

Convention
SOLAS

ÉDITION RÉCAPITULATIVE DE 2024

Supplément
Janvier 2026

Depuis la publication de l'édition récapitulative de 2024 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), le Comité de la sécurité maritime (MSC) a adopté, à ses cent sixième, cent septième et cent huitième sessions, les amendements ci-après.

Résolution	Modifie	Applicable au	Page
MSC.520(106)	Chapitre II-2 Construction – Prévention, détection et extinction de l’incendie (Partie A – Règles 1 et 3; Partie B – Règle 4)	1er janvier 2026	2
MSC.522(106)	Appendice Certificats	1er janvier 2026	4
MSC.532(107)	Chapitre II-1 Construction – Structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques (Partie A – Règle 2; Partie A-1 – Règle 3-13) Chapitre II-2 Construction – Prévention, détection et extinction de l’incendie (Partie A – Règle 1; Partie C – Règle 10) Chapitre V Sécurité de la navigation (Règles 1, 18 et 19) Chapitre XIV Mesures de sécurité applicables aux navires exploités dans les eaux polaires (Règles 2, 3 et 3-1) Appendice Certificats	1er janvier 2026	8
MSC.533(107)	Appendice Certificats	1er janvier 2026	15
MSC.534(107)	Appendice Certificats	1er janvier 2026	16
MSC.550(108)	Chapitre II-2 Construction – Prévention, détection et extinction de l’incendie (Partie B – Règle 4; Partie C – Règles 7 et 9; Partie G – Règle 20) Chapitre V Sécurité de la navigation (Règles 31 et 32)	1er janvier 2026	17

Résolution MSC.520(106)

adoptée le 10 novembre 2022

Chapitre II-2 Construction – Prévention, détection et extinction de l'incendie

Partie A Généralités

Règle 1

Application

1 Le paragraphe 2.5 est remplacé par le texte suivant :

«**2.5** Les navires construits avant le 1er juillet 2012 doivent aussi satisfaire aux prescriptions de la règle 10.10.1.2, telle qu'adoptée par la résolution MSC.338(91), ainsi qu'à celles des règles 4.2.1.6 à 4.2.1.8, telles que modifiées par la résolution MSC.520(106).»

Règle 3

Définitions

2 Les nouveaux paragraphes ci-après sont ajoutés après le paragraphe 58 :

«**59** *Cas confirmé (point d'éclair)* : lorsqu'un échantillon représentatif est analysé par un laboratoire agréé*, conformément à des normes jugées acceptables par l'Organisation†, et que le point d'éclair mesuré est inférieur à 60 °C.

* Le laboratoire doit être agréé conformément à la norme ISO/CEI 17025:2017, ou à une norme équivalente, pour effectuer l'essai visant à déterminer le point d'éclair conformément à la norme ISO 2719:2016.

† Norme ISO 2719:2016, *Détermination du point d'éclair – Méthode Pensky Martens en vase clos, méthode A (pour les distillats) ou méthode B (pour les combustibles résiduels)*.

60 L'échantillon représentatif est un spécimen du produit dont les caractéristiques physiques et chimiques sont identiques aux caractéristiques moyennes du volume total qui fait l'objet de l'échantillonnage.

61 L'expression *combustible liquide* est définie à la règle 1 de l'Annexe I de la *Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires*, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif.»

Partie B Prévention de l'incendie et de l'explosion

Règle 4

Probabilité d'inflammation

3 À la fin du paragraphe 2.1.4, le mot «et» est supprimé et à la fin du paragraphe 2.1.5, «.» est remplacé par «;».

4 Les nouveaux alinéas ci-après sont ajoutés à la suite de l'actuel paragraphe 2.1.5 :

«**6** les navires qui transportent du combustible liquide devaient recevoir, avant le soutage, une déclaration signée par le représentant du fournisseur du combustible liquide et attestant que le combustible liquide à livrer est conforme au paragraphe 2.1 de la présente règle, et la méthode d'essai utilisée pour déterminer le point d'éclair. La note de livraison de soutes fournie avec le combustible liquide

livré au navire doit comprendre le point d'éclair, qui doit être indiqué de manière conforme aux normes jugées acceptables par l'Organisation*, ou une déclaration selon laquelle le point d'éclair mesuré est égal ou supérieur à 70 °C†;

* Norme ISO 2719:2016, *Détermination du point d'éclair – Méthode Pensky Martens en vase clos, méthode A (pour les distillats) ou méthode B (pour les combustibles résiduels)*.

† Ces renseignements peuvent être inclus dans la note de livraison de soutes conformément à la règle 18 de l'Annexe VI de MARPOL.

- .7 les Gouvernements contractants s'engagent à faire en sorte que les autorités compétentes désignées par elles informent l'Organisation, pour communication aux Gouvernements contractants et aux États Membres, de tous les cas où il est confirmé (point d'éclair) que des fournisseurs de combustible liquide n'ont pas satisfait aux prescriptions du paragraphe 2.1 de la présente règle; et
- .8 les Gouvernements contractants s'engagent à faire en sorte que les autorités compétentes désignées par elles prennent des mesures appropriées à l'encontre des fournisseurs de combustible liquide qui s'avèrent avoir livré du combustible liquide ne satisfaisant pas aux prescriptions du paragraphe 2.1 de la présente règle.»



Résolution MSC.522(106)

adoptée le 10 novembre 2022

Appendice Certificats

Le modèle existant de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge est remplacé par le suivant :

«Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT POUR NAVIRE DE CHARGE

Le présent certificat doit être complété par une fiche d'équipement
pour la sécurité des navires de charge (Modèle E)

(cachet officiel)

(État)

Délivré en vertu des dispositions de la
CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE
DE LA VIE HUMAINE EN MER,
telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif,
sous l'autorité du Gouvernement

(nom de l'État)

par

(personne ou organisme autorisé)

Caractéristiques du navire¹

Nom du navire

Numéro ou lettres distinctifs

Port d'immatriculation

Jauge brute

Port en lourd du navire (tonnes métriques)²

Longueur du navire (règle III/3.12)

Numéro OMI³

¹ Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

² Seulement pour les pétroliers, les navires-citernes pour produits chimiques et les transporteurs de gaz.

³ Conformément au Système intégré de numéros OMI d'identification des navires (résolution A.1215(34)).

Type de navire⁴

- Vraquier
- Pétrolier
- Navire-citerne pour produits chimiques
- Transporteur de gaz
- Navire de charge autre que ceux énumérés ci-dessus

Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent ou, le cas échéant, date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé _____

IL EST CERTIFIÉ :

- 1 Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle I/8 de la Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif.
- 2 Qu'à la suite de cette visite, il a été constaté :
 - 2.1 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et les plans concernant la lutte contre l'incendie;
 - 2.2 que les engins de sauvetage et le matériel d'armement des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours étaient conformes aux prescriptions de la Convention;
 - 2.3 que le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre conformément aux prescriptions de la Convention;
 - 2.4 que le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques;
 - 2.5 que le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la Convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur;
 - 2.6 que le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions pertinentes de la Convention;
 - 2.7 que le navire a fait/n'a pas fait⁴ l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application des règles II-2/17 / III/38⁴ de la Convention;
 - 2.8 qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour la protection contre l'incendie/les engins et dispositifs de sauvetage⁴ est/n'est pas⁴ joint au présent Certificat.
- 3 Que le navire est exploité conformément à la règle III/26.1.1.1⁵ à l'intérieur des limites de la zone d'exploitation _____
- 4 Qu'en appliquant la règle I/6 b), le Gouvernement a instauré :
 - des visites annuelles obligatoires;
 - des inspections inopinées.
- 5 Qu'un certificat d'exemption a/n'a pas⁴ été délivré.

