des engins multicoques

10 *Remplacer les références à «2.9» et à «2.4» figurant, respectivement, aux paragraphes 1.4.1 et 2.5 par «2.10» et «2.6», respectivement.*

Amendement de 2004

Le présent amendement a été adopté le 10 décembre 2004 par le Comité de la sécurité maritime par la résolution MSC.174(79) et entre en vigueur le 1er juillet 2006.

Annexe

Modèle de Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse

Dans le modèle de Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse, entre la section commençant par les mots «Le présent certificat est valable jusqu'au» et la section commençant par les mots «Délivré à», insérer la nouvelle section ci-après :

«Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent
certificat est délivré :
(jj/mm/aaaa)».

Amendements de 2001

Les présents amendements ont été adoptés le 6 juin 2001 par le Comité de la sécurité maritime par la résolution MSC.119(74) et entrent en vigueur le 1er janvier 2003.

Chapitre premier

Généralités et prescriptions générales

- 1 *Modifier comme suit le texte actuel du paragraphe 1.3.3.1 :*
«aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploités par ce gouvernement et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales;».
- 2 *Ajouter la nouvelle phrase ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 1.3.3.5 :*
«Cependant, les navires de guerre et navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploités par ce gouvernement et utilisés exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales sont encouragés à agir d'une manière compatible avec le présent Recueil, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique.».

Chapitre 13

Équipement de navigation

- 3 *Modifier comme suit le titre du chapitre 13 :*

*«Systèmes et équipement de navigation de bord
et enregistreur des données du voyage*»*

* D'après la règle X/3.1.1 de la Convention SOLAS, les dispositions du chapitre V de la Convention s'appliquent également aux engins à grande vitesse, à l'exception des dispositions des règles V/18, V/19 et V/20.».

- 4 *Modifier comme suit le texte actuel du paragraphe 13.1 :*

«13.1 Généralités

13.1.1 Le présent chapitre vise l'équipement qui est nécessaire à la navigation de l'engin et non à la sécurité du fonctionnement de l'engin. Les dispositions énoncées dans les paragraphes qui suivent représentent les prescriptions minimales requises pour la sécurité de la navigation dans des conditions normales à moins que l'Administration n'ait la preuve qu'un degré de sécurité équivalent est assuré par d'autres moyens.

13.1.2 L'équipement et son installation devraient être jugés satisfaisants par l'Administration.

13.1.3 L'Administration devrait déterminer dans quelle mesure les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux engins d'une jauge brute inférieure à 150.».

5 *Ajouter les nouveaux paragraphes ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 13.12 :*

«13.13 Enregistreurs des données du voyage (VDR)*

13.13.1 Afin de faciliter les enquêtes sur les accidents, les engins à passagers ci-après devraient être équipés d'un enregistreur des données du voyage (VDR) aux dates indiquées :

- .1 les engins rouliers à passagers, au plus tard à la date de la première visite effectuée après le 1er janvier 2003; et
- .2 les engins à passagers autres que les engins rouliers à passagers, au plus tard le 1er janvier 2004.

13.13.2 L'Administration peut dispenser les engins à passagers autres que les engins rouliers à passagers de s'équiper d'un VDR s'il peut être démontré qu'il n'est ni raisonnable ni possible dans la pratique de raccorder un VDR aux appareils dont l'engin est déjà équipé.

13.13.3 L'enregistreur des données du voyage (VDR), y compris tous les capteurs, devrait être soumis à un essai annuel de fonctionnement. Cet essai devrait être effectué par un organisme approuvé d'essai ou d'entretien et permettre de vérifier l'exactitude, la pérennité et le caractère récupérable des données enregistrées. En outre, des essais et des inspections devraient être effectués pour s'assurer que toutes les enveloppes de protection et les dispositifs installés pour faciliter la localisation sont en bon état de marche. Une copie du certificat de conformité délivré par l'organisme d'essai, indiquant la date de conformité et les normes de fonctionnement applicables, devrait être conservée à bord de l'engin.

