

## ANNEXE 5

### PROJET DE RÉSOLUTION MSC

#### ORIENTATIONS INTÉRIMAIRES DESTINÉES À FACILITER LA MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD DU CAP DE 2012

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT que la Conférence internationale de 2012 sur la sécurité des navires de pêche (la Conférence) avait adopté l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 ("l'Accord"),

RAPPELANT EN OUTRE que lorsqu'elle avait adopté l'Accord, la Conférence avait demandé à l'Organisation d'intensifier ses efforts pour apporter aux Parties et aux États Membres l'assistance dont ils pourraient avoir besoin pour mettre en œuvre l'Accord,

RECONNAISSANT que l'entrée en vigueur et la mise en œuvre de l'Accord contribueront de manière significative à la sécurité des navires de pêche,

RECONNAISSANT ÉGALEMENT qu'il est nécessaire de fournir des orientations aux États qui sont déjà Parties à l'Accord ou qui sont en passe de le devenir, afin de garantir une mise en œuvre uniforme,

RAPPELANT la résolution A.1186(33), dans laquelle figurent les Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC), 2023, lesquelles contiennent des orientations concernant la conduite des visites prescrites par les instruments de l'OMI pertinents,

AYANT EXAMINÉ, à sa [...] session, la recommandation faite par le Sous-comité de l'application des instruments de l'OMI à sa dixième session,

1 ADOPTE les Orientations intérimaires destinées à faciliter la mise en œuvre de l'Accord du Cap de 2012 ("les Orientations intérimaires"), dont le texte figure à l'annexe de la présente résolution;

2 INVITE les Parties et les États Membres intéressés à :

- .1 suivre les orientations intérimaires sur la manière de se conformer aux prescriptions énoncées dans l'Accord en vue d'en garantir la mise en œuvre harmonisée;
- .2 prendre en compte les dispositions de cet accord lorsqu'ils élaborent la législation nationale régissant la sécurité des navires de pêche;
- .3 envisager de prendre les mesures appropriées pour garantir qu'il est gardé une trace écrite du respect des prescriptions de l'Accord par les navires de pêche existants, selon qu'il convient; et

- 4 envisager d'accorder une attention particulière aux cas où un État du pavillon applique déjà une norme de sécurité plus stricte que celle que prévoit l'Accord du Cap, circonstances dans lesquelles il faudrait continuer d'appliquer les normes nationales plus strictes.

## ANNEXE

### **TABLE DES MATIÈRES**

#### ABRÉVIATIONS ET SIGLES

#### PRÉFACE

### **PARTIE A      ORIENTATIONS INTÉRIMAIRES CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

#### **SECTION 1      ASPECTS GÉNÉRAUX**

- 1.1 Introduction
- 1.2 Objectifs
- 1.3 Portée

#### **SECTION 2      APERÇU GÉNÉRAL DE L'ACCORD**

- 2.1 Critères d'application et d'entrée en vigueur de l'Accord
- 2.2 Structure de l'Accord

#### **SECTION 3      APPLICATION ET VISITES**

- 3.1 Application, exemptions et équivalences (règles I/1 à I/5)
- 3.2 Visites et certificats (règles I/6 à I/17)

#### **SECTION 4      PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX NAVIRES NEUFS ET AUX NAVIRES EXISTANTS**

- 4.1 Engins et dispositifs de sauvetage (règles 13 et 14 de la partie B du chapitre VII)
- 4.2 Consignes en cas d'urgence, rôle d'appel et exercices (chapitre VIII)
- 4.3 Radiocommunications (chapitre IX)
- 4.4 Matériel de navigation de bord et dispositifs (chapitre X)

#### **SECTION 5      PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX NAVIRES NEUFS UNIQUEMENT**

- 5.1 Construction, étanchéité à l'eau et équipement (chapitre II)
- 5.2 Stabilité et état correspondant de navigabilité (chapitre III)
- 5.3 Machines et installations électriques et locaux de machines sans présence permanente de personnel (chapitre IV)
- 5.4 Prévention, détection et extinction de l'incendie et lutte contre l'incendie (chapitre V)
- 5.5 Protection de l'équipage (chapitre VI)
- 5.6 Engins et dispositifs de sauvetage (chapitre VII)

#### **SECTION 6      CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT**

- 6.1 Contrôle par l'État du port en vertu de l'Accord
- 6.2 Navires d'États non Parties - Principe selon lequel il ne pas les faire bénéficier de conditions plus favorables
- 6.3 Détection d'un navire inférieur aux normes
- 6.4 Élargissement des inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port

**SECTION 7 ACCIDENTS SURVENUS AUX NAVIRES DE PÊCHE**

**PARTIE B RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES**

**SECTION 8 LE PRINCIPE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN ET LA SÉCURITÉ DU PERSONNEL DES NAVIRES DE PÊCHE**

**SECTION 9 MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD EN COLLABORATION AVEC LES PARTIES PRENANTES**

**SECTION 10 PROMOTION DE LA COOPÉRATION TECHNIQUE ET FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE TECHNIQUE**

- 10.1 Coopération et assistance techniques
- 10.2 Mesures visant à promouvoir la ratification de l'Accord
- 10.3 Instruments utiles visant à faciliter l'entrée en vigueur

**APPENDICES**

- APPENDICE 1 DIRECTIVES À L'INTENTION DES ÉTATS DU PAVILLON
- APPENDICE 2 DIRECTIVES SUR LES VISITES EN VERTU DU SYSTÈME DE VISITES ET DE DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS PRÉVU DANS L'ACCORD DU CAP DE 2012
- APPENDICE 3 TABLEAU RÉCAPITULATIF DE LA FORMATION ET DES EXERCICES EN VUE DE L'ABANDON DU NAVIRE
- APPENDICE 4 TABLEAU RÉCAPITULATIF DE L'ÉQUIPEMENT RADIOÉLECTRIQUE
- APPENDICE 5 TABLEAU RÉCAPITULATIF DU MATÉRIEL DE NAVIGATION DE BORD
- APPENDICE 6 TABLEAU RÉCAPITULATIF DES MESURES DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE
- APPENDICE 7 TABLEAU RÉCAPITULATIF DES ENGINES DE SAUVETAGE

## ABRÉVIATIONS ET SIGLES

Accord	Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977
Convention COLREG de 1972	Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer
Convention LL de 1966	Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge
FAO	Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture
OIT	Organisation internationale du Travail
Organisation	Organisation maritime internationale (OMI)
Protocole de Torremolinos de 1993	Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977
PSCO	Fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port
SMDSM	Système mondial de détresse et de sécurité en mer
SOLAS 74/88	Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS de 1974), telle que modifiée par le Protocole SOLAS de 1988
Système HSSC	Système harmonisé de visites et de délivrance des certificats
ZEE	Zone économique exclusive

## PRÉFACE

La sécurité des navires de pêche de grandes dimensions revêt une priorité cruciale pour les Parties et les États Membres de l'Organisation maritime internationale (OMI). Les premiers efforts déployés à l'Organisation en vue de réglementer ce secteur des navires de pêche de grandes dimensions avaient abouti à l'adoption de la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977. Dans les années 1980, il est devenu manifeste que le nombre de pays ratifiant la Convention ne serait jamais suffisant, ce qui a conduit à l'adoption du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (Protocole de Torremolinos de 1993). Là encore, le taux de ratification n'était pas suffisant pour permettre l'entrée en vigueur du Protocole. Ce protocole a donc encore été modifié, par l'Accord du Cap de 2012, et les présentes orientations intérimaires visent à aider les Parties et les États Membres à ratifier et à mettre en œuvre cet accord.

Les présentes Orientations intérimaires énoncent des conseils à l'intention des Parties et des États Membres qui ont déjà ratifié l'Accord et de ceux qui ne l'ont pas encore fait. Elles comprennent également des orientations intérimaires destinées aux Parties et aux États Membres qui appliquent déjà des normes de sécurité plus strictes, qui portent sur la manière de préserver ces dernières.

Les Orientations intérimaires sont divisées en deux parties. La partie A traite des articles de l'Accord et des chapitres techniques de l'annexe à l'Accord. La partie B des Orientations intérimaires contient des renseignements supplémentaires, qui ne figurent pas dans l'Accord, et qui sont communiqués aux Parties et aux États Membres à titre informatif. Les Orientations intérimaires contiennent également un certain nombre d'appendices qui peuvent s'avérer utiles.

Il appartient à chaque État Membre qui ratifie l'Accord d'en appliquer les prescriptions conformément à son propre cadre juridique national ainsi qu'aux dispositions opérationnelles applicables sous sa juridiction.

## **PARTIE A            ORIENTATIONS INTÉRIMAIRES CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

### **SECTION 1        ASPECTS GÉNÉRAUX**

#### **1.1            Introduction**

1.1.1 L'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, 1977 (ci-après dénommé "l'Accord"), est le seul instrument contraignant sur le plan international qui régit la conception, la construction et l'équipement des navires de pêche. Il est admis que l'entrée en vigueur et la mise en œuvre de l'Accord contribueraient de manière significative à la sécurité des navires en général et à la sécurité des navires de pêche en particulier.

1.1.2 Les Orientations intérimaires visent à aider les Parties et les États Membres à transposer efficacement les dispositions de l'Accord dans leur législation, leur réglementation et autres mesures nationales.<sup>1</sup>

1.1.3 Outre les présentes Orientations intérimaires, on trouvera aux chapitres 2 et 3 des Directives pour l'application de la partie B du Recueil, des Directives facultatives et des mesures de sécurité recommandées, des orientations concernant les exigences d'ordre administratif et les aspects juridiques, respectivement, qui pourraient également être utiles aux Administrations lorsqu'elles élaborent leur propre législation et leurs propres règles et autres mesures relatives à la sécurité des navires de pêche, y compris celles qui ont trait à la mise en œuvre de l'Accord. En outre, la partie B du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche servirait de guide aux Administrations aux fins de l'élaboration de dispositions applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, mais inférieure à la longueur limite prescrite aux chapitres IV, V, VII et IX de l'Accord, comme le prévoient les paragraphes 4 et 5 de l'article 3 du Protocole de Torremolinos de 1993.

#### **1.2            Objectifs**

1.2.1 Les présentes Orientations intérimaires ont pour objectif principal d'aider les Parties et les États Membres à mettre en œuvre les dispositions de l'Accord. Les États Membres qui prévoient de déposer un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de l'Accord,

---

<sup>1</sup> Les orientations intérimaires peuvent être appliquées compte tenu des responsabilités et obligations plus larges qui incombent à l'échelle internationale aux Parties, aux États Membres et aux États du pavillon en ce qui concerne l'immatriculation des navires de pêche sous leur pavillon et le contrôle de ces navires, ainsi que de leurs responsabilités en matière de gestion de la pêche et des activités liées à la pêche de manière à assurer la conservation et l'utilisation durable des ressources biologiques marines et à garantir des conditions de travail et de vie décentes à bord pour le personnel des navires de pêche. Les Parties, les États Membres et les États du pavillon peuvent, à cet égard, s'inspirer des instruments suivants notamment :

- .1 Directives de l'OIT pour l'inspection par l'État du pavillon des conditions de vie et de travail à bord des navires de pêche;
- .2 Code de conduite de la FAO pour une pêche responsable (article 8 - Opérations de pêche);
- .3 Accord de la FAO relatif aux mesures du ressort de l'État du port;
- .4 Directives volontaires de la FAO pour la conduite de l'État du pavillon (2014);
- .5 Directives FAO/OIT/OMI pour l'application de la partie B du Recueil, des Directives facultatives et des mesures de sécurité recommandées;
- .6 Recueil de règles de sécurité FAO/OIT/OMI pour les pêcheurs et les navires de pêche (partie B); et
- .7 Directives de la FAO intitulées "*Technical guidelines on best practices to improve safety at sea in the fisheries sector*" (Directives techniques sur les meilleures pratiques visant à améliorer la sécurité en mer dans le secteur de la pêche).

ou d'adhésion à l'Accord, selon les cas, devraient donc trouver un intérêt aux présentes orientations.