⁴ Rayer la mention inutile.

⁵ Se reporter aux amendements de 1983 à la Convention SOLAS (résolution MSC.6(48)), applicables aux navires construits le 1er juillet 1986 ou après cette date, mais avant le 1er juillet 1998, dans le cas des embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique à bord.

Le présent certificat est valable jusqu'au _____

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

Délivré à _____
(lieu de délivrance du certificat)

Le _____
(date de délivrance)

_____ (signature de l'agent autorisé
qui délivre le certificat)

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)



Visite intermédiaire (pour les navires-citernes âgés de 10 ans ou plus)

IL EST CERTIFIÉ que, lors d'une visite intermédiaire prescrite par la règle I/8 de la Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, il a été constaté que le navire satisfaisait aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Signé _____
(signature de l'agent autorisé)

Lieu _____

Date _____

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Visites annuelles obligatoires ou inspections inopinées

Il est certifié que le navire a fait l'objet d'une visite effectuée conformément à la règle I/6 b) de la Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, et aux recommandations pertinentes de l'Organisation⁶.

Visite annuelle obligatoire^{4, 7}

Signé _____
(signature de l'agent autorisé)

Inspection inopinée⁴

Lieu _____

Date _____

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Conformément aux dispositions de la règle I/14 de la Convention, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, la validité du présent certificat est prorogée jusqu'au _____.

Signé _____
(signature de l'agent autorisé)

Lieu _____

Date _____

(cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)



⁴ Rayer la mention inutile.

⁶ Se reporter aux Directives sur les visites prescrites par le Protocole SOLAS de 1978, le *Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques* (Recueil IBC) et le *Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz* (Recueil IGC) (résolution A.560(14), telle que modifiée) et aux sections pertinentes des Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC), 2025 (résolution A.1207(34)).

⁷ Une visite intermédiaire, mais non une inspection inopinée, peut être effectuée à la place d'une visite annuelle obligatoire.»

Résolution MSC.532(107)

adoptée le 8 juin 2023

Chapitre II-1

Construction – Structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques

Partie A

Généralités

Règle 2

Définitions

1 Les nouveaux paragraphes ci-après sont ajoutés après le paragraphe 29 :

«30 Appareil de levage désigne tout matériel de manutention des charges à bord du navire :

- .1 utilisé pour effectuer le chargement, le transfert et le déchargement de la cargaison;
- .2 utilisé pour lever ou abaisser les panneaux d'écouille ou les cloisons mobiles;
- .3 utilisé comme grue du local des machines;
- .4 utilisé comme grue de manutention des cargaisons;
- .5 utilisé comme grue de manutention des manches à cargaison;
- .6 utilisé pour mettre à l'eau et récupérer les annexes et applications analogues; et
- .7 utilisé comme grue pour le transport de personnel.

31 Treuil de manutention des ancrs désigne tout treuil utilisé en vue de déployer, récupérer et repositionner des ancrs et des aussières d'amarrage au cours d'opérations sous-marines.

32 Accessoire amovible désigne une pièce d'équipement des navires au moyen de laquelle une charge peut être attachée à un appareil de levage ou à un treuil de manutention des ancrs, mais qui ne fait pas partie intégrante de l'appareil ou de la charge.

33 L'expression «installés le 1er janvier 2026 ou après cette date», telle qu'elle figure à la règle 3-13.2, désigne :

- .1 pour les navires dont la quille est posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1er janvier 2026 ou après cette date, toute date d'installation à bord du navire; ou
- .2 pour les navires autres que ceux visés en .1, y compris ceux construits avant le 1er janvier 2009, la date de livraison contractuelle des appareils de levage ou treuils de manutention des ancrs ou, en l'absence d'une telle date, la date de livraison effective des appareils de levage ou treuils de manutention des ancrs au navire le 1er janvier 2026 ou après cette date.»

Partie A-1

Structure des navires

2 La nouvelle règle ci-après est ajoutée après l'actuelle règle II-1/3-12 :

«Règle 3-13

Appareils de levage et treuils de manutention des ancrs

1 Application

1.1 Sauf disposition expresse contraire, la présente règle s'applique aux appareils de levage, aux treuils de manutention des ancrs et aux accessoires amovibles utilisés avec les appareils de levage et les treuils de manutention des ancrs.

1.2 Nonobstant ce qui précède, la présente règle ne s'applique pas aux :

- .1** appareils de levage à bord de navires certifiés en tant qu'unités mobiles de forage au large*;
- .2** appareils de levage utilisés à bord de navires pour la construction offshore, comme les navires poseurs de canalisations/câbles, les câbliers/navires-ateliers ou les navires desservant des installations offshore, y compris les navires affectés à des travaux de démantèlement, qui satisfont à des normes jugées acceptables par l'Administration;
- .3** équipement mécanique intégré pour ouvrir et fermer les panneaux d'écouille; et
- .4** dispositifs de mise à l'eau des engins de sauvetage conformes au *Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage* (Recueil LSA).

1.3 L'Administration détermine dans quelle mesure les dispositions des paragraphes 2.1 et 2.4 ne s'appliquent pas aux appareils de levage dont la charge maximale de sécurité est inférieure à 1 000 kg.

2 Conception, construction et installation

2.1 Les appareils de levage installés le 1er janvier 2026 ou après cette date doivent :

- .1** être conçus, construits et installés conformément aux prescriptions d'une société de classification reconnue par l'Administration conformément aux dispositions de la règle XI-1/1 ou à des normes jugées acceptables par l'Administration qui assurent un degré de sécurité équivalent; et
- .2** être soumis à des essais de charge et faire l'objet d'un examen approfondi après leur installation et avant d'être utilisés pour la première fois et après des réparations, modifications ou transformations d'une importance majeure.

2.2 Les treuils de manutention des ancrs installés le 1er janvier 2026 ou après cette date doivent être conçus, construits, installés et mis à l'essai d'une manière jugée satisfaisante par l'Administration, conformément aux directives élaborées par l'Organisation†.

2.3 Les appareils de levage installés le 1er janvier 2026 ou après cette date doivent porter une marque permanente indiquant la charge maximale de sécurité (CMS) et être accompagnés de pièces justificatives.

2.4 Les appareils de levage installés à bord de navires avant le 1er janvier 2026 doivent être mis à l'essai et faire l'objet d'un examen approfondi, conformément aux directives élaborées par l'Organisation‡, et satisfaire aux dispositions du paragraphe 2.3 au plus tard à la date de la première visite de renouvellement effectuée le 1er janvier 2026 ou après cette date.

2.5 Les appareils de levage installés à bord de navires avant le 1er janvier 2026 doivent être mis à l'essai et faire l'objet d'un examen approfondi, conformément aux directives élaborées par l'Organisation†, au plus tard à la date de la première visite de renouvellement effectuée le 1er janvier 2026 ou après cette date.

3 Entretien, exploitation, inspection et mise à l'essai

Tous les appareils de levage et treuils de manutention des ancrs, quelle que soit leur date d'installation, et tous les accessoires amovibles utilisés avec des appareils de levage et treuils de manutention des ancrs quels qu'ils soient, doivent être mis à l'essai en conditions d'exploitation, faire l'objet d'un examen approfondi, et être inspectés, exploités et entretenus conformément aux directives élaborées par l'Organisation†, ‡.