13.14 Cartes marines et publications nautiques

13.14.1 Des engins devraient être pourvus de cartes marines et de publications nautiques permettant de planifier et d'afficher la route de l'engin pour le voyage prévu, d'indiquer la position et de la surveiller tout au long du voyage. Un système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) peut être reconnu comme satisfaisant aux prescriptions du présent paragraphe relatives à l'emport de cartes.

* Se reporter à la Recommandation sur les normes de fonctionnement des enregistreurs des données du voyage (VDR) de bord (résolution A.861(20)).

13.14.2 Des dispositifs de secours devraient être prévus pour assurer la fonction prescrite au paragraphe 13.14.1, si cette fonction est assurée en partie ou entièrement par des moyens électroniques*.

13.15 Système d'identification automatique (AIS)

13.15.1 Les engins devraient être pourvus d'un système d'identification automatique (AIS) aux dates indiquées :

- .1 dans le cas des engins à passagers, au plus tard le 1er juillet 2003;
- .2 dans le cas des engins à cargaisons d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, au plus tard le 1er juillet 2006; et
- .3 dans le cas des engins à cargaisons d'une jauge brute inférieure à 3 000, au plus tard le 1er juillet 2007.

13.15.2 L'AIS devrait :

- .1 fournir automatiquement aux stations côtières, navires et aéronefs équipés du matériel approprié des renseignements qui incluent notamment l'identité de l'engin, son type, son cap, sa vitesse, ses conditions de navigation, ainsi que d'autres renseignements liés à la sécurité;
- .2 recevoir automatiquement ces renseignements des navires et engins équipés du même matériel;
- .3 surveiller et suivre les navires; et
- .4 échanger des données avec les installations à terre.

13.15.3 Les prescriptions de 13.15.2 ne devraient pas être appliquées lorsque des règles, normes ou accords internationaux exigent la protection des renseignements concernant la navigation.

13.15.4 L'AIS devrait être exploité compte tenu des directives élaborées par l'Organisation†.

* Un dossier approprié de cartes marines sur papier peut servir de dispositif de secours pour ECDIS. D'autres dispositifs de secours pour ECDIS sont acceptables (voir l'appendice 6 de l'annexe à la résolution A.817(19), telle que modifiée).

† Se reporter aux Directives relatives au fonctionnement de l'AIS à bord des navires, adoptées par la résolution A.917(22), et telle que modifiée par la résolution A.956(23).».

6 *Renommer l'actuel paragraphe 13.13, qui devient le paragraphe 13.16.*

Annexe 1

Modèle de Certificat de sécurité pour engin à grande vitesse

FICHE D'ÉQUIPEMENT VISANT À SATISFAIRE AUX PRESCRIPTIONS DU RECUEIL INTERNATIONAL DE RÈGLES DE SÉCURITÉ APPLICABLES AUX ENGIN À GRANDE VITESSE

7 *Ajouter la nouvelle section 5 ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 4.3 :*

«5 *Détails des systèmes et du matériel de navigation*

1.1	Compas magnétique	.....
1.2	Gyrocompas	.....
2	Appareil de mesure de la vitesse et de la distance	.....
3	Sondeur à écho	.....
4.1	Radar à 9 GHz	.....
4.2	Deuxième radar (à 3 GHz/à 9 GHz*)	.....
4.3	Aide de pointage radar automatique (APRA)/ aide à la poursuite automatique (ATA)*	.....
5	Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de navigation à infrastructure terrestre/ autres moyens de détermination de la position*†	.....
6.1	Indicateur du taux de giration	.....
6.2	Indicateur d'angle de barre/indicateur du sens de poussée du système de conduite*	.....
7.1	Cartes marines/système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS)*	.....
7.2	Dispositifs de secours pour ECDIS	.....
7.3	Publications nautiques	.....
7.4	Dispositif de secours pour les publications nautiques	.....
8	Projecteur	.....
9	Fanal à signaux de jour	.....
10	Matériel de vision nocturne	.....
11	Moyens indiquant le mode du système de propulsion	.....
12	Aide automatique à la conduite (pilote automatique)	.....
13	Système d'identification automatique (AIS)	.....
14	Enregistreur des données du voyage (VDR)	.....

* Rayer les mentions inutiles.

† Si «autres moyens», il faudrait préciser lesquels.»