1.2.2 Les Orientations intérimaires mettent en avant les avantages qui découlent de la ratification ou de l'adhésion, selon les cas, et le mécanisme flexible qui a été établi aux fins de la mise en œuvre, en particulier à bord des navires de pêche existants.

1.2.3 Elles fournissent également des renseignements utiles aux parties prenantes du secteur, telles que les propriétaires de navires de pêche, le personnel des navires de pêche, les chantiers navals et fabricants de matériel, s'agissant de savoir comment satisfaire aux prescriptions énoncées dans l'Accord. Elles abordent en outre d'autres questions pertinentes, telles que l'élément humain et les principes directeurs du Code III.

1.2.4 Les Parties et les États Membres qui appliquent déjà des normes qui sont plus strictes que celles qui sont prescrites dans l'Accord, parce qu'ils ont mis en œuvre les dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993 ou d'un accord régional, par exemple, ne devraient pas appliquer des normes inférieures du fait de la mise en œuvre des dispositions de l'Accord. Ils doivent s'assurer qu'ils ne prennent pas de mesures susceptibles d'affaiblir par inadvertance les normes plus strictes qu'ils appliquent déjà.

### **1.3 Portée**

1.3.1 Les Orientations intérimaires établissent une distinction claire entre les prescriptions techniques applicables aux navires de pêche neufs et celles qui s'appliquent aux navires de pêche existants.

1.3.2 L'Accord offre une grande souplesse pour ce qui est de sa mise en œuvre et de son application. Les Orientations intérimaires donnent des renseignements sur les possibilités de marge de manœuvre qui existent aussi bien pour les navires de pêche neufs que pour les navires de pêche existants, et en particulier les possibilités qui sont liées à la mise en œuvre progressive des dispositions à bord des navires de pêche.

1.3.3 Les présentes Orientations intérimaires visent des aspects tels que les définitions, l'interprétation et l'application des articles de l'Accord et du Protocole de Torremolinos de 1993, ainsi que l'application, les exemptions, les équivalents, les visites et les certificats. Un appendice est consacré au système de visites et de délivrance des certificats, dont la structure reprend celle des Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC), 2023, qui ont été adoptées par la résolution A.11186(33). Il convient de noter qu'actuellement, l'Accord ne relève pas du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats.

1.3.4 Des tableaux récapitulatifs destinés à faciliter la mise en œuvre ont été insérés à la fin de chaque section de la partie A et à la fin de la section 8 de la partie B des Orientations intérimaires, afin de faciliter la mise en œuvre de l'Accord. À titre de référence, y figurent les responsabilités des États du pavillon, des États du port ou des États côtiers en ce qui concerne les dispositions pertinentes. En outre, d'autres instruments utiles pouvant présenter un intérêt et servir d'aide ont été inclus.

1.3.5 Les Orientations intérimaires présentent des renseignements concernant certains des avantages qui découlent de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de l'Accord, ou de l'adhésion à l'Accord, selon les cas, ainsi que de la mise en œuvre de l'Accord, à savoir notamment la réduction prévue des accidents et, en particulier, des abordages, dans les eaux de l'État du pavillon, la réduction des coûts que pourraient entraîner les opérations de



recherche et de sauvetage et la réduction des risques de pollution, ce qui aura un effet positif sur l'économie et les ressources nationales et l'environnement.

1.3.6 En outre, pour aider les Parties, les États Membres et les parties prenantes du secteur, des directives à l'intention des États du pavillon sont fournies dans les appendices, y compris des tableaux récapitulatifs concernant l'entraînement à l'abandon du navire et des exercices s'y rapportant, l'équipement radioélectrique, le matériel de navigation de bord, les mesures de lutte contre l'incendie et les engins de sauvetage.

1.3.7 Les États Membres qui ratifient l'Accord ou y adhèrent doivent veiller à ce que les dispositions de l'Accord soient prises en compte dans leur législation nationale et devraient, en complément, adopter des mesures de mise en œuvre. Les Parties doivent également veiller à la cohérence avec la législation existante en matière de sécurité des navires de pêche et à ce qu'un ensemble clair de prescriptions soit communiqué au secteur. Une attention particulière doit être accordée aux cas où un État du pavillon applique déjà une norme de sécurité plus stricte que celle que prévoit l'Accord et, dans ces circonstances, cet État devrait continuer d'appliquer les normes nationales plus strictes. Il est également important d'éviter tout conflit de lois dans de telles situations et d'indiquer clairement au secteur les normes qui sont applicables.

1.3.8 Les Parties devraient prévoir des mesures permettant de garantir le respect des dispositions de l'Accord afin d'en assurer l'application effective.

## **SECTION 2      APERÇU GÉNÉRAL DE L'ACCORD**

### **2.1      Critères d'application et d'entrée en vigueur de l'Accord**

2.1.1    Sauf disposition expresse contraire, les dispositions énoncées dans l'Accord s'appliquent aux navires de pêche neufs d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

2.1.2    L'Accord s'applique aux navires de pêche en mer, y compris les navires effectuant aussi le traitement du produit de leur pêche, autorisés à battre le pavillon d'une Partie. Ses dispositions ne s'appliquent pas aux navires utilisés exclusivement :

- .1        à des fins sportives ou récréatives;
- .2        pour le traitement du poisson ou d'autres ressources vivantes de la mer;
- .3        pour la recherche et la formation; ou
- .4        pour le transport de cargaisons de poisson.

### **2.2      Structure de l'Accord**

2.2.1    L'Accord, qui actualise et modifie un certain nombre de dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993, se compose d'articles, d'une annexe et d'un appendice, à savoir :

#### **ARTICLES DE L'ACCORD**

Article premier – Obligations générales<sup>2</sup>

Article 2 –        Interprétation et application du Protocole de Torremolinos de 1993 et de la Convention de Torremolinos de 1977<sup>3</sup>

Article 3 –        Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

Article 4 –        Entrée en vigueur

#### **ARTICLES DU PROTOCOLE DE TORREMOLINOS DE 1993 INTÉRESSANT L'ACCORD**

Article premier – Obligations générales

Article 2 –        Définitions

Article 3 –        Champ d'application

---

<sup>2</sup> L'article premier fournit aux Parties à l'Accord des informations sur les obligations générales. Il dispose également que l'annexe de l'Accord fait partie intégrante de celui-ci et que toute référence à l'Accord constitue en même temps une référence à son annexe.

<sup>3</sup> L'article 2 précise que les articles 2 à 8 inclus et les articles 11 à 14 inclus du Protocole de Torremolinos de 1993 s'appliquent dans le cadre de l'Accord. Dans le cadre de l'application de ces articles, des règles figurant dans l'Annexe du Protocole de Torremolinos de 1993 et des règles figurant dans l'Annexe de la Convention de Torremolinos de 1977, les expressions "le présent Protocole" ou "la Convention" doivent être interprétées respectivement comme désignant l'Accord. (Voir également les articles du Protocole de Torremolinos de 1993 relatifs à l'Accord).

- Article 4 – Certificats et contrôle par l'État du port<sup>4</sup>
- Article 5 – Force majeure
- Article 6 – Communication de renseignements
- Article 7 – Accidents survenus aux navires de pêche<sup>5</sup>
- Article 8 – Autres traités et interprétation
- Article 11 – Amendements
- Article 12 – Dénonciation
- Article 13 – Dépositaire
- Article 14 – Langues

**ANNEXE – RÈGLES RELATIVES À LA CONSTRUCTION ET À L'ÉQUIPEMENT  
DES NAVIRES DE PÊCHE**

- Chapitre I – Dispositions générales
- Chapitre II – Construction, étanchéité à l'eau et équipement
- Chapitre III – Stabilité et état correspondant de navigabilité
- Chapitre IV – Machines et installations électriques et locaux de machines sans présence permanente de personnel
- Partie A – Dispositions générales
  - Partie B – Installations de machines
  - Partie C – Installations électriques
  - Partie D – Locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel.
- Chapitre V – Prévention, détection et extinction de l'incendie et lutte contre l'incendie
- Partie A – Dispositions générales
  - Partie B – Mesures de protection contre l'incendie applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 60 m
  - Partie C – Mesures de protection contre l'incendie applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 m mais inférieure à 60 m
- Chapitre VI – Protection de l'équipage

---

<sup>4</sup> On trouvera des orientations intérimaires concernant l'article 4 du Protocole de Torremolinos de 1993 à la section 6.

<sup>5</sup> On trouvera des orientations intérimaires concernant l'article 7 du Protocole de Torremolinos de 1993 à la section 8.

Chapitre VII – Engins et dispositifs de sauvetage  
Partie A – Dispositions générales  
Partie B – Prescriptions applicables aux navires  
Partie C – Prescriptions applicables aux engins de sauvetage

Chapitre VIII – Consignes en cas d'urgence, rôle d'appel et exercices

Chapitre IX – Radiocommunications  
Partie A – Application et définitions  
Partie B – Prescriptions applicables aux navires

Chapitre X – Équipement et dispositions requis à bord pour la navigation

#### **APPENDICE – CERTIFICATS ET FICHE D'ÉQUIPEMENT**

- 1       Modèle de Certificat de sécurité pour navire de pêche
- 2       Modèle de Certificat d'exemption
- 3       Modèle de Supplément au Certificat international de sécurité pour navire de pêche

## **SECTION 3 APPLICATION ET VISITES (CHAPITRE I)**

### **3.1 Application, exemptions et équivalences (règles I/1 à I/5)**

Notes :

1. Les Administrations peuvent décider d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) comme critère de mesure dans tous les chapitres. Dans ce cas, l'Accord ne s'appliquera pas aux navires d'une jauge brute inférieure à 300 (règle I/1, paragraphe 2) et 3)).
2. Si une Partie détermine qu'elle ne peut pas mettre en œuvre immédiatement toutes les mesures prévues dans les chapitres VII, VIII, IX et X à bord des navires existants, elle peut, conformément à un plan, mettre en œuvre progressivement les dispositions de ces chapitres pendant une période ne dépassant pas cinq ans ou dix ans, selon le chapitre qui s'applique (règle I/1, paragraphes 1) et 5)).
3. L'Accord prévoit plusieurs façons pour les Administrations d'exempter leurs navires de l'application de ses prescriptions. Les Administrations peuvent, par exemple, exempter tout navire de l'application des prescriptions de tous les chapitres de l'Accord, à condition que le navire satisfasse à des prescriptions en matière de sécurité qui soient suffisantes pour assurer la sécurité générale du navire et des personnes à bord et que le navire n'est pas exploité en haute mer (règle I/3 3)).

3.1.1 Application : Sauf disposition expresse contraire, les dispositions du chapitre I s'appliquent aux navires neufs.

#### **CHAPITRE I – DISPOSITIONS GÉNÉRALES : RÉSUMÉ**

3.1.2 Le chapitre I traite de questions générales, des visites et des certificats. Il contient des dispositions générales concernant :

- .1 l'application (règle 1);
- .2 les définitions (règle 2);
- .3 les exemptions (règle 3);
- .4 les équivalences (règle 4); et
- .5 les réparations, modifications et transformations (règle 5).

#### **ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

##### ***Équivalences entre la jauge et la longueur (règles I/1 2) à 3))***

3.1.3 Tous les chapitres de l'Accord se fondent sur l'utilisation de la longueur (L) comme critère de mesure. Néanmoins, de nombreuses Administrations du pavillon utilisent à cette fin la jauge brute du navire dans le cadre de leur législation nationale et pourraient souhaiter l'utiliser lorsqu'elles mettent en œuvre les dispositions de l'Accord.