4 Appareils de levage et treuils de manutention des ancrs hors de fonctionnement

Sauf dans les cas visés par la règle I/11 c), si toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir en état de fonctionnement les appareils de levage, les treuils de manutention des ancrs et les accessoires amovibles auxquels s'applique la présente règle, les défauts de fonctionnement de ce matériel ne doivent pas être considérés comme rendant le navire inapte à prendre la mer ou comme une raison pour le retenir dans un port, à condition que le capitaine ait pris des mesures pour tenir compte du fait que l'appareil de levage ou le treuil de manutention des ancrs était hors de fonctionnement lors de la planification et de l'exécution d'un voyage sûr†, ‡.

* Les navires certifiés en tant qu'unités mobiles de forage au large sont ceux qui sont visés par le *Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large, 2009* (Recueil MODU) et qui ont à bord un certificat prévu par le Recueil MODU délivré par l'Administration ou par un organisme reconnu. Le port de ce certificat couvre les versions électroniques autorisées disponibles à bord.

† Se reporter aux Directives relatives aux treuils de manutention des ancrs (MSC.1/Circ.1662).

‡ Se reporter aux Directives relatives aux appareils de levage (MSC.1/Circ.1663).»

Chapitre II-2 Construction – Prévention, détection et extinction de l'incendie

Partie A Généralités

Règle 1

Application

2 Prescriptions applicables aux navires existants

3 *Le nouveau paragraphe 2.10 ci-après est inséré à la suite de l'actuel paragraphe 2.9 :*

«**2.10** Tous les navires construits avant le 1er janvier 2026 doivent satisfaire à la règle 10.11.2, telle qu'adoptée par la résolution MSC.532(107), au plus tard à la date de la première visite* effectuée le 1er janvier 2026 ou après cette date.

* Se reporter à l'Interprétation uniforme de l'expression «première visite» mentionnée dans les règles de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1290).»

Partie C Confinement de l'incendie

Règle 10

Lutte contre l'incendie

4 *La nouvelle section 11 ci-après est insérée à la suite de l'actuelle section 10 :*

«11 Restrictions applicables aux agents d'extinction de l'incendie

Le présent paragraphe a pour objectif de protéger les personnes à bord contre une exposition aux substances dangereuses utilisées pour la lutte contre l'incendie, et de réduire au minimum les effets des agents d'extinction de l'incendie jugés nuisibles pour l'environnement.

11.1 Application

Le présent paragraphe s'applique aux navires construits le 1er janvier 2026 ou après cette date.

11.2 Généralités

11.2.1 Lorsqu'elles sont enlevées du navire, les substances interdites visées par le présent paragraphe doivent être livrées à des installations de réception à terre appropriées.

11.2.2 L'utilisation ou le stockage d'agents d'extinction de l'incendie contenant de l'acide perfluorooctane sulfonique (PFOS) doivent être interdits.»

Chapitre V

Sécurité de la navigation

Règle 2

Définitions

5 Les nouveaux paragraphes ci-après sont ajoutés après l'actuel paragraphe 7 :

«8 Vraquier désigne un vraquier tel que défini à la règle XII/1.1*.

9 Porte-conteneurs désigne un navire qui est destiné essentiellement à transporter des conteneurs[†].»

* Se reporter à la Clarification du terme «vraquier» et mesures recommandées pour appliquer les règles de la Convention SOLAS aux navires qui transportent occasionnellement des cargaisons sèches en vrac et ne sont pas considérés comme étant des vraquiers au sens de la règle XII/1.1 et du chapitre II-1 (résolution MSC.277(85)).

† Se reporter au terme *conteneur* tel que défini à l'article II de la *Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs* (Convention CSC de 1972).»

Règle 18

Approbation, visites et normes de fonctionnement des systèmes et matériel de navigation et des enregistreurs des données du voyage

6 La référence ci-après est ajoutée à la note de bas de page se rapportant au paragraphe 2 :

«Normes de performance des clinomètres électroniques (résolution MSC.363(92))».

Règle 19

Prescriptions relatives à l'emport des systèmes et du matériel de navigation de bord

2 Matériel et systèmes de navigation à bord

7 Le nouveau paragraphe 2.12 ci-après est ajouté après l'actuel paragraphe 2.11 :

«2.12 Les porte-conteneurs et les vraquiers d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000 construits le 1er janvier 2026 ou après cette date doivent être équipés d'un clinomètre électronique ou d'un autre moyen qui puisse déterminer, afficher et enregistrer le mouvement de roulis du navire.»

Chapitre XIV

Mesures de sécurité applicables aux navires exploités dans les eaux polaires

Règle 2

Application

8 Le texte de la règle 2 est remplacé par le texte suivant :

«Règle 2

Application

1 Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires exploités dans les eaux polaires suivants* :

- .1 les navires auxquels a été délivré un certificat en vertu des dispositions du chapitre I;

* Se reporter aux Mesures de sécurité intérimaires applicables aux navires exploités dans les eaux polaires qui ne sont pas titulaires d'un certificat délivré en vertu de la Convention SOLAS (résolution A.1137(31)).

- .2 les navires de pêche d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 24 m;
- .3 les yachts de plaisance d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui n'assurent pas un service commercial; et
- .4 les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 500.

2 Les navires soumis aux dispositions du paragraphe 1.1 construits avant le 1er janvier 2017 doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes du Recueil sur la navigation polaire au plus tard à la date de la première visite intermédiaire ou de renouvellement, selon celle qui intervient en premier, après le 1er janvier 2018.

3 Les navires soumis aux dispositions du paragraphe 1.2, 1.3 ou 1.4 construits avant le 1er janvier 2026 doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes des chapitres 9-1 et 11-1 de la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire au plus tard le 1er janvier 2027.

4 Il faudrait appliquer la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire en tenant compte des recommandations additionnelles qui figurent dans la partie I-B du Recueil sur la navigation polaire.

5 Le présent chapitre ne s'applique pas aux navires appartenant à un Gouvernement contractant et exploités par lui tant que celui-ci les utilise exclusivement pour un service public non commercial. Toutefois, les navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploités par lui tant que celui-ci les utilise exclusivement pour un service public non commercial sont incités à se conduire, dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique, d'une manière compatible avec le présent chapitre.

6 Aucune disposition du présent chapitre ne porte atteinte aux droits ou obligations qu'ont les États en vertu du droit international.»

Règle 3

Prescriptions applicables aux navires auxquels s'applique le présent chapitre

9 Le texte de la règle 3 est remplacé par le texte suivant :

«Règle 3

Prescriptions applicables aux navires auxquels a été délivré un certificat en vertu des dispositions du chapitre I

1 Les navires soumis aux dispositions de la règle 2.1.1 ci-dessus doivent satisfaire aux prescriptions énoncées dans les dispositions de l'introduction relatives à la sécurité et aux dispositions énoncées dans la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire et doivent, en plus de satisfaire aux prescriptions des règles I/7, I/8, I/9 et I/10 qui sont applicables, faire l'objet des visites et obtenir les certificats prévus aux termes dudit Recueil.

2 Les navires soumis aux dispositions de la règle 2.1.1 ci-dessus qui détiennent un certificat délivré en vertu des dispositions du paragraphe 1 doivent être soumis au contrôle prévu par les règles I/19 et XI-1/4. À cette fin, un tel certificat doit être considéré comme un certificat délivré conformément à la règle I/12 ou à la règle I/13.»