1. L'Accord permet aux Administrations d'utiliser la jauge brute, telle que spécifiée à la règle I/1 2), à la place de la longueur (L) comme critère de mesure dans tous les chapitres.
2. Toute Partie qui se prévaut de cette possibilité communique à l'Organisation les raisons de cette décision.

### Mise en œuvre progressive (règles I/1 4) à 5))

3.1.4 Certains pays pourraient ne pas pouvoir mettre en œuvre immédiatement toutes les mesures prévues par l'Accord en même temps.

3.1.5 Une Partie à l'Accord qui détermine qu'elle ne peut pas mettre en œuvre immédiatement toutes les mesures prévues dans les chapitres VII, VIII, IX et X à bord des navires existants, peut mettre en œuvre progressivement ces mesures, conformément à un plan. Les dispositions du chapitre IX peuvent être mises en œuvre pendant une période ne dépassant pas dix ans. Les dispositions des chapitres VII, VIII et X peuvent être mises en œuvre pendant une période ne dépassant pas cinq ans.

3.1.6 Selon la définition donnée dans l'Accord, "Partie" désigne un État à l'égard duquel l'Accord est entré en vigueur (article 2 2) du Protocole de Torremolinos de 1993). L'utilisation du terme "Partie" dans les dispositions relatives à la mise en œuvre progressive (règles I/1 4) et 5)), à la place du terme "Administration", indique que ces dispositions ne s'appliqueront que lorsque l'Accord entrera en vigueur à l'égard de l'État.

3.1.7 Par conséquent, dans le cas d'un État qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, selon qu'il convient, avant l'entrée en vigueur de l'Accord, la période de mise en œuvre progressive susmentionnée ne commencera à courir que lorsque l'Accord entrera en vigueur à l'égard de cet État.

3.1.8 Dans sa première communication à l'Organisation, toute Partie qui se prévaut de cette possibilité communique à l'Organisation les informations requises à la règle I/1 5).

3.1.9 Le tableau ci-après résume le champ d'application des dispositions de l'Accord, y compris la mise en œuvre échelonnée (mise en œuvre progressive) à bord des navires existants.

**TABLEAU 1 – APPLICATION – RÉSUMÉ**

Chapitre		Champ d'application <sup>1)</sup>				
		Navires neufs <sup>2)</sup>		Navires existants		
		24-45 m ou jauge brute entre 300 et 950	≥45 m ou jauge brute ≥ 950	24-45 m ou jauge brute entre 300 et 950	≥45 m ou jauge brute ≥ 950	Délai de mise en œuvre après l'entrée en vigueur <sup>3)</sup>
I	Généralités	✓	✓	✓ <sup>4)</sup>	✓ <sup>4)</sup>	0 année
II	Construction	✓	✓	✗	✗	N/A
III	Stabilité	✓	✓	✗	✗	N/A
IV	Machines	✗	✓	✗	✗	N/A
V	Protection contre l'incendie	✗	✓	✗	✗	N/A
VI	Protection de l'équipage	✓	✓	✗	✗	N/A
VII	Engins de sauvetage	✗	✓	✗	✓ <sup>45)</sup>	≤ 5 ans
VIII	Consignes en cas d'urgence	✓	✓	✓	✓	≤ 5 ans
IX	Radiocommunications	✗	✓	✗	✓	≤ 10 ans

Chapitre	Champ d'application <sup>1)</sup>					
	Navires neufs <sup>2)</sup>		Navires existants			
	24-45 m ou jauge brute entre 300 et 950	≥45 m ou jauge brute ≥ 950	24-45 m ou jauge brute entre 300 et 950	≥45 m ou jauge brute ≥ 950	Délai de mise en œuvre après l'entrée en vigueur <sup>3)</sup>	
X	Matériel de navigation	✓	✓	✓	✓	≤ 5 ans

Notes :

- 1) L'Administration du pavillon peut décider d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) comme critère de mesure dans tous les chapitres (règle I/1 2)).
- 2) Un navire neuf est un navire construit après l'entrée en vigueur de l'Accord (règle I/2 1)).
- 3) Une Partie peut, conformément à un plan, mettre en œuvre progressivement les dispositions des chapitres VII, VIII et X à bord des navires existants, pendant une période ne dépassant pas cinq ans (règle I/2 4) à 5)).
- 4) Les seules prescriptions du chapitre I qui s'appliquent aux navires existants sont celles qui sont énoncées dans les règles I/1 à I/5.
- 5) Les seules prescriptions du chapitre VII qui s'appliquent aux navires existants concernent les appareils portatifs à ondes métriques et les répondeurs radar (règles VII/1 2) et VII/13-14).

### **Exemptions (règle I/3)**

3.1.10 L'Accord prévoit plusieurs façons pour les Administrations d'exempter leurs navires de l'application de ses prescriptions.

3.1.11 L'Administration peut exempter tout navire qui présente certaines caractéristiques nouvelles de l'application de toute prescription des chapitres II, III, IV, V, VI et VII, sous réserve de respecter les conditions énoncées à la règle I/3 1). Il convient de communiquer les détails de ces exemptions à l'Organisation dans la mesure où cela est nécessaire pour confirmer que le degré de sécurité reste satisfaisant. On trouvera de plus amples renseignements à cet égard aux règles I/3 1) et I/3 4).

3.1.12 Les exemptions aux prescriptions du chapitre IX font l'objet de la règle IX/3 et les exemptions aux prescriptions du chapitre X font l'objet de la règle X/2. Il convient de communiquer les détails de ces exemptions à l'Organisation dans la mesure où cela est nécessaire pour confirmer que le degré de sécurité reste satisfaisant. On trouvera de plus amples renseignements à cet égard aux règles I/3 2) et I/3 4).

3.1.13 Les Administrations peuvent exempter tout navire de l'application d'une prescription quelconque de tous les chapitre de l'Accord si elles estiment que cette application est déraisonnable et peu pratique, compte tenu du type du navire, des conditions météorologiques et de l'absence de risques généraux pour la navigation, à condition que :

- .1 le navire satisfasse à des prescriptions en matière de sécurité, eu égard au service auquel il est destiné, qui soient suffisantes pour assurer la sécurité générale du navire et des personnes à bord;

- .2 le navire soit exploité uniquement dans : i) une zone de pêche commune relevant de la juridiction d'États voisins; ou ii) la ZEE de l'État du pavillon; ou iii) la ZEE ou une zone maritime relevant de la juridiction d'un autre État, dans le cadre d'un accord entre les États intéressés, conformément au droit international; et
- .3 les Administrations notifient à l'Organisation les conditions dans lesquelles l'exemption est accordée.

3.1.14 On trouvera de plus amples renseignements à cet égard à la règle I/3 3).

#### ***Équivalences (règle I/4)***

3.1.15 Au lieu de suivre les prescriptions de l'Accord relatives à une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil particulier ou d'un type donné qui doit être mis en place ou transporté à bord du navire, l'Accord permet à l'Administration d'admettre les équivalences, si cette dernière établit à la suite d'essais ou d'une autre manière qu'un élément équivalent a une efficacité au moins égale. Les caractéristiques de ces éléments équivalents doivent être communiquées à l'Organisation, accompagnées d'un rapport sur les essais qui ont été faits. On trouvera de plus amples renseignements à cet égard à la règle I/4.

#### ***Réparations, modifications et transformations (règle I/5)***

3.1.16 Un navire sur lequel sont effectuées des réparations, des modifications ou des transformations, ainsi que les aménagements qui en résultent, doit continuer à satisfaire au moins aux prescriptions qui lui étaient déjà applicables.

3.1.17 Les réparations, modifications et transformations d'une importance majeure, ainsi que les aménagements qui en résultent doivent être tels que les parties ainsi réparées, modifiées ou transformées satisfassent aux prescriptions applicables à un navire neuf seulement dans la mesure où l'Administration le juge possible et raisonnable.

3.1.18 Les réparations, modifications et transformations d'une importance majeure comprennent par exemple :

- .1 tout changement qui modifie sensiblement les dimensions d'un navire, par exemple, l'allongement d'un navire par l'adjonction d'une nouvelle section centrale; ou
- .2 tout changement qui augmente sensiblement l'efficacité d'un navire et/ou prolonge la durée de vie en service d'un navire, par exemple :
  - .1 La rénovation de plus de 50 % des locaux d'habitation de l'équipage.
  - .2 La rénovation des machines de propulsion; la rénovation de la timonerie.
  - .3 Le renouvellement des auxiliaires de pont et/ou du système de treuil.
  - .4 Le renouvellement du matériel de traitement du poisson.



- .5 Le renouvellement des installations frigorifiques pour la conservation de la prise.

3.1.19 On trouvera de plus amples renseignements à cet égard à la règle I/5.

**Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Règle I/1	Champ d'application	État du pavillon	Partie 1 Éléments communs 6.1 Partie 2 Application 15.1, 16.1, 22.1 et 22.2	Les normes nationales élaborées aux fins de la mise en œuvre de la Convention SOLAS de 1974 pourraient utiles pour ces points.
Règle I/2	Définitions			
Règle I/3	Exemptions			
Règle I/4	Équivalences			
Règle I/5	Réparations, modifications et transformations			

**3.2 Visites et certificats (règles I/6 à I/17)**

**Notes :**

1. Les Administrations peuvent confier l'inspection et la visite soit à des inspecteurs désignés à cet effet soit à des organismes reconnus par elle (règle I/6 1)).
2. Les Administrations peuvent exempter les navires de se soumettre aux visites annuelles et allonger la période pendant laquelle il est possible d'exécuter les visites périodiques et intermédiaires (règles I/1 6), 7 1) c), 8 1) c) and 9 1) c)).

3.2.1 Application : Sauf disposition expresse contraire, les dispositions du chapitre I s'appliquent aux navires neufs.

**CHAPITRE I – VISITES ET CERTIFICATS : RÉSUMÉ**

3.2.2 Le chapitre I énonce également les prescriptions en matière de visites et de délivrance des certificats. Il contient des dispositions applicables :

- .1 aux inspections et visites et à la désignation par l'Administration d'inspectrices et inspecteurs ou d'organismes reconnus (règle 6);
- .2 aux visites des engins de sauvetage et autre matériel d'urgence (règle 7);
- .3 aux installations radioélectriques (règle 8);
- .4 à la structure, aux machines et autre matériel (règle 9);
- .5 au maintien de l'état du navire et de son matériel après la visite (règle 10); et

- .6 à la délivrance des certificats, à la durée, à la présentation des certificats et à leur acceptation, ainsi qu'aux certificats et privilèges connexes (règles 11 à 17).

## **ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

### ***Inspection et visite (règle I/6)***

3.2.3 L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des dispositions des présentes règles et l'octroi des exemptions à cette application, sont effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. Les règles relatives aux visites et aux certificats s'appliquent aux navires neufs et/ou aux navires existants, en fonction du champ d'application des différentes règles de l'Accord.

3.2.4 L'Administration peut confier l'inspection et la visite soit à des inspecteurs désignés à cet effet soit à des organismes reconnus par elle. L'Administration doit, au minimum, habiliter ces inspecteurs et organismes à :

- .1 exiger qu'un navire subisse des réparations; et
- .2 effectuer des inspections et des visites si les autorités compétentes de l'État du port le lui demandent.

3.2.5 L'Administration doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de cette délégation de pouvoirs.

### ***Système de visites et de délivrance des certificats (règles I/7 à I/17)***

3.2.6 Les Directives sur les visites en vertu de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée par le Protocole de 1988<sup>6</sup>, qui s'appliquent aux navires de charge, a ont servi de guide à l'élaboration du système de visites et de délivrance des certificats en vertu de l'Accord. Le premier système prévoit un intervalle normal d'un an entre les visites, sur la base de visites initiales, annuelles, intermédiaires, périodiques et de renouvellement, selon le cas.

3.2.7 Toutefois, l'Accord permet également d'avoir un recours à un autre système, en vertu duquel l'Administration suit les principes du Système HSSC mais a la latitude d'exempter le navire de se soumettre aux visites annuelles et d'allonger la période pendant laquelle il est possible d'exécuter les visites périodiques et intermédiaires, de sorte qu'elle soit de 18 mois au lieu de six.

3.2.8 Les systèmes de visites et de délivrance des certificats susmentionnés sont décrits plus avant dans les Directives sur les visites en vertu du système de visites et de délivrance des certificats prévu dans l'Accord du Cap de 2012, dont le texte figure à l'appendice 2.

3.2.9 Un certificat dit Certificat international de sécurité pour navire de pêche doit être délivré, normalement pour une période de cinq ans, après une visite initiale ou une visite de renouvellement. Toutefois, ce certificat, qui est complété par une fiche d'équipement, ne doit

---

<sup>6</sup> Se reporter aux Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, 2023 (résolution A.1186(33), telle qu'elle pourrait être modifiée).

pas être délivré à un navire de pêche qui est exempté en vertu de la règle I/3 3).<sup>6</sup> Les Administrations peuvent souhaiter prendre les mesures appropriées pour garantir qu'il est gardé une trace écrite du respect des prescriptions pertinentes de l'Accord par les navires de pêche existants.

3.2.10 Lorsqu'une exemption est accordée à un navire, exception faite des navires auxquels est accordée une exemption en vertu de la règle 3 3), un certificat dit Certificat international d'exemption pour navire de pêche doit être délivré en plus du Certificat international de sécurité pour navire de pêche, et il doit avoir la même date d'expiration que ce dernier.

3.2.11 Un visa doit être apposé sur le Certificat international de sécurité pour navire de pêche comme sur le Certificat international d'exemption pour navire de pêche lorsque le navire a fait l'objet de l'une des visites prescrites.

3.2.12 Les certificats susmentionnés cessent d'être valables si les visites et les inspections pertinentes ne sont pas effectuées dans les délais spécifiés, si les certificats ne sont pas visés conformément aux règles et si le navire passe d'un pavillon à un autre.

**Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Règles à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Référence aux fins de l'application	
Règle I/6	Inspection et visite	État du pavillon	Partie 1 Éléments communs 6.1, 7.6 et 7.7	Les normes nationales élaborées aux fins de la mise en œuvre de la Convention SOLAS de 1974 pourraient être utiles pour ces points.
Règles I/7 - I/10	Visites		Partie 2 Application 15.1, 16.1, 22.1 et 22.2	
Règles I/11 - I/15	Certificats		Partie 1 Éléments communs 6.1, 7.6	
Règle I/16	Acceptation des certificats	État du pavillon, État du port	Partie 2 Application 15.1, 16.1, 22.1 et 22.2	
Règle I/17	Privilèges			

<sup>6</sup> Voir également la partie intitulée "Exemptions" (règle I/3) dans la présente section.

## **SECTION 4      PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX NAVIRES NEUFS ET AUX NAVIRES EXISTANTS**

Si la présente section porte sur les prescriptions techniques applicables aussi bien aux navires neufs qu'aux navires existants, on trouvera un aperçu général des prescriptions techniques de l'Accord qui s'appliquent aux navires existants à la fin de la présente section.

Notes :

1. Les Administrations peuvent décider d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) comme critère de mesure (règle I/1 2) et 3)). Dans de tels cas, aux fins de ce chapitre, une jauge brute de 950 est utilisée à la place de la longueur (L) de référence de 45 mètres. Dans ce cas, l'Accord, et par conséquent ce chapitre, peut ne pas s'appliquer aux navires d'une jauge brute inférieure à 950 (règle I/1, paragraphe 2) et 3)).
2. Si une Partie détermine qu'elle ne peut pas mettre en œuvre immédiatement toutes les mesures prévues dans le chapitre VII à bord des navires existants, elle peut, conformément à un plan, mettre en œuvre progressivement ces dispositions pendant une période ne dépassant pas cinq ans (règle I/1, paragraphes 4) et 5)).

### **4.1      Engins et dispositifs de sauvetage (règles 13 et 14 de la partie B du chapitre VII)**

4.1.1 Application : navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres<sup>7</sup>, à l'exception des règles VII/13 et VII/14, qui s'appliquent également aux navires existants d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres.

#### **CHAPITRE VII, PARTIE B – RÈGLES 13 ET 14 : RÉSUMÉ**

4.1.2 Le chapitre VII s'applique aux engins de sauvetage; il est divisé en trois parties : la partie A, la partie B et la partie C. La partie B comprend les seules dispositions qui s'appliquent aussi bien aux navires existants qu'aux navires neufs :

- .1 nombre et type d'engins de sauvetage radioélectriques (règle 13); et
- .2 répondeurs radar (règle 14).

4.1.3 La section 5.6 des présentes orientations intérimaires contient des dispositions relatives aux engins et dispositifs de sauvetage applicables aux navires neufs.

#### **ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

##### ***Engins de sauvetage radioélectriques : émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques SMDSM à ondes métriques et répondeurs radar***

4.1.4 Les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques SMDSM à ondes métriques obligatoires et leurs batteries de secours (batteries de piles, normalement au lithium) devraient occuper un emplacement central et aisément accessible de la passerelle de navigation.<sup>8</sup>

4.1.5 Ceux qui sont installés à bord des navires existants et qui ne sont pas conformes aux normes de fonctionnement adoptées par l'Organisation peuvent être acceptés par

---

<sup>7</sup> ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950 si la Partie se prévaut de la possibilité d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (voir les équivalences entre la jauge brute et la longueur qui sont données dans la section 3).

<sup>8</sup> Compte tenu des normes de fonctionnement pertinentes adoptées par l'Organisation.

l'Administration, à condition qu'ils soient compatibles avec les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques approuvés.

4.1.6 Tout navire doit être muni d'un répondeur radar sur chacun de ses bords.<sup>9</sup> Il est recommandé de les placer à un endroit visible à l'intérieur de la passerelle de navigation, à proximité des portes ouvrant vers l'extérieur.<sup>10</sup> Les répondeurs radar doivent pouvoir être aisément placés dans une embarcation ou un radeau de sauvetage quel qu'il soit, ou arrimé à bord de chaque embarcation ou radeau de sauvetage.

**Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Règle I 2) Règles 13 et 14	Application; Engins de sauvetage radioélectrique; Répondeur radar	États du pavillon	Partie 2. États du pavillon Application Paragraphe 15 et 16  Contrôle de l'application Paragraphe 22 et 24	Article 3 4) du Protocole de Torremolinos de 1993  COMSAR/Circ.32/Rev.2.  Manuel à l'usage des services mobile maritime et mobile maritime par satellite (article 20 du Règlement des radiocommunications de l'UIT).  Normes de fonctionnement de l'OMI.
		États du port	Partie 4. États du port Application Paragraphe 52 à 56  Contrôle de l'application Paragraphe 57	

**4.2 Consignes en cas d'urgence, rôle d'appel et exercices (chapitre VIII)**

4.2.1 Le chapitre VIII s'applique aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres neufs et existants, à l'exception de certaines dispositions qui s'appliquent aux navires d'une longueur égale ou supérieures à 45 mètres.

**CHAPITRE VIII – RÉSUMÉ**

Notes :

1. Les Administrations peuvent décider d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) comme critère de mesure dans tous les chapitres. Dans de tels cas, aux fins de ce chapitre, une jauge brute de 300 ou de 950 est utilisée à la place de la longueur (L) de référence de 24 ou de 45 mètres. Dans ce cas, l'Accord, et par conséquent ce chapitre, peut ne pas s'appliquer aux navires d'une jauge brute inférieure à 300 (et il en va de même pour les dispositions du chapitre VIII qui s'appliquent en particulier aux navires d'une jauge brute inférieure à 950 (règles I/1 2) et I/1 3)).
2. Si une Partie détermine qu'elle ne peut pas mettre en œuvre immédiatement toutes les mesures prévues dans le chapitre VIII à bord des navires existants, elle peut, conformément à un plan,

<sup>9</sup> Compte tenu des normes de fonctionnement pertinentes applicables aux répondeurs radar de recherche et de sauvetage ou émetteurs de recherche et de sauvetage AIS adoptées par l'Organisation.

<sup>10</sup> L'un de ces répondeurs radar peut être celui prescrit à la règle IX/6 1) c).

mettre en œuvre progressivement ces dispositions pendant une période ne dépassant pas cinq ans (règles I/1 4) et I/1 5)).

3. L'Accord prévoit plusieurs façons pour les Administrations d'exempter leurs navires de l'application de ses prescriptions. Les exemptions ou les modifications autorisées par les dispositions de ce chapitre sont soulignées ici; il s'agit notamment de la dérogation aux dispositions relatives au rôle d'appel en raison du nombre réduit des membres de l'équipage ou de la réduction de la fréquence des exercices pour les navires d'une longueur inférieure à 45 mètres.

4.2.2 Le chapitre VIII traite des consignes en cas d'urgence, du rôle d'appel et des exercices et il contient des dispositions concernant :

- .1 l'application (règle 1);
- .2 les systèmes d'alarme générale en cas de situation critique, le rôle d'appel et les consignes en cas de situation critique (règle 2);
- .3 la formation et les exercices en vue de l'abandon du navire (règle 3); et
- .4 la connaissance des consignes en cas de situation critique (règle 4).

#### **ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

##### ***Système d'alarme générale en cas de situation critique (règle VIII/2 1))***

4.2.3 Le signal d'alarme générale doit être donné au moyen du sifflet ou de la sirène du navire et également d'une cloche ou d'un klaxon fonctionnant à l'électricité. Les Administrations peuvent autoriser le recours à un autre système avertisseur équivalent, mais, dans tous les cas, ces systèmes électriques doivent être alimentés par :

- .1 la source principale d'énergie électrique; et
- .2 la source d'énergie électrique de secours prescrite à la règle IV/17.<sup>11</sup>

##### ***Consignes en cas de situation critique (règle VIII/2 2))***

4.2.4 Des consignes claires, à suivre en cas de situation critique, doivent être communiquées à chaque membre de l'équipage.<sup>12</sup> Parmi les situations critiques à prendre en compte lors de l'élaboration des consignes, on peut citer à titre d'exemple, les incendies, l'abandon du navire, les abordages, la pollution, les problèmes liés à l'appareil à gouverner, l'entrée et le sauvetage dans un espace clos, une personne à la mer, etc. Il conviendrait de prêter une attention particulière à la langue utilisée à bord pour communiquer des consignes aux membres de l'équipage.

##### ***Rôle d'appel (règles VIII/2 3) à VIII/2 9))***

4.2.5 Les rôles d'appel doivent être affichés à des emplacements du navire où ils seront utiles et, en particulier, à la timonerie, dans la chambre des machines (c'est-à-dire dans le

---

<sup>11</sup> Les prescriptions du chapitre IV ne s'appliquent qu'aux navires neufs d'une longueur  $\geq 45$  m ou d'une jauge brute  $\geq 950$ . Cependant, conformément à cette règle, une source de secours est requise pour tous les navires. La Partie peut, conformément à un plan, mettre en œuvre progressivement cette disposition à bord des navires existants pendant une période ne dépassant pas cinq ans après l'entrée en vigueur de l'Accord.

<sup>12</sup> Les Principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité adoptés par l'Organisation par la résolution A.1047(27) pourraient être utiles aux États du pavillon.

local de commande des machines) et dans les locaux de l'équipage (c'est-à-dire dans les couloirs et les réfectoires). Dans le cas des navires d'une longueur inférieure à 45 mètres, l'Administration peut accorder une dérogation aux dispositions de cette règle si elle estime qu'en raison du nombre réduit des membres de l'équipage, un rôle d'appel n'est pas nécessaire. Les rôles d'appel doivent être établis avant l'appareillage du navire et actualisés par le patron, si cela est nécessaire du fait d'une modification de la composition de l'équipage.