10 La nouvelle règle ci-après est ajoutée après l'actuelle règle 3 :

«Règle 3-1

Prescriptions applicables aux navires de pêche d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 24 m, aux yachts de plaisance d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui n'assurent pas un service commercial et aux navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 500

1 Les navires soumis aux dispositions de la règle 2.1.2, 2.1.3 ou 2.1.4 pendant tous leurs voyages effectués dans la zone de l'Antarctique et dans les eaux arctiques situées au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale du Gouvernement de l'État contractant dont le navire est autorisé à battre le pavillon doivent satisfaire aux dispositions des chapitres 9-1 et 11-1 de la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire, compte tenu de l'introduction et des dispositions relatives à la sécurité énoncées aux paragraphes 1.2, 1.4 et 1.5 du chapitre 1 de la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire.

2 Nonobstant le paragraphe 1 ci-dessus, l'Administration décide dans quelle mesure les dispositions des règles 9-1.3.1 et 9-1.3.2 du chapitre 9-1 de la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire ne s'appliquent pas :

- .1 aux navires de pêche d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 24 m; et
- .2 aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 500 qui n'effectuent pas de voyages internationaux.»



Appendice
Certificats

FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES À PASSAGERS (MODÈLE P)

2 **Détail des engins de sauvetage**

11 *Dans le tableau intitulé «**Détail des engins de sauvetage**», le texte des rubriques 10 à 10.2 est remplacé par le texte suivant :*

«

10	Nombre de combinaisons d'immersion	
----	------------------------------------	--

»

Modèle de Certificat de sécurité du matériel
d'armement pour navire de charge

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT
POUR NAVIRE DE CHARGE

Type de navire

12 *Le nouveau type de navire ci-après est ajouté après «Transporteur de gaz» :*
«Porte-conteneurs».

FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LA SÉCURITÉ DU MATÉRIEL D'ARMEMENT
POUR NAVIRES DE CHARGE
(Modèle E)

13 *Remplacer l'intitulé de la fiche d'équipement par «**FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES DE CHARGE**».*

2 **Détail des engins de sauvetage**

14 *Dans le tableau intitulé «**Détail des engins de sauvetage**», le texte des rubriques 9 à 9.2 est remplacé par le texte suivant :*

«

9	Nombre de combinaisons d'immersion	
---	------------------------------------	--

»

3 **Détail des systèmes et du matériel de navigation**

15 *La nouvelle rubrique ci-après est ajoutée après le matériel cité à l'actuelle rubrique 15 (Système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS)) :*

«

16	Clinomètre électronique	
----	-------------------------	--

»

Modèle de Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge

CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE NUCLÉAIRE DE CHARGE

Type de navire

16 *Le nouveau type de navire ci-après est ajouté après «Transporteur de gaz» :*
«Porte-conteneurs».

FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES DE CHARGE
(MODELE C)

2 **Détail des engins de sauvetage**

17 *Dans le tableau intitulé «**Détail des engins de sauvetage**», le texte des rubriques 9 à 9.2 est remplacé par le texte suivant :*

«

9	Nombre de combinaisons d'immersion	
---	------------------------------------	--

»

5 **Détail des systèmes et du matériel de navigation**

18 *La nouvelle rubrique ci-après est ajoutée après le matériel cité à l'actuelle rubrique 15 (Système d'alarme de quart à la passerelle de navigation (BNWAS)) :*

«

16	Clinomètre électronique	
----	-------------------------	--

»



Résolution MSC.533(107)

adoptée le 8 juin 2023

Appendice Certificats

Modèle de Certificat de sécurité du matériel
d'armement pour navire de charge

Type de navire

- 1 Le nouveau type de navire ci-après est ajouté après «Transporteur de gaz» :
«Porte-conteneurs».



Résolution MSC.534(107)

adoptée le 8 juin 2023

Appendice Certificats

Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge

Type de navire

- 1 *Le nouveau type de navire ci-après est ajouté après «Transporteur de gaz» :*
 «Porte-conteneurs».

Modèle de Certificat de sécurité pour navire de charge

Type de navire

- 2 *Le nouveau type de navire ci-après est ajouté après «Transporteur de gaz» :*
 «Porte-conteneurs».



Résolution MSC.550(108)

adoptée le 23 mai 2024

Chapitre II-2

Construction – Prévention, détection et extinction de l'incendie

Partie B

Prévention de l'incendie et de l'explosion

Règle 4

Probabilité d'inflammation

2 Dispositions relatives aux combustibles liquides, à l'huile de graissage et aux autres huiles inflammables

2.1 Restrictions imposées à l'utilisation d'hydrocarbures en tant que combustible

1 À la fin du paragraphe 2.1.7, le mot «et» est supprimé et, à la fin du paragraphe 2.1.8, le symbole «..» est remplacé par «; et».

2 Le nouvel alinéa ci-après est ajouté à la suite de l'actuel paragraphe 2.1.8 :

«9 le combustible liquide livré et utilisé à bord des navires ne doit pas compromettre la sécurité des navires ou porter atteinte à la performance des machines ou être nuisible pour le personnel.»

Partie C

Confinement de l'incendie

Règle 7

Détection et alarme

5 Protection des locaux d'habitation et de service et des postes de sécurité

3 Le texte de l'actuel paragraphe 5.2 est remplacé par le texte suivant :

«5.2 Prescriptions applicables aux navires à passagers transportant plus de 36 passagers

Il doit être prévu un dispositif fixe de détection d'incendie et d'alarme d'incendie dont l'installation et la disposition permettent de déceler la présence de fumée dans les locaux de service, les postes de sécurité et les locaux d'habitation, y compris les coursives, les escaliers et les échappées des locaux d'habitation. Il n'est pas nécessaire d'installer des détecteurs de fumée dans les salles de bain privées et les cuisines. Les locaux présentant un risque d'incendie faible ou nul, tels que les espaces vides, les toilettes publiques, les locaux à gaz carbonique et autres locaux de même nature, n'ont pas à être pourvus d'un dispositif fixe de détection d'incendie et d'alarme d'incendie. Les détecteurs installés dans les cabines, lorsqu'ils se déclenchent, doivent aussi être capables d'émettre, ou de faire émettre, une alarme sonore à l'intérieur du local dans lequel ils se trouvent.»

4 Le texte de l'actuelle section 5.5 (Navires de charge) est remplacé par le texte suivant :

«5.5 Navires de charge

(Les prescriptions du paragraphe 5.5 s'appliquent aux navires construits le 1er janvier 2026 ou après cette date. Les navires construits avant le 1er janvier 2026 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5.5 qui s'appliquaient antérieurement.)

Les locaux d'habitation et de service et les postes de sécurité des navires de charge doivent être protégés par un dispositif fixe de détection d'incendie et d'alarme d'incendie et/ou un dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, de détection d'incendie et d'alarme d'incendie comme suit, selon la méthode de protection adoptée conformément à la règle 9.2.3.1.

5.5.1 Méthode IC

On doit installer un dispositif fixe de détection d'incendie et d'alarme d'incendie. Cette installation doit être disposée de manière que l'on puisse déceler la présence de fumée dans toutes les coursives, tous les escaliers et toutes les échappées des locaux d'habitation ainsi que dans tous les postes de sécurité et les salles de commande de la cargaison.