**Formation et exercices en vue de l'abandon du navire (règles VIII/3 1) à VIII/3 3))**

4.2.6 Une formation à bord à l'utilisation des engins de sauvetage du navire, y compris de l'armement des embarcations et radeaux de sauvetage<sup>13</sup>, doit être donnée à tout nouveau membre de l'équipage aussi rapidement que possible et, en tout cas, dans les deux semaines qui suivent son embarquement à bord du navire. Des consignes sur l'utilisation des engins de sauvetage du navire et sur la survie en mer doivent être données aux mêmes intervalles que ceux prévus pour les exercices<sup>14</sup>. On trouvera à l'appendice 3 un résumé des dispositions de ce chapitre qui s'appliquent aux exercices d'abandon du navire et aux exercices d'incendie.

**Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Règle 1	Application	États du pavillon	Partie 2 – Application Paragraphe 16.1, 16.2, 16.3, 16.5 et 17	Principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité adoptés par l'Organisation par la résolution A.1047(27).
Règle 2 Règle 3 Règle 4	Système d'alarme générale en cas de situation critique, rôle d'appel et consignes en cas de situation critique; Formation et exercices en vue de l'abandon du navire; Connaissance des consignes en cas de situation critique.	États du pavillon	Partie 1 – Amélioration Paragraphe 12  Partie 2 – Contrôle de l'application Paragraphe 22.1, 22.2, 22.3 et 22.4	Principes à observer pour déterminer les effectifs de sécurité adoptés par l'Organisation par la résolution A.1047(27).  Tableau récapitulatif des dispositions de ce chapitre relatives à la formation et aux exercices en vue de l'abandon du navire.  Instructions sur les mesures à prendre à bord des embarcations et des radeaux de sauvetage, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.657(16).
		États du port	Partie 1 – Amélioration Paragraphe 12  Partie 4 – Contrôle de l'application Paragraphe 57	Tableau récapitulatif des dispositions de ce chapitre relatives à la formation et aux exercices en vue de l'abandon du navire.

<sup>13</sup> Le chapitre VII (Engins et dispositifs de sauvetage) ne s'applique qu'aux navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 m. Il faudrait en tenir compte lors de l'application de ce chapitre.

<sup>14</sup> L'ensemble de l'armement et des engins de sauvetage du navire doit être couvert tous les deux mois. Ces consignes doivent notamment porter sur le fonctionnement et l'utilisation des radeaux de sauvetage gonflables du navire, l'hypothermie (problèmes et soins de première urgence) et les connaissances spéciales nécessaires pour utiliser les engins de sauvetage du navire par gros temps et mer forte. La formation à l'utilisation des radeaux de sauvetage sous bossoirs doit être dispensée au moins tous les quatre mois (uniquement à bord des navires munis de telles installations).

### 4.3 Radiocommunications (chapitre IX)

#### 4.3.1 Application : Navires neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres.<sup>15</sup>

Notes :

1. Les Administrations peuvent décider d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) comme critère de mesure (règle I/1 2) et 3)). Dans de tels cas, aux fins de ce chapitre, une jauge brute de 950 est utilisée à la place de la longueur (L) de référence de 45 mètres. Dans ce cas, l'Accord, et par conséquent ce chapitre, peut ne pas s'appliquer aux navires d'une jauge brute inférieure à 950 (règle I/1, paragraphe 2) et 3)).
2. Si une Partie détermine qu'elle ne peut pas mettre en œuvre immédiatement toutes les mesures prévues dans le chapitre IX à bord des navires existants, elle peut, conformément à un plan, mettre en œuvre progressivement ces dispositions pendant une période ne dépassant pas dix ans (règles I/1 4) et I/1 5)).
3. Tout navire doit être pourvu d'installations radioélectriques capables de satisfaire, pendant toute la durée du voyage prévu, aux prescriptions sur les fonctions à assurer et aux prescriptions applicables à la ou aux zones océaniques qu'il traversera au cours de ce voyage, selon qu'il conviendra (règle IX/5 1)).

### CHAPITRE IX – RÉSUMÉ

#### 4.3.2 Ce chapitre traite des radiocommunications; il est divisé en deux parties. La partie A énonce les dispositions concernant :

- .1 l'application (règle 1);
- .2 des définitions supplémentaires (règle 2);
- .3 les exemptions (règle 3); et
- .4 les fonctions à assurer (règle 4).

#### 4.3.3 La partie B contient les prescriptions applicables aux navires et établit des dispositions spécifiques concernant :

- .1 les installations radioélectriques requises (règle 5);
- .2 le matériel radioélectrique requis dans les différentes zones océaniques (règles 6-10);
- .3 des précisions sur le maintien d'une veille radioélectrique permanente en mer (règle 11);
- .4 des précisions sur les sources d'énergie à utiliser pendant que le navire est en mer (règle 12);
- .5 l'approbation par type et les normes de fonctionnement du matériel (règle 13);

---

<sup>15</sup> ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950 si la Partie se prévaut de la possibilité d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (voir les équivalences entre la jauge brute et la longueur qui sont données dans la section 3).



- .6 les prescriptions relatives à l'entretien du matériel (règles 14);
- .7 l'obligation pour les navires d'avoir à bord du personnel ayant des qualifications en matière de radiocommunications de détresse et de sécurité (règle 15); et
- .8 la tenue des registres de bord radioélectriques (règle 16).

## **ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

### ***Application – jauge/longueur et mise en œuvre progressive***

4.3.4 Comme indiqué à la règle I/1 (section 3 des présentes orientations intérimaires), l'Administration du pavillon peut utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L). Si une Partie à l'Accord détermine qu'elle ne peut pas mettre en œuvre immédiatement toutes les mesures prévues dans le chapitre IX à bord des navires existants, elle peut mettre en œuvre progressivement les dispositions de ce chapitre pendant une période ne dépassant pas dix ans.

4.3.5 Ce chapitre s'applique aux navires neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres.

### ***Application – systèmes de radiocommunication existants à bord des navires de pêche existants et exemptions***

4.3.6 L'Administration peut autoriser à continuer d'utiliser le système de radiocommunication existant à bord des navires de pêche existants, à condition qu'elle se soit assurée qu'il s'agit d'un moyen équivalent de satisfaire aux prescriptions de ce chapitre, comme indiqué à la règle IX/1 2).

4.3.7 Les Administrations peuvent accorder à titre individuel, à certains navires, des exemptions partielles ou conditionnelles aux prescriptions concernant le matériel radioélectrique dont le navire doit être pourvu en fonction de la zone océanique (règles IX/6 à IX/10) et l'entretien à bord des navires qui effectuent des voyages dans les zones océaniques A3 et A4 (règle IX/14 7)), comme indiqué à la règle IX/3. Un rapport indiquant toutes les exemptions accordées et donnant les motifs de ces exemptions doit être soumis à l'Organisation.

### ***Fonctions à assurer dans le SMDSM***

4.3.8 Les principes de base concernant les fonctions à assurer dans le SMDSM sont énoncés à la règle IX/4. On trouvera de plus amples renseignements à cet égard au paragraphe 3.

4.3.9 Il est très important pour la sécurité qu'il soit satisfait à toutes les prescriptions énoncées. Les plus importantes sont les suivantes : "Tout navire à la mer doit pouvoir maintenir une veille radioélectrique et émettre des alertes de détresse dans le sens navire-côtière par au moins deux moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunications différent." Il devrait être possible de déclencher l'émission de telles alertes depuis le poste de navigation habituel du navire.

### **Matériel radioélectrique**

4.3.10 Tout navire doit être pourvu d'installations radioélectriques capables de satisfaire, pendant toute la durée du voyage prévu, aux prescriptions de la règle IX/4 sur les fonctions à assurer. Tout navire doit également satisfaire aux prescriptions de la règle IX/6 et des règles VII/13 et VII/14. Les navires doivent également satisfaire aux prescriptions des règles IX/7, IX/8, IX/9 ou IX/10, selon la ou les zones océaniques qu'ils traverseront au cours de ce voyage.<sup>16</sup>

4.3.11 Une source d'énergie électrique suffisante pour faire fonctionner les installations radioélectriques et pour charger toutes les batteries faisant partie de la ou des sources d'énergie de réserve des installations radioélectriques doit être disponible en permanence pendant que le navire est à la mer. La ou les sources d'énergie de réserve doivent permettre de faire fonctionner le matériel de base et le matériel installé en double, si ce dernier est requis.

4.3.12 Tout matériel de navigation ou tous autres appareils qui introduisent, dans l'installation radioélectrique, les renseignements nécessaires au bon fonctionnement de celle-ci devraient être raccordés aux sources d'énergie principale et de secours du navire ainsi qu'à la source d'énergie de réserve de manière que l'introduction des renseignements ne puisse pas être interrompue.

### **Personnel chargé des radiocommunications (règle IX/15)**

4.3.13 Les Administrations doivent veiller à ce que le personnel de tout navire ait les qualifications et les certificats appropriés pour faire fonctionner efficacement la station radioélectrique et prendre des mesures pour assurer la disponibilité opérationnelle et l'entretien du matériel utilisé pour les communications de détresse et de sécurité.

4.3.14 La Convention STCW-F<sup>17</sup> exige également que tous les patrons et officiers soient titulaires d'un certificat approprié ayant trait au SMDSM.

4.3.15 Le tableau ci-après récapitule les catégories de certificats d'opérateur du SMDSM mentionnées dans le Règlement des radiocommunications de l'UIT<sup>18</sup> :

---

<sup>16</sup> La circulaire COMSAR/Circ.32/Rev.2, intitulée "Harmonisation des prescriptions relatives aux installations radioélectriques du SMDSM à bord des navires soumis à la Convention SOLAS" et la résolution MSC.131(75) concernant le maintien d'une veille à l'écoute permanente sur la voie 16 en ondes métriques par les navires soumis à la Convention SOLAS, lorsqu'ils se trouvent en mer, pourraient être utiles aux États du pavillon.

<sup>17</sup> Chapitre II/Annexe/Convention de STCW-F, 1995 et résolution 1/Convention de STCW-F de 1995.

<sup>18</sup> Compte tenu des articles 47 et 48 du Règlement des radiocommunications de l'UIT et de la section B-IV/2/ partie B du Code STCW/Amendements de Manille de 2010.

## CERTIFICATS D'OPÉRATEUR DU SMDSM – RÉSUMÉ

Catégorie de certificat d'opérateur du SMDSM	Aptitude		Zones océaniques	
	Entretien	Exploitation	A1, A2, A3, A4	A1
Certificat de radioélectricien de première classe	✓ (complet)	✓	✓	
Certificat de radioélectricien de deuxième classe	✓ (limité)	✓	✓	
Certificat général d'opérateur		✓	✓	
Certificat restreint d'opérateur		✓		✓

**Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Respon-sabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Règle 1 Règles 3 - 10; 11 1) - 14; 16	Application; Systèmes de radiocommunication existants; Exemptions. Fonctions à assurer; Installations radioélectriques; Matériel radioélectrique; Sources d'énergie; Normes de fonctionnement; Prescriptions relatives à l'entretien; Registres de bord radioélectriques.	États du pavillon	Partie 2. États du pavillon Application Paragraphe 15 et 16  Contrôle de l'application Paragraphe 22 et 24	Article 3 4) du Protocole de Torremolinos de 1993.  Section B-IV/2/partie B du Code STCW/ Amendements de Manille de 2010.
		États du port	Partie 4. États du port Application Paragraphe 52 à 56  Contrôle de l'application Paragraphe 57	COMSAR/Circ.32/Rev.2.  Résolution MSC.131(75).  Normes de fonctionnement de l'OMI.
Règle 15	Personnel chargé des radiocommunications	États du pavillon	Partie 2. États du pavillon Application Paragraphe 17	Chapitre II/Annexe/ Convention de STCW-F, 1995 et résolution 1/ Convention de STCW-F de 1995.  Règlement des radiocommunications de l'UIT, article 47 et tableau 47-1 (CMR-2019).