5.5.2 Méthode IIC

On doit installer un dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, de détection d'incendie et d'alarme d'incendie d'un type approuvé, conforme aux prescriptions pertinentes du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie. Cette installation doit être disposée de façon à protéger les locaux d'habitation, les cuisines et autres locaux de service, à l'exception des locaux qui ne présentent pas un très grand risque d'incendie, comme les espaces vides, les locaux sanitaires, etc. On doit en outre installer un dispositif fixe de détection d'incendie et d'alarme d'incendie qui soit disposé de manière que l'on puisse déceler la présence de fumée dans toutes les coursives, tous les escaliers et toutes les échappées des locaux d'habitation ainsi que dans tous les postes de sécurité et les salles de commande de la cargaison.

5.5.3 Méthode IIIC

On doit installer un dispositif fixe de détection d'incendie et d'alarme d'incendie qui soit disposé de façon à permettre de déceler la présence d'un incendie dans tous les locaux d'habitation et locaux de service et de déceler la présence de fumée dans les coursives, les escaliers et les échappées des locaux d'habitation, à l'exception des locaux qui ne présentent pas un très grand risque d'incendie, comme les espaces vides, les locaux sanitaires, etc. En outre, on doit installer un dispositif fixe de détection d'incendie et d'alarme d'incendie qui soit disposé de manière que l'on puisse déceler la présence de fumée dans toutes les coursives, tous les escaliers et toutes les échappées des locaux d'habitation ainsi que dans tous les postes de sécurité et les salles de commande de la cargaison.»

Règle 9

Localisation de l'incendie

6 Protection des cloisonnements constituant les limites des espaces à cargaison

5 *L'actuel paragraphe 6.1 est supprimé et les paragraphes qui suivent sont renumérotés en conséquence.*

Partie G

Prescriptions spéciales

Règle 20

Protection des locaux à véhicules, des locaux de catégorie spéciale et des espaces rouliers

6 *L'actuel intitulé de la règle 20 est remplacé par l'intitulé suivant :*

«Règle 20

Protection des locaux à véhicules, des locaux de catégorie spéciale, des espaces rouliers ouverts et fermés, et des ponts exposés aux intempéries destinés au transport de véhicules

1 Objet

7 *Le texte de l'actuel paragraphe 1.1 est remplacé par le texte suivant :*

- «1 des systèmes de protection contre l'incendie doivent être prévus pour protéger convenablement le navire contre les risques d'incendie que présentent les locaux à véhicules, les locaux de catégorie

spéciale et les espaces rouliers, ainsi que les ponts exposés aux intempéries destinés au transport de véhicules;»

2 Prescriptions générales

2.1 Application

8 Le nouveau paragraphe 2.1.3 ci-après est ajouté à la suite de l'actuel paragraphe 2.1.2 :

«**2.1.3** Les navires à passagers construits avant le 1er janvier 2026, y compris ceux qui ont été construits avant le 1er juillet 2012, doivent aussi satisfaire aux prescriptions des règles 20.4.1.6, 20.4.4 et 20.6.2.3, telles qu'adoptées par la résolution MSC.550(108).»

3 Précautions contre l'inflammation des vapeurs inflammables dans les locaux à véhicules fermés, les espaces rouliers fermés et les locaux de catégorie spéciale

9 Le texte de l'actuel paragraphe 3.1.5 est remplacé par le texte suivant :

«3.1.5 Ouvertures permanentes

À bord des navires de charge, les ouvertures permanentes ménagées dans le bordé, les extrémités ou le plafond des espaces à cargaison doivent être situées de sorte qu'un incendie dans l'espace à cargaison ne mette pas en danger les zones d'arrimage et les postes d'embarquement pour embarcations et radeaux de sauvetage, ni les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité qui se trouvent dans les superstructures et les roufs situés au-dessus des espaces à cargaison.»

4 Détection et alarme

10 Le nouveau paragraphe ci-après est ajouté sous l'intitulé existant de la section 4 (**Détection et alarme**) :

«Les navires à passagers construits avant le 1er janvier 2026, y compris ceux qui ont été construits avant le 1er juillet 2012, doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 4.1.6 au plus tard à la date de la première visite effectuée le 1er janvier 2028 ou après cette date.»

4.1 Dispositifs fixes de détection d'incendie et d'alarme d'incendie

11 Le texte de l'actuelle section 4.1 (**Dispositifs fixes de détection d'incendie et d'alarme d'incendie**) est remplacé par le texte suivant :

«4.1 Dispositifs fixes de détection d'incendie et d'alarme d'incendie

(Les prescriptions des paragraphes 4.1.1 à 4.1.4 s'appliquent uniquement aux navires à passagers construits le 1er janvier 2026 ou après cette date. Les navires à passagers construits avant le 1er janvier 2026, y compris ceux qui ont été construits avant le 1er juillet 2012, doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 4.1.6 et aux prescriptions du paragraphe 4.1 qui s'appliquaient antérieurement. Les prescriptions du paragraphe 4.1.5 s'appliquent aux navires de charge construits le 1er janvier 2026 ou après cette date. Les navires de charge construits avant le 1er janvier 2026 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 4.1 qui s'appliquaient antérieurement.)

4.1.1 Un dispositif fixe de détection d'incendie et d'alarme d'incendie qui soit identifiable individuellement doit être installé dans les locaux à véhicules, les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers. Ce dispositif doit satisfaire aux prescriptions du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie.

4.1.1.1 Le dispositif fixe de détection d'incendie et d'alarme d'incendie doit pouvoir détecter la fumée et la chaleur dans l'ensemble des locaux à véhicules, des locaux de catégorie spéciale et des espaces rouliers. L'Administration peut accepter des détecteurs de chaleur linéaires en tant que dispositif prescrit pour la détection de la chaleur. Le dispositif doit permettre de déceler rapidement un incendie qui se déclare. L'emplacement des détecteurs doit être jugé satisfaisant par l'Administration compte tenu des effets produits par la ventilation et d'autres facteurs pertinents. Après installation, le dispositif doit être mis à l'essai dans des conditions normales de ventilation et son délai global de réponse doit être jugé satisfaisant par l'Administration.

4.1.2 Si un dispositif fixe à inondation à base d'eau est utilisé dans les locaux à véhicules, les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers, il faut alors installer un dispositif de détection d'incendie et d'alarme d'incendie identifiable qui couvre les mêmes sections que celles couvertes par le dispositif à inondation.

4.1.3 Le dispositif de détection d'incendie et d'alarme d'incendie doit comporter une interface qui présente les renseignements de manière logique et claire pour qu'il soit possible de cerner correctement la situation et de prendre une décision adéquate dans les meilleurs délais. En particulier, la numérotation des sections du dispositif d'alarme doit être identique à celle des sections des autres dispositifs, tels que les dispositifs fixes d'extinction de l'incendie à base d'eau ou le dispositif de vidéosurveillance, s'il en est installé un.

4.1.4 Un dispositif fixe de détection d'incendie et d'alarme d'incendie doit être installé sur la zone du pont exposé aux intempéries des navires à passagers destinée au transport de véhicules. Le dispositif fixe de détection d'incendie doit permettre de déceler rapidement un incendie qui se déclare à n'importe quel emplacement dans cette zone. Le type des détecteurs, leur espacement et leur emplacement doivent être jugés satisfaisants par l'Administration, compte tenu des effets produits par la ventilation, de l'obstacle que constitue le chargement et d'autres facteurs pertinents. Le dispositif peut être configuré différemment en fonction de la série particulière d'opérations à exécuter, par exemple, pendant le chargement ou le déchargement et au cours du voyage, afin de réduire le nombre de fausses alarmes.

4.1.5 À bord des navires de charge, les locaux à véhicules, les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers doivent être équipés d'un dispositif fixe de détection d'incendie et d'alarme d'incendie conforme aux prescriptions du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie. Le dispositif fixe de détection d'incendie doit permettre de déceler rapidement un incendie qui se déclare. Le type des détecteurs, leur espacement et leur emplacement doivent être jugés satisfaisants par l'Administration, compte tenu des effets produits par la ventilation et d'autres facteurs pertinents. Après installation, le dispositif doit être mis à l'essai dans des conditions normales de ventilation et son délai global de réponse doit être jugé satisfaisant par l'Administration.

4.1.6 Pour les navires à passagers construits avant le 1er janvier 2026, y compris ceux qui ont été construits avant le 1er juillet 2012, un dispositif fixe de détection d'incendie et d'alarme d'incendie conforme aux prescriptions du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie doit être installé dans les locaux de catégorie spéciale, les espaces rouliers ouverts et fermés et les locaux à véhicules. Le dispositif fixe de détection d'incendie doit permettre de déceler rapidement un incendie qui se déclare. Le dispositif fixe de détection d'incendie et d'alarme d'incendie doit pouvoir détecter la fumée et la chaleur dans l'ensemble des locaux à véhicules, des locaux de catégorie spéciale et des espaces rouliers. Dans ce contexte, les détecteurs de chaleur doivent satisfaire aux prescriptions relatives à l'espacement des détecteurs de fumée et à la surface qu'ils couvrent. Il n'est nécessaire d'installer des détecteurs de chaleur qu'aux endroits où sont déjà installés des détecteurs de fumée.»

4.3 Locaux de catégorie spéciale

12 *Le texte du paragraphe 4.3.1 est remplacé par le texte suivant :*

«**4.3.1** Un système efficace de ronde doit être assuré dans les locaux de catégorie spéciale.»

13 *Une nouvelle section 4.4 est ajoutée après la section 4.3 (Locaux de catégorie spéciale) :*

«4.4 Vidéosurveillance

(Les prescriptions des paragraphes 4.4.1 et 4.4.2 s'appliquent aux navires construits le 1er janvier 2026 ou après cette date. Les navires à passagers comportant des locaux à véhicules, des locaux de catégorie spéciale et des espaces rouliers construits avant le 1er janvier 2026, y compris ceux qui ont été construits avant le 1er juillet 2012, doivent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 4.4.1 et 4.4.2 au plus tard lors de la première visite effectuée le 1er janvier 2028 ou après cette date.)

4.4.1 À bord des navires à passagers, un dispositif de vidéosurveillance efficace doit être installé dans les locaux à véhicules, les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers afin de surveiller ces locaux et espaces en permanence. Le dispositif doit permettre de consulter immédiatement les images vidéo afin d'identifier rapidement l'emplacement de l'incendie, dans la mesure du possible. Des caméras doivent être installées de façon à couvrir l'ensemble des locaux et espaces, à une hauteur suffisante pour assurer une vue plongeante sur la cargaison et les véhicules après le chargement.

4.4.2 Les vidéos enregistrées par ce dispositif de surveillance doivent pouvoir être visionnées dans un poste de sécurité gardé en permanence ou dans le centre de sécurité pendant 7 jours au moins dans le cas des navires rouliers à passagers construits le 1er janvier 2026 ou après cette date, et pendant 24 heures dans le cas des navires rouliers à passagers existants construits avant le 1er janvier 2026, y compris ceux qui ont été construits avant le 1er juillet 2012.

La correspondance entre chaque caméra vidéo et la section du dispositif fixe d'extinction de l'incendie à base d'eau protégeant les locaux et espaces couverts par cette caméra doit être affichée clairement près de l'écran de contrôle. Il n'est pas obligatoire que l'équipage assure une surveillance continue des images vidéo.»

5 Protection à la construction

14 Le texte de la section 5 (**Protection à la construction et disposition des ouvertures**), ainsi que les notes de bas de page s'y rapportant, sont remplacés par le texte suivant :

«5 Protection à la construction et disposition des ouvertures

(Le présent paragraphe s'applique aux navires construits le 1er janvier 2026 ou après cette date. Les navires à passagers construits avant le 1er janvier 2026 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 qui s'appliquaient antérieurement.)

5.1 Protection à la construction

5.1.1 À bord des navires à passagers transportant plus de 36 passagers, les cloisons et les ponts délimitant les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers doivent être isolés selon la norme «A-60». Toutefois, lorsqu'un local de la catégorie (5), (9) ou (10) défini à la règle 9.2.2.3 se trouve d'un des côtés du cloisonnement, la norme inférieure «A-0» peut être appliquée. Lorsque des citernes de combustible liquide sont situées au-dessous d'un local de catégorie spéciale, le pont entre ces espaces peut être isolé selon la norme inférieure «A-0».

5.1.2 Lorsqu'un local de catégorie spéciale ou un espace roulier est compartimenté au moyen de ponts intérieurs, la norme d'intégrité au feu de ces ponts doit être fixée en fonction de la capacité et de la disposition du dispositif fixe d'extinction de l'incendie à base d'eau. Si ce dispositif ne peut couvrir simultanément la zone applicable au-dessus et en dessous d'un pont donné, alors ce pont doit satisfaire à la norme «A-30» tandis que les rampes ou portes qui pourraient être installées entre les ponts doivent être en acier et conçues de façon à être aussi étanches que possible dans la pratique.

5.2 Disposition des ouvertures dans les espaces rouliers et les locaux de catégorie spéciale

5.2.1 Les ouvertures ménagées dans le bordé, les extrémités ou le plafond des espaces rouliers doivent être situées et disposées de façon qu'un incendie qui se déclarerait dans les espaces rouliers ne mette pas en danger :

- 1 les zones d'arrimage des embarcations et radeaux de sauvetage;
- 2 les postes d'embarquement et les postes de rassemblement, y compris l'accès à ces postes; et
- 3 les locaux d'habitation, les postes de sécurité et les locaux de service normalement occupés qui se trouvent dans les superstructures et les roufs situés au-dessus des espaces rouliers.

Les ouvertures ne sont pas autorisées pour tous les ponts situés directement sous ces objets et sur une distance de sécurité d'au moins 6,0 m, mesurée horizontalement.

5.2.2 Cette prescription ne s'applique pas aux ouvertures équipées de dispositifs de fermeture, telles que les rampes et les portes. Les rampes et les portes doivent être en acier pour tous les ponts situés directement sous les locaux d'habitation, les postes de sécurité et les locaux de service normalement occupés, et au moins du type «A-0» pour tous les ponts situés directement sous les embarcations ou radeaux de sauvetage, les postes d'embarquement et les postes de rassemblement.

5.2.3 Les ouvertures sont toutefois acceptées dans les espaces rouliers situés sous les locaux d'habitation, les postes de sécurité et les locaux de service normalement occupés, lorsque l'intégrité au feu du bordé du navire, y compris les fenêtres et les portes, est du type «A-60» dans une zone rectangulaire mesurée à 6 m horizontalement à l'avant et à l'arrière des ouvertures et verticalement à deux ponts au-dessus du pont dans lequel sont ménagées les ouvertures. Des fenêtres du type «A-0» peuvent être acceptées comme étant équivalentes aux fenêtres du type «A-60» si elles sont protégées par un dispositif à base d'eau dont le débit est au moins de 5,0 ℓ/min/m². Les orifices d'arrivée d'air frais doivent être conçus de sorte que le risque de contamination soit réduit au minimum*.