#### 4.4 Matériel de navigation de bord et dispositifs (chapitre X)

4.4.1 Application : navires neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres,<sup>19</sup> à l'exception de la règle X/6 1), qui ne s'applique qu'aux navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres.<sup>20</sup>

Notes :

1. Les Administrations peuvent décider d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) comme critère de mesure dans tous les chapitres. Dans de tels cas, aux fins de ce chapitre, une jauge brute de 300 ou de 950 est utilisée à la place de la longueur (L) de référence de 24 ou de 45 mètres. Dans ce cas, l'Accord, et par conséquent ce chapitre, peut ne pas s'appliquer aux navires d'une jauge brute inférieure à 300 (et il en va de même pour les dispositions du chapitre X qui s'appliquent en particulier aux navires d'une jauge brute inférieure à 950 (règles I/1 2) et I/1 3)).
2. Si une Partie détermine qu'elle ne peut pas mettre en œuvre immédiatement toutes les mesures prévues dans le chapitre X à bord des navires existants, elle peut, conformément à un plan, mettre en œuvre progressivement les dispositions de ce chapitre pendant une période ne dépassant pas cinq ans (règles I/1 4) et I/1 5)).

#### CHAPITRE X – RÉSUMÉ

4.4.2 Le chapitre X traite de l'équipement et des dispositions requis à bord pour la navigation et contient des dispositions concernant :

- .1 l'application (règle 1);
- .2 l'exemption de tout navire de toute disposition du présent chapitre si l'Administration estime qu'en raison de la nature de la traversée ou de la proximité de la terre, l'application de cette disposition n'est pas indispensable (règle 2);
- .3 les divers types de matériel de navigation de bord dont les navires de différentes longueurs doivent être équipés (règle 3);
- .4 les instruments nautiques appropriés et les publications nécessaires pour le voyage prévu, à la satisfaction de l'administration (règle 4);
- .5 l'équipement de signalisation (règle 5); et
- .6 les prescriptions relatives à la visibilité à la passerelle de navigation auxquelles les navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres doivent satisfaire, et les prescriptions applicables aux navires existants et aux navires ayant une conception originale (règle 6).

---

<sup>19</sup> ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 si la Partie se prévaut de la possibilité d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (voir les équivalences entre la jauge brute et la longueur qui sont données dans la section 3).

<sup>20</sup> ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950 si la Partie se prévaut de la possibilité d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (voir les équivalences entre la jauge brute et la longueur qui sont données dans la section 3).

## ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE

### **Application aux navires existants (règles X/1 et 61) a) et b))**

4.4.3 Si toutes les règles du chapitre X s'appliquent aux navires neufs, seules les règles X/1 à X/5 s'appliquent aux navires existants. Néanmoins, les navires existants d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres<sup>21</sup> devraient, dans la mesure du possible, satisfaire aux prescriptions des règles X/6 1) a) et X/6 1) b). Toutefois, il n'est pas nécessaire d'exiger que des modifications soient apportées à la structure des navires existants ou que du matériel soit prévu en supplément.

### **Mise en œuvre progressive des mesures à bord des navires existants (règles I/1 4) et I/1 5))**

4.4.4 Une Partie à l'Accord qui a déterminé qu'elle ne pouvait pas mettre en œuvre immédiatement toutes les mesures prévues à bord des navires existants peut mettre en œuvre progressivement les dispositions du chapitre X pendant une période ne dépassant pas cinq ans, conformément à un plan. La période de cinq ans commence soit à la date d'entrée en vigueur de l'Accord, soit à la date à laquelle la Partie dépose l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de l'Accord ou d'adhésion à l'Accord, selon le cas, si cette date est postérieure. Cette Partie doit indiquer dans sa première communication à l'Organisation les renseignements requis à la règle I/1 5) (voir la section 3).

### **Exemptions (règle X/2)**

4.4.5 L'Administration du pavillon peut exempter tout navire de toute disposition du chapitre X si elle estime qu'en raison de la nature de la traversée ou de la proximité de la terre, l'application de cette disposition n'est pas indispensable.

### **Relation avec le chapitre V de la Convention SOLAS**

4.4.6 Une Partie à la Convention SOLAS qui effectue des préparatifs en vue de la ratification, de l'approbation ou à l'adhésion, selon le cas, et de la mise en œuvre de l'Accord, devrait s'assurer qu'il n'existe aucun conflit entre les dispositions de la législation nationale et les instruments internationaux juridiquement contraignants concernant l'équipement et les dispositions requis à bord pour la navigation.

### **Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Respon-sabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Règle X/1	Application	État du pavillon	Partie 1. Éléments communs 6.1	Les normes nationales élaborées aux fins de la mise en œuvre du chapitre de la Convention SOLAS de 1974 pourraient utiles pour ces points.
Règle X/2	Exemptions		Partie 2. Application 15.1, 16.1	

<sup>21</sup> ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950 si la Partie se prévaut de la possibilité d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (voir les équivalences entre la jauge brute et la longueur qui sont données dans la section 3).

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Règle X/3	Matériel de navigation de bord	État du pavillon	Partie 1. Éléments communs 6.1 Partie 2. Application 15.1, 16.1, 22.1 et 22.2	Les normes nationales élaborées aux fins de la mise en œuvre du chapitre de la Convention SOLAS de 1974 pourraient utiles pour ces points.
Règle X/4	Instruments et documents nautiques	État du pavillon	Partie 1. Éléments communs 6.1, 6.6	
Règle X/5	Équipement de signalisation		Partie 2. Application 15.1, 16.1, 22.1 et 22.2	
Règle X/6	Visibilité à la passerelle de navigation	État du pavillon	Partie 1. Éléments communs 6.1 Partie 2. Application 15.1, 16.1	

**APERÇU GÉNÉRAL DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES DE L'ACCORD DU CAP DE 2012 APPLICABLES AUX NAVIRES EXISTANTS**

Chapitres	Règles de l'Accord du Cap	Prescriptions		Mise en œuvre progressive	
		Longueur (L) ≥ 24 m (jauge brute de 300) mais < 45 m (jauge brute de 950)	Longueur (L) ≥ 45 m (jauge brute de 950)	Longueur (L) ≥ 24 m (jauge brute de 300) mais < 45 m (jauge brute de 950)	Longueur (L) ≥ 45 m (jauge brute de 950)
Construction, étanchéité à l'eau et équipement (chapitre II)	Aucune	✗	✗	✗	✗
Stabilité et état correspondant de navigabilité (chapitre III)	Aucune	✗	✗	✗	✗
Machines et installations électriques et locaux de machines sans présence permanente de personnel (chapitre IV)	Aucune	✗	✗	✗	✗
Prévention, détection et extinction de l'incendie et lutte contre l'incendie (chapitre V)	Aucune	✗	✗	✗	✗
Protection de l'équipage (chapitre VI)	Aucune	✗	✗	✗	✗
Engins et dispositifs de sauvetage (chapitre VII)	VII/13 et VII/14	✗	✓	✗	✓ pendant une période ne dépassant pas cinq ans
Consignes en cas d'urgence, rôle d'appel et exercices (chapitre VIII)	VIII/1-4	✓	✓	✓ pendant une période ne dépassant pas cinq ans	✓ pendant une période ne dépassant pas cinq ans
Radiocommunications (Chapitre IX)	IX/1-16	✗	✓	✗	✓ pendant une période ne dépassant pas dix ans

Chapitres	Règles de l'Accord du Cap	Prescriptions		Mise en œuvre progressive	
Équipement et dispositions requis à bord pour la navigation (chapitre X)	X/1-5 (Toutefois, certaines prescriptions ne s'appliquent qu'aux navires d'une longueur $\geq 35$ m, à ceux d'une longueur $\geq 45$ m (jauge brute de 950) ou à ceux d'une longueur $\geq 75$ m (critère fondé sur une jauge brute de 3000)	✓	✓	✓ pendant une période ne dépassant pas cinq ans	✓ pendant une période ne dépassant pas cinq ans
	X/6 1) a) et b) dans la mesure du possible (critères fondés sur la longueur et la jauge brute)	✗	✓	✗	✓ pendant une période ne dépassant pas cinq ans



## SECTION 5 PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX NAVIRES NEUFS UNIQUEMENT

### 5.1 Construction, étanchéité à l'eau et équipement (chapitre II)

5.1.1 Application : Navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.<sup>22</sup>

**Notes :**

1. Les Administrations peuvent décider d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) comme critère de mesure (règle I/1 2) et 3)).
2. L'Accord prévoit plusieurs façons pour les Administrations d'exempter leurs navires de l'application de ses prescriptions. Outre les exemptions prévues par la règle I/3, ce chapitre autorise le recours à plusieurs autres dispositifs, à condition que l'Administration soit convaincue que la sécurité du navire n'en sera pas diminuée.

### CHAPITRE II – RÉSUMÉ

5.1.2 Le chapitre II énonce des dispositions détaillées concernant la construction, l'étanchéité à l'eau et l'équipement, y compris des prescriptions relatives à la construction en vertu desquelles les structures et l'équipement doivent permettre au navire de résister à toutes les conditions prévisibles du service auquel il est destiné, y compris l'exploitation dans les glaces, et doivent être jugés satisfaisants par l'Administration. Ce chapitre est étroitement lié au chapitre III sur la stabilité. Il contient des dispositions concernant :

- .1 la résistance de la coque, des superstructures et des autres structures et de l'équipement (règle 1);
- .2 les portes étanches à l'eau (règle 2);
- .3 l'intégrité de la coque (règle 3);
- .4 les portes étanches aux intempéries (règle 4);
- .5 les écoutilles fermées par des panneaux en bois et par des panneaux en matériau autre que le bois (règles 5 et 6);
- .6 les ouvertures de la tranche des machines (règle 7);
- .7 les autres ouvertures de pont (règle 8);
- .8 la hauteur minimale des surbaux de manche à air (règle 9);
- .9 les tuyaux de dégagement d'air et les dispositifs de sonde (règles 10 et 11);
- .10 les dispositions relatives aux hublots et aux fenêtres (règle 12);
- .11 les prises d'eau et décharges et les sabords de décharge utilisés pour empêcher l'eau de passer à travers la structure et de menacer ainsi la sécurité générale du navire (règles 13 et 14); et

---

<sup>22</sup> ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 si la Partie se prévaut de la possibilité d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (voir les équivalences entre la jauge brute et la longueur qui sont données dans la section 3).

- .12 les appareils de mouillage et d'amarrage adéquats, jugés satisfaisants par l'Administration (règle 15).

## ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE

### **Construction**

5.1.3 Les Administrations peuvent exiger que les navires de pêche soient conçus, construits et entretenus conformément à d'autres prescriptions que celles énoncées dans les règles de l'Accord. En particulier, les Administrations peuvent exiger le respect des prescriptions relatives à la structure, aux machines et aux installations électriques établies par une société de classification reconnue par l'Administration du pavillon ou des normes nationales applicables de l'Administration qui assurent un degré de sécurité équivalent. Tous les aspects de la construction doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

### **Délégation de pouvoirs aux inspecteurs désignés et aux organismes reconnus**

5.1.4 L'Administration<sup>23</sup> peut confier l'inspection et la visite, y compris celles relatives aux éléments visés par ce chapitre, soit à des inspecteurs désignés à cet effet soit à des organismes reconnus par elle.<sup>24</sup>

### **Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Règle II/1 - II/15	Construction; Portes étanches à l'eau; Intégrité de la coque; Portes étanches aux intempéries; Écoutilles fermées par des panneaux en bois; Écoutilles fermées par des panneaux en matériau autre que le bois; Ouvertures de la tranche des machines; Autres ouvertures de pont; Manches à air; Tuyaux de dégagement d'air;	État du pavillon	Partie 1 Éléments communs 6.1 Partie 2 Application 15.1, 16.1, Contrôle de l'application 22.1	Les instruments ci-après pourraient être utiles aux fins de l'application de ce chapitre :  Notes de bas de page se rapportant au chapitre II de l'Accord du Cap de 2012.  Annexe II de la partie B du Recueil de règles de sécurité pour les

<sup>23</sup> Les normes nationales élaborées aux fins de la mise en œuvre de la Convention de 1966 sur les lignes de charge pourraient également être utiles aux États du pavillon.