* Se reporter aux règles II-2/5.2, II-2/8.2, II-2/9.7.1.5 et II-2/20.3.1.4.

5.2.4 Des ouvertures destinées à la ventilation mécanique des espaces rouliers et des locaux de catégorie spéciale peuvent être ménagées sous les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité qui se trouvent dans les superstructures, si ces ouvertures sont protégées par un dispositif de fermeture qui n'est pas susceptible d'être désactivé en cas d'incendie dans les espaces rouliers et qui peut être fermé depuis un emplacement facilement

accessible. Le dispositif de fermeture doit être construit en acier ou dans un autre matériau résistant au feu. Ce type d'ouverture ne peut pas être ménagé sous les embarcations ou radeaux de sauvetage, le générateur d'urgence et les prises d'air de la ou des salle(s) des machines.

5.2.5 Nonobstant ce qui précède, les prises d'air qui desservent les locaux de machines servant à la propulsion principale du navire, à la production d'électricité et à la production d'électricité de secours doivent être situées de façon à réduire au minimum le risque qu'elles soient atteintes par un incendie qui se déclarerait dans les espaces rouliers ou les locaux de catégorie spéciale.

5.3 Disposition des ponts exposés aux intempéries destinés au transport de véhicules

5.3.1 Il faut prendre les dispositions appropriées pour éviter un incendie pleinement développé sur les ponts exposés aux intempéries destinés au transport de véhicules afin qu'un incendie qui se déclarerait dans les espaces rouliers ne mette pas en danger :

- .1 les zones d'arrimage des embarcations et radeaux de sauvetage;
- .2 les postes d'embarquement et les postes de rassemblement, y compris l'accès à ces postes; et
- .3 les locaux d'habitation, les postes de sécurité et les locaux de service normalement occupés qui se trouvent dans les superstructures et les roufs situés à côté du pont exposé aux intempéries.

5.3.2 Il faut prendre les dispositions appropriées pour protéger les locaux d'habitation, les postes de sécurité et les locaux de service normalement occupés et qui se trouvent dans les superstructures et les roufs adjacents au pont exposé aux intempéries destiné aux véhicules de telle manière qu'une distance de sécurité de plus de 6,0 m est prévue.

5.3.3 La distance de sécurité peut être ramenée à 3,0 m lorsque l'intégrité au feu des limites, y compris les fenêtres et les portes, situées à 6,0 m, est du type «A-60». À titre de variante, des limites du type «A-0» peuvent être acceptées comme étant équivalentes si elles sont protégées par un dispositif à base d'eau dont le débit est au moins de 5,0 l/min/m².

5.3.4 Les embarcations et radeaux de sauvetage et les postes d'embarquement, y compris l'accès à ceux-ci, doivent être protégés par une distance de sécurité de plus de 12,0 m. Les distances de sécurité doivent être mesurées horizontalement.

5.3.5 Nonobstant ce qui précède, les prises d'air qui desservent les locaux de machines servant à la propulsion principale du navire, à la production d'électricité et à la production d'électricité de secours doivent être situées de façon à réduire au minimum le risque qu'elles soient atteintes par un incendie qui se déclarerait sur les ponts exposés aux intempéries destinés au transport de véhicules.»

6 Extinction de l'incendie

6.1 Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie

15 *Le paragraphe explicatif existant au-dessous de l'intitulé de l'actuelle section 6.1 (Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie) est remplacé par le paragraphe suivant :*

«(Les prescriptions des paragraphes 6.1.1 et 6.1.2 s'appliquent aux navires construits le 1er juillet 2014 ou après cette date. Les navires construits avant le 1er juillet 2014 doivent satisfaire aux prescriptions des paragraphes 6.1.1 et 6.1.2 qui s'appliquaient antérieurement. Les prescriptions des paragraphes 6.2.1 et 6.2.2 s'appliquent aux navires rouliers à passagers construits le 1er janvier 2026 ou après cette date. Les navires à passagers comportant des locaux à véhicules, des locaux de catégorie spéciale et des espaces rouliers construits avant le 1er janvier 2026, y compris ceux qui ont été construits avant le 1er juillet 2012, doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 6.2.3 au plus tard à la date de la première visite effectuée le 1er janvier 2028 ou après cette date.)»

16 *La nouvelle section 6.2 ci-après est ajoutée après la section 6.1 (Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie), et la section suivante (Extincteurs d'incendie portatifs) et ses paragraphes sont renumérotés en conséquence :*

«6.2 Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie à base d'eau sur les ponts exposés aux intempéries destinés au transport de véhicules

6.2.1 À bord des navires à passagers, un dispositif fixe d'extinction de l'incendie à base d'eau, qui utilise un ou plusieurs canons, doit être installé afin de couvrir les ponts exposés aux intempéries destinés au transport de véhicules. Les canons doivent satisfaire aux dispositions du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie.

6.2.2 À bord des navires à passagers, lorsqu'un dispositif fixe d'extinction de l'incendie à base d'eau est installé, un dispositif d'assèchement doit être prévu afin de couvrir les ponts exposés destinés au transport de véhicules. Il doit être capable d'évacuer au moins 125 % du débit combiné du ou des canons et du nombre d'ajutages de manches d'incendie requis.

6.2.3 Pour les navires à passagers construits avant le 1er janvier 2026, y compris ceux qui ont été construits avant le 1er juillet 2012, un dispositif fixe d'extinction de l'incendie à base d'eau qui utilise un ou plusieurs canons doit être installé afin de protéger certaines zones des ponts exposés aux intempéries destinés au transport de véhicules. Les canons doivent se trouver à des endroits où aucun obstacle n'empêche de protéger les véhicules sur la zone du pont exposé aux intempéries destiné au transport de véhicules, dans toute la mesure du possible. Le fonctionnement d'un canon doit être assuré par des voies d'accès ou des commandes à distance sûres qui ne doivent pas être compromises par un incendie dans la zone protégée par ce canon. Chaque canon doit avoir un débit d'au moins 1 250 ℓ/min. L'Administration peut autoriser des débits inférieurs lorsque le débit requis est irréalisable compte tenu des dimensions et de l'agencement du navire. L'Administration peut également autoriser d'autres dispositions pour les navires qui ont déjà installé un dispositif fixe d'extinction de l'incendie à base d'eau qui utilise un ou plusieurs canons avant le 1er janvier 2026.»

17 Dans la section renumérotée 6.3 (**Extincteurs d'incendie portatifs**), dans la phrase liminaire du paragraphe renuméroté 6.3.2, la référence au paragraphe «6.2.1» est remplacée par «6.3.1» en conséquence, comme suit :

«6.3 Extincteurs d'incendie portatifs

6.3.2 En plus des dispositifs prévus au paragraphe 6.3.1, les locaux à véhicules, les espaces rouliers et les locaux de catégorie spéciale destinés au transport de véhicules automobiles ayant dans leur réservoir le carburant nécessaire à leur propre propulsion doivent être pourvus du matériel d'extinction de l'incendie ci-après :»

18 Une nouvelle section 7, ainsi que la note de bas de page qui s'y rapporte, est ajoutée après l'actuelle section 6 (**Extinction de l'incendie**) comme suit :

«7 Prise de décisions

(Les prescriptions du paragraphe 7 s'appliquent aux navires à passagers construits le 1er janvier 2026 ou après cette date.)