<sup>24</sup> Se reporter à la section 3, qui porte sur l'inspection et la visite (règle I/6).

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
	Dispositifs de sonde; Hublots et fenêtres; Prises d'eau et décharges; Sabords de décharge; et Appareux de mouillage et d'amarrage	État du port	Partie 4. Application Paragraphes 52 à 56 Contrôle de l'application Paragraphe 57	pêcheurs et les navires de pêche, 2005.  Les normes nationales élaborées aux fins de la mise en œuvre de la Convention de 1966 sur les lignes de charge pourraient également être utiles.

## 5.2 Stabilité et état correspondant de navigabilité (chapitre III)

### 5.2.1 Application: Navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.<sup>25</sup>

**Note :**

1. Les critères minimaux de stabilité de ce chapitre doivent être observés à moins que l'Administration ne soit convaincue que l'expérience acquise en cours d'exploitation justifie une dérogation à ces critères.

## CHAPITRE III – RÉSUMÉ

5.2.2 Le présent chapitre énonce les critères de stabilité auxquels les navires doivent satisfaire dans toutes les conditions d'exploitation réelles, couvre :

- .1 les navires construits conformément aux prescriptions du chapitre III (règle 1);
- .2 les critères de stabilité (règle 2);
- .3 l'envahissement des cales à poisson (règle 3);
- .4 les dispositions relatives à la stabilité applicables à des méthodes spéciales de pêche (règle 4);
- .5 les vents violents et roulis important (règle 5);
- .6 les navires doivent pouvoir résister aux effets de l'eau embarquée sur le pont (règle 6);
- .7 les conditions d'exploitation prévues doivent être jugées satisfaisantes par l'Administration (règle 7);

<sup>25</sup> ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 si la Partie se prévaut de la possibilité d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (voir les équivalences entre la jauge brute et la longueur qui sont données dans la section 3).

- .8 les calculs concernant l'accumulation de glace (règle 8);
- .9 les essais de stabilité (règle 9);
- .10 l'obligation pour le patron de pouvoir accéder facilement aux informations relatives à la stabilité à tout moment, ainsi qu'aux calculs révisés en cas de modification (règle 10);
- .11 l'échantillonnage des cloisons amovibles des cales (règle 11);
- .12 la hauteur d'étrave et le tirant d'eau d'exploitation maximal admissible (règles 12 et 13); et
- .13 le compartimentage et la stabilité après avarie en ce qui concerne les navires d'une longueur égale ou supérieure à 100 m (règle 14).

## **ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

### ***Détermination du déplacement lège et du centre de gravité***

5.2.3 L'Administration<sup>26</sup> peut exiger que les calculs de stabilité soient présentés le plus tôt possible au cours de la conception, en même temps que d'autres documents pertinents. Les critères de stabilité énoncés à la règle III/2 doivent être respectés dans toutes les conditions réelles d'exploitation (règle III/7). Dans le cas des navires d'une longueur égale ou supérieure à 100 mètres qui transportent au total 100 personnes ou plus, il faut également soumettre les calculs de compartimentage et de stabilité après avarie pour approbation.<sup>27</sup>

### ***Autres éléments à prendre en considération***

5.2.4 Les navires doivent pouvoir résister aux effets des éléments, compte tenu des conditions météorologiques saisonnières, des états de la mer dans lesquels le navire doit être exploité, ainsi que du type du navire et de son mode d'exploitation<sup>28</sup>.

### ***Accumulation de glace***

5.2.5 S'il est prévu que le navire sera exploité dans des zones où l'on sait qu'il peut y avoir une accumulation de glace, on doit tenir compte de l'accumulation de glace dans les calculs de stabilité en utilisant les valeurs données à la règle III/8<sup>29</sup>.

---

<sup>26</sup> Les normes nationales élaborées aux fins de la mise en œuvre de la Convention de 1966 sur les lignes de charge pourraient également être utiles aux États du pavillon.

<sup>27</sup> Se reporter aux Directives sur le calcul du compartimentage et de la stabilité après avarie (recommandation 5 du Document joint 3 à l'Acte final de la Conférence internationale sur la sécurité des navires de pêche, 1993).

<sup>28</sup> Se reporter aux recommandations relatives au critère de vent et de roulis forts (critère météorologique), qui figurent paragraphe 2.1.4 du chapitre 2 de la partie B du Recueil de règles de stabilité à l'état intact, 2008, aux Directives sur une méthode de calcul de l'effet de l'eau embarquée sur le pont, qui figurent dans la recommandation 1 du Document 3 joint à l'Acte final de la Conférence internationale sur la sécurité des navires, 1993, et à la pratique recommandée pour les cloisons amovibles des cales à poisson, qui figure à l'annexe III de la partie B du Recueil de règles de sécurité pour les pêcheurs et les navires de pêche, 2005.

<sup>29</sup> En ce qui concerne les zones maritimes dans lesquelles on peut s'attendre à une accumulation de glace et pour lesquelles il est proposé de modifier les valeurs qui permettent de tenir compte de l'accumulation de glace, se reporter aux Directives relatives à l'accumulation de glace (recommandation 2 du Document 3 joint à l'Acte final de la Conférence internationale sur la sécurité des navires de pêche, 1993) et à la section 6.3 du chapitre 6 de la partie B et à l'annexe 2 du Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008.

### **Essai de stabilité**

5.2.6 En fin de construction, le déplacement à l'état lège du navire et la position de son centre de gravité doivent être déterminés au moyen d'un essai de stabilité (règle III/9) et de calculs de stabilité<sup>30</sup>. Un navire qui subit des modifications de nature à modifier son état lège et la position de son centre de gravité doit, si l'Administration juge cette mesure nécessaire, subir un nouvel essai de stabilité et les informations relatives à la stabilité doivent être révisées.

### **Informations relatives à la stabilité**

5.2.7 Des informations adéquates relatives à la stabilité doivent être fournies pour permettre au patron de déterminer avec facilité et certitude la stabilité du navire dans diverses conditions d'exploitation<sup>31</sup>. Une copie des informations relatives à la stabilité est communiquée à l'Administration pour approbation<sup>32</sup>.

### **Délégation de pouvoirs aux inspecteurs désignés et aux organismes reconnus**

5.2.8 L'Administration peut confier l'inspection et la visite, y compris celles relatives à la stabilité du navire, soit à des inspecteurs désignés à cet effet soit à des organismes reconnus par elle<sup>33</sup>.

### **Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Règles III/1 - III/14	Dispositions générales; Critères de stabilité; Envahissement des cales à poisson; Méthodes spéciales de pêche; Vents violents et roulis important; Eau embarquée sur le pont; Conditions d'exploitation; Accumulation de glace; Essai de stabilité; Informations relatives à la stabilité; Cloisons amovibles des cales à poisson; Hauteur d'étrave;	État du pavillon	Partie 1 Éléments communs 6.1 Partie 2 Mise en œuvre 15.1, 16.1, 22.1 et 22.2	Les instruments ci-après pourraient être utiles aux fins de l'application de ce chapitre :  Partie B et annexes 1 et 2 du Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008  Notes de bas de page se rapportant au chapitre III de l'Accord du Cap de 2012.  Recommandations 1-5 de la Conférence internationale sur la sécurité des navires, 1993, telles que reproduites dans le Document 4 joint à

<sup>30</sup> Se reporter aux recommandations concernant la détermination des paramètres du navire à l'état lège et aux Directives détaillées pour la réalisation d'un essai de stabilité, qui figurent respectivement au chapitre 8 et à l'annexe 1 du Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008.

<sup>31</sup> Se reporter aux Directives sur les informations relatives à la stabilité (recommandation 3 du Document 3 joint à l'Acte final de la Conférence internationale sur la sécurité des navires de pêche, 1993).

<sup>32</sup> Se reporter au chapitre 3 de la partie B du Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008, et au Modèle de manuel de chargement et de stabilité qui figure dans la circulaire MSC.Circ.920.

<sup>33</sup> Se reporter à la section 3, qui porte sur l'inspection et la visite (règle I/6).

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
	Tirant d'eau d'exploitation maximal admissible; et Compartimentage et stabilité après avarie			l'édition récapitulative de 2018 de l'Accord du Cap de 2012.  Les normes nationales élaborées aux fins de la mise en œuvre de la Convention de 1966 sur les lignes de charge pourraient également être utiles.

### 5.3 Machines et installations électriques et locaux de machines sans présence permanente de personnel (chapitre IV)<sup>34</sup>

5.3.1 Application : Navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres.

**Notes :**

1. Les Administrations peuvent décider d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) comme critère de mesure dans tous les chapitres. Dans ce cas, ce chapitre pourrait ne pas s'appliquer aux navires d'une jauge brute inférieure à 950 (règles I/1 2) et I/1 3).
2. L'Accord prévoit plusieurs façons pour les Administrations d'exempter leurs navires de l'application de ses prescriptions. Les dérogations ou les exemptions autorisées par les dispositions de ce chapitre sont soulignées ici, il s'agit notamment de la dérogation à la prescription selon laquelle il faut assurer une pleine capacité en cas de défaillance d'un dispositif auxiliaire et l'admission d'une réduction partielle du rendement par rapport au fonctionnement normal.

#### CHAPITRE IV – RÉSUMÉ

5.3.2 Ce chapitre traite des machines et des installations électriques, ainsi que des locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel à bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres. Il est divisé en quatre parties. La partie A (Dispositions générales) traite des questions suivantes :

- .1 l'application (règle 1);
- .2 les définitions (règle 2); et
- .3 le fait que les installations de machines, les installations électriques et les locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel doivent être jugés satisfaisantes par l'Administration (règle 3).

5.3.3 La règle 3 comprend des renseignements détaillés sur la conception, la construction, la mise à l'essai, l'installation et l'entretien des machines et du matériel, ainsi que des appareils de levage, des treuils et l'équipement de manutention et de traitement du poisson. Y figurent également des renseignements détaillés sur la conception et la construction des installations électriques.

<sup>34</sup> ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950 si la Partie se prévaut de la possibilité d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (voir les équivalences entre la jauge brute et la longueur qui sont données dans la section 3). Certaines règles ne s'appliquent qu'aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres (ou d'une jauge brute<sup>3</sup> de 3 000, qui équivaut à cette longueur).

5.3.4 La partie B contient d'autres renseignements détaillés sur les installations de machines, en ce qui concerne notamment :

- .1 les machines appropriées pour une propulsion adéquate et la marche arrière (règles 4 et 5);
- .2 les chaudières à vapeur, circuits d'alimentation et tuyautages de vapeur (règle 6);
- .3 la communication entre la timonerie et les locaux de machines (règle 7);
- .4 la commande de l'appareil propulsif à partir de la timonerie (règle 8);
- .5 les circuits d'air comprimé (règle 9);
- .6 les dispositions relatives au combustible liquide, à l'huile de graissage et aux autres huiles inflammables (règle 10);
- .7 les installations d'assèchement (règle 11);
- .8 la protection contre les bruits (règle 12);
- .9 l'appareil à gouverner et les dispositifs de secours (règle 13);
- .10 le dispositif d'alarme destiné à prévenir les mécaniciens à bord des navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres (règle 14); et
- .11 les installations frigorifiques pour la conservation de la prise (règle 15).