À bord des navires à passagers, les locaux à véhicules, les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers équipés de dispositifs fixes de pulvérisation d'eau sous pression doivent comporter une signalisation et un marquage appropriés au plafond et sur les cloisons, ainsi que sur les cloisonnements verticaux, qui permettent d'identifier facilement les sections du dispositif fixe d'extinction de l'incendie. Les panneaux de signalisation et les marques appropriés doivent être adaptés aux mouvements habituels des membres d'équipage, compte tenu de l'obstacle que constituent le chargement ou les installations fixes. Les panneaux de numérotation des sections doivent être construits dans un matériau photoluminescent*. La numérotation des sections à l'intérieur du local ou de l'espace doit être identique à celle qui est utilisée pour identifier les vannes de section et les sections au centre de sécurité ou au poste de sécurité gardé en permanence.

* Se reporter au chapitre 11 du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie en ce qui concerne l'évaluation et la mise à l'essai des matériaux photoluminescents.»

Chapitre V Sécurité de la navigation

Règle 31

Messages de danger

19 Les nouveaux paragraphes ci-après, ainsi que la note de bas de page qui s'y rapporte, sont insérés après l'actuel paragraphe 1 :

«2.1 Le capitaine de tout navire ayant perdu un ou plusieurs conteneurs de fret est tenu d'envoyer sans tarder, par des moyens appropriés, aux navires se trouvant dans les environs, à l'État côtier le plus proche et à l'État du pavillon, un compte rendu aussi détaillé que possible sur les circonstances de l'événement.

2.2 En cas d'abandon du navire visé au paragraphe 2.1 ou lorsque le compte rendu envoyé par ce navire est incomplet ou impossible à obtenir, la compagnie, telle que définie à la règle IX/1.2, doit, dans toute la mesure du possible, assumer les obligations qui incombent au capitaine aux termes de la présente règle.

2.3 Une fois informé conformément au paragraphe 2.1, l'État du pavillon est tenu de rendre compte à l'Organisation de la perte d'un ou de plusieurs conteneurs de fret*.

* Se reporter à la Notification et diffusion de renseignements par le biais du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) (résolution A.1074(28)).

2.4 Le capitaine de tout navire ayant repéré un ou plusieurs conteneurs de fret à la dérive est tenu d'envoyer sans tarder, par des moyens appropriés, aux navires se trouvant dans les environs et à l'État côtier le plus proche, un compte rendu aussi détaillé que possible sur les circonstances de l'événement.»

20 Les paragraphes 2, 3 et 4 existants sont renumérotés et deviennent les paragraphes 3, 4 et 5, respectivement.

Règle 32

Information requise dans les messages de danger

21 Le nouveau paragraphe ci-après est inséré après l'actuel paragraphe 2 (Cyclones tropicaux) :

«3 Perte ou détection de conteneur(s) de fret

.1 Perte d'un ou de plusieurs conteneurs de fret par un navire

Il est admis que, lors du signalement initial, tous les éléments d'information peuvent ne pas être disponibles. Tout renseignement recueilli ultérieurement et/ou tout renseignement supplémentaire doit être notifié par le capitaine dès que possible après le signalement initial. Le signalement doit inclure les éléments ci-après :

.1 Renseignements d'ordre général

- Type de signalement : perte d'un ou de plusieurs conteneurs de fret par un navire
- Heure (temps universel coordonné) et date
- Identité du navire (numéro OMI/nom/indicatif d'appel/numéro MMSI)
- De : capitaine du navire ou coordonnées du représentant effectuant le signalement en son nom
- À : État côtier le plus proche de l'emplacement où l'incident s'est produit et État du pavillon
- Numéro du message : dans l'ordre chronologique, si d'autres messages concernant la perte de conteneurs de fret sont envoyés après le signalement initial.

Une inspection minutieuse est effectuée dès que la situation est suffisamment sûre pour y procéder. Le nombre ou le nombre estimatif de conteneurs de fret perdus est vérifié. Un message, dans lequel apparaît le nombre ainsi vérifié, porte la mention «final» et est envoyé aux mêmes destinataires.

.2 Signalement de la position*

Position exprimée en latitude et longitude, ou relèvement vrai et distance exprimée en milles marins d'un amer clairement identifié (si possible)

- Position du navire au moment de la perte du ou des conteneurs de fret; ou
- si la position du navire au moment de la perte du ou des conteneurs de fret n'est pas connue, position estimée du navire au moment de la perte du ou des conteneurs de fret; ou
- si la position estimée du navire au moment de la perte du ou des conteneurs de fret n'est pas connue ou ne peut être déterminée, position du navire au moment de la découverte de la perte.

* Le cas échéant, un dispositif d'aide mécanique, électronique et/ou visuelle peut être utilisé pour signaler en temps quasi réel le point de chute du ou des conteneurs de fret.

- .3 Nombre total ou estimatif de conteneurs de fret perdus, selon le cas
- .4 Type de marchandises dans le ou les conteneurs de fret :
- marchandises dangereuses : Oui/Non
 - numéro ONU (s'il est connu)
- .5 Description du ou des conteneurs de fret perdus, dans la mesure où les informations sont disponibles et peuvent être communiquées :
- .1 dimension du ou des conteneurs de fret (par exemple 20 pieds);
 - .2 type du ou des conteneurs de fret (par exemple, conteneur frigorifique); et
 - .3 nombre ou nombre estimatif de conteneurs de fret vides.
- .6 Le capitaine peut fournir les informations supplémentaires ci-après, sans toutefois s'y limiter, si elles sont disponibles et peuvent être communiquées :
- Description de la cargaison, telle que déclarée dans le manifeste de marchandises dangereuses (le cas échéant)
 - Description de tout déversement de la cargaison
 - Direction et vitesse du vent
 - Direction et vitesse du courant marin
 - Estimation de la direction et de la vitesse de la dérive du ou des conteneurs de fret perdus
 - État de la mer et hauteur de vague
- .2 Détection d'un ou de plusieurs conteneurs de fret à la dérive
- .1 Renseignements d'ordre général
 - Type de signalement : détection d'un ou de plusieurs conteneurs de fret à la dérive
 - Heure (temps universel coordonné) et date
 - Identité du navire (numéro OMI/nom/indicatif d'appel/numéro MMSI)
 - De : capitaine du navire
 - À : État côtier le plus proche du lieu de détection
 - .2 Signalement de la position

Heure (temps universel coordonné), date et position du ou des conteneurs de fret repérés, exprimée en latitude et longitude, ou relèvement vrai et distance exprimée en milles marins d'un amer clairement identifié (si possible)
 - .3 Nombre total de conteneurs de fret repérés
 - .4 Le capitaine peut fournir les informations supplémentaires ci-après, sans toutefois s'y limiter, si elles sont disponibles et peuvent être communiquées :
 - Dimension du ou des conteneurs de fret (par exemple 20 pieds)
 - Type du ou des conteneurs de fret (par exemple conteneur frigorifique)
 - Description de tout déversement de la cargaison
 - Direction et vitesse du vent
 - Direction et vitesse du courant marin
 - Estimation de la direction et de la vitesse de la dérive du ou des conteneurs de fret repérés
 - État de la mer et hauteur de vague»