5.3.5 La partie C contient d'autres renseignements détaillés sur les installations de machines, et la partie D contient les règles applicables aux locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel.

## **ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

### ***Installations de machines***

5.3.6 Les installations de machines doivent être jugées satisfaisantes en tout point par l'Administration<sup>35</sup>.

---

<sup>35</sup> Il convient de se reporter à la Convention SOLAS, mais la circulaire MSC/Circ.834, intitulée " Directives relatives à l'agencement, à la conception et à l'aménagement de la chambre des machines", peut également être utile pour les navires de pêche. Les Administrations peuvent exiger que les navires de pêche soient conçus, construits et entretenus conformément à d'autres prescriptions que celles énoncées dans les règles de l'Accord. En particulier, les Administrations peuvent exiger le respect des prescriptions relatives à la structure, aux machines et aux installations électriques établies par une société de classification reconnue par l'Administration du pavillon ou des normes nationales applicables de l'Administration qui assurent un degré de sécurité équivalent. Tous les aspects de la construction doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

5.3.7 Il doit être prévu des moyens d'assurer ou de rétablir la capacité de fonctionnement des machines propulsives, même en cas de défaillance d'un des dispositifs auxiliaires essentiels<sup>36</sup>.

5.3.8 L'Administration devrait veiller à ce qu'il soit prêté une attention particulière au fonctionnement des dispositifs et systèmes essentiels énumérés dans l'Accord (IV/3.3)<sup>37</sup>. Les fuites doivent être réduites au minimum pour ce qui est des systèmes qui alimentent l'appareil propulsif principal en combustible liquide sous pression.<sup>38</sup> Les fuites de combustible sont l'une des principales causes d'incendie dans les locaux de machines, et il faudrait donc prêter une attention particulière à l'assemblage du système, aux effets de la haute fréquence des injections de combustibles qui se répercutent dans le système d'alimentation en combustible et aux vibrations.

5.3.9 L'Administration peut, compte tenu des considérations globales de sécurité, permettre une réduction du rendement par rapport au fonctionnement normal. Lorsqu'elle permet ainsi un rendement partiellement réduit, elle devrait prendre en compte les conditions de sécurité, à savoir notamment les conditions météorologiques saisonnières et la zone dans laquelle navigue le navire. S'agissant du rendement de la puissance de propulsion (c'est-à-dire, lorsque le dispositif est composé de plusieurs moteurs/d'un arbre d'hélice unique), une puissance réduite peut être admise. Il faudrait fixer comme valeur minimale un pourcentage de la puissance de propulsion nominale totale.

### ***Installations électriques***

5.3.10 Les Administrations peuvent exiger que les navires de pêche soient conçus, construits et entretenus conformément à d'autres prescriptions que celles énoncées dans les règles de l'Accord. En particulier, les Administrations peuvent exiger le respect des prescriptions relatives à la structure, aux machines et aux installations électriques établies par une société de classification reconnue par l'Administration du pavillon ou des normes nationales applicables de l'Administration qui assurent un degré de sécurité équivalent. Tous les aspects des installations électriques doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

5.3.11 Leur conception et leur construction doivent permettre d'assurer des "conditions normales d'exploitation et d'habitabilité"<sup>39</sup>. Les systèmes et les fonctions suivants doivent continuer de fonctionner : l'appareil propulsif, l'appareil à gouverner, la sécurité de la navigation, la protection contre l'incendie et l'envahissement, les signaux et les communications intérieures et extérieures, les moyens d'évacuation, les treuils des embarcations de sauvetage, les treuils d'ancre et l'éclairage nécessaires à l'exploitation et à l'entretien du navire dans des conditions normales. En outre, il faudrait prévoir un confort correspondant aux conditions minimales d'habitabilité, y compris en ce qui concerne la préparation des repas, le chauffage, la réfrigération des produits ménagers, la ventilation mécanique et l'approvisionnement en eau douce et en eau sanitaire. Il faudrait inclure tous les réseaux des services publics correspondant aux fonctions énumérées.

---

<sup>36</sup> Les dispositifs auxiliaires essentiels sont les services qui doivent fonctionner sans interruption afin de maintenir la capacité de manœuvre du navire eu égard à la propulsion et à la gouverne.

<sup>37</sup> Il convient de se reporter à la Convention SOLAS, mais la circulaire MSC.1/Circ.1467, du 24 juin 2013, qui contient l'Interprétation uniforme de la règle II-1/26.3 de la Convention SOLAS, peut également être utile.

<sup>38</sup> Circulaire MSC/Circ.647, contenant les Directives en vue de réduire au minimum les fuites de tuyautages de liquides inflammables.

<sup>39</sup> Se reporter aux définitions énoncées à l'article 2 de ce chapitre.



5.3.12 Une source d'énergie électrique de secours doit être installée à un emplacement jugé satisfaisant par l'Administration. Cette source doit alimenter les services essentiels à la sécurité en cas d'urgence.

***Locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel.***

5.3.13 Dans cette partie D, il est fait référence au chapitre V, qui porte sur la prévention de l'incendie et la lutte contre l'incendie. Il convient de prévoir un dispositif fixe d'extinction de l'incendie jugé satisfaisant par l'Administration et conforme aux prescriptions des règles V/22 et V/40.

5.3.14 En sus de ces prescriptions, aux fins de la conception du système d'alarme, les dispositifs d'assèchement des cales visant à prévenir les envahissements, les dispositifs de sécurité associés à la propulsion, les communications ou le dispositif de commande automatique de la chaudière, des machines et des installations électriques doivent être mis en place de façon à satisfaire à la condition dans laquelle un local de machines est exploité sans présence permanente de personnel.

5.3.15 Tous les navires de pêche qu'il est prévu d'exploiter sans présence de personnel dans les locaux de machines doivent être munis de documents justificatifs. Ces documents doivent être jugés satisfaisants par l'Administration en tant qu'attestations prouvant que ces navires peuvent être exploités sans présence de personnel dans les locaux de machines. Un certificat concernant les locaux de machines exploités sans présence de personnel peut être délivré et complété par un rapport établissant le degré de conformité avec les prescriptions supplémentaires (partie D de ce chapitre), après la visite initiale.

***Navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres***

5.3.16 Si ce chapitre s'applique aux navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres, des règles ne s'appliquant qu'aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 75 mètres sont aussi disséminées dans ce chapitre :

- .1 (Partie B (Installations de machines), règle 13 (appareil à gouverner)) - les appareils à gouverner électriques ou électrohydrauliques doivent être desservis par au moins deux circuits alimentés à partir du tableau principal.
- .2 (Partie B (Installations de machines), règle 14 (Alarme destiné à prévenir les mécaniciens)) – il convient de prévoir une alarme destinée à prévenir les mécaniciens.
- .3 (Partie C (Installations électriques), règle 18 (Précautions)) - le réseau de distribution à retour par la coque ne doit pas être utilisé pour l'énergie, le chauffage ou l'éclairage.
- .4 (Partie D (Locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel), règle 19 (Protection contre l'incendie)) - il faut garantir une alimentation en eau immédiate du collecteur principal d'incendie.
- .5 (Partie D (Locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel), règle 19 (Protection contre l'incendie)) - des moyens distincts de communication entre la timonerie et les locaux de machines doivent être prévus, et un moyen supplémentaire doit relier la timonerie aux emménagements des mécaniciens.

- .6 (Partie D (Locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel), règle 23 (Dispositions spéciales applicables aux machines, aux chaudières et aux installations électriques)) - pour remédier aux cas de panne de la génératrice, il convient de prévoir des moyens d'assurer l'alimentation de la source principale d'énergie électrique.

**Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Part A. Regulation IV/1-3	Application, définitions, dispositions générales	États du pavillon	Partie 2 - Application Paragraphes 16.1, 16.2, 16.3 et 16.5	MSC/Circ. 834, Directives relatives à l'agencement, à la conception et aux installations de la chambre des machines
Partie B. Règle IV/4-15 Partie C. Règle IV/16-18 Partie D Règle IV/19-24.	Autres renseignements détaillés sur les machines et installations électriques	États du pavillon	Partie 2 - Application Paragraphes 15, 16.1 et 16.5. Partie 2 - Contrôle de l'application Paragraphe 22.1	MSC.1/Circ.1467 du 24 juin 2013 contenant l'Interprétation uniforme de la règle II-1/26.3 de la Convention SOLAS
	Locaux de machines exploités sans présence de personnel.	États du port	Partie 1 Amélioration paragraphe 13 Partie 4. - Contrôle de l'application Paragraphe 57	MSC.1/Circ.1467 du 24 juin 2013 contenant l'Interprétation uniforme de la règle II-1/26.3 de la Convention SOLAS

## 5.4 Prévention, détection et extinction de l'incendie et lutte contre l'incendie (chapitre V)

5.4.1 Application : Navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres<sup>40</sup>, sauf disposition expresse contraire. Ce chapitre devrait être lu conjointement avec la règle IV/19.

**Notes :**

1. Les Administrations peuvent décider d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) comme critère de mesure (règle I/1 2) et 3)).
2. L'Accord prévoit plusieurs façons pour les Administrations d'exempter leurs navires de l'application de ses prescriptions ou d'adopter des critères analogues. Il est possible d'admettre toute autre mesure de protection contre l'incendie à condition que l'Administration se soit assurée qu'elle n'est pas moins efficace.

<sup>40</sup> ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950 si la Partie se prévaut de la possibilité d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (voir les équivalences entre la jauge brute et la longueur qui sont données dans la section 3).

## CHAPITRE V – RÉSUMÉ

5.4.2 Ce chapitre s'applique aux navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres. Il est divisé en trois parties. La partie A contient les dispositions générales et donne des définitions supplémentaires :

- .1 dispositions générales (règle 1); et
- .2 définitions (règle 2).

5.4.3 La partie B énonce les mesures de protection contre l'incendie applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 60 mètres applicables :

- .1 à la structure (règle 3);
- .2 aux cloisons situées à l'intérieur des locaux d'habitation et des locaux de service (règle 4);
- .3 à la protection des escaliers et des cages d'ascenseur dans les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité (règle 5);
- .4 aux portes dans les cloisons d'incendie (règle 6);
- .5 à l'intégrité au feu des cloisons et des ponts (règle 7);
- .6 aux détails de la construction (règle 8);
- .7 aux systèmes de ventilation (règle 9);
- .8 aux appareils de chauffage (règle 10);
- .9 aux points divers (règle 11);
- .10 à l'entreposage des bouteilles de gaz et des autres produits dangereux (règle 12);
- .11 aux moyens d'évacuation (règle 13);
- .12 aux dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée, d'alarme et de détection de l'incendie (Méthode IIF) (règle 14);
- .13 aux dispositifs automatiques d'alarme et de détection de l'incendie (méthode IIIF) (règle 15);
- .14 aux dispositifs fixes d'extinction de l'incendie dans les espaces à cargaison présentant un risque élevé d'incendie (règle 16);
- .15 aux pompes d'incendie (règle 17);
- .16 aux collecteurs d'incendie (règle 18);
- .17 aux bouches d'incendie, manches et ajutages (règle 19);
- .18 aux extincteurs d'incendie (règle 20);

- .19 aux extincteurs portatifs dans les postes de sécurité, les locaux d'habitation et les locaux de service (règle 21);
- .20 aux dispositifs d'extinction de l'incendie dans les locaux de machines (règle 22);
- .21 au raccord international de jonction avec la terre (règle 23);
- .22 aux équipements de pompier (règle 24);
- .23 au plan de lutte contre l'incendie (règle 25);
- .24 à la possibilité d'utilisation rapide du matériel d'extinction de l'incendie (règle 26); et
- .25 aux équivalences (règle 27).

5.4.4 La partie C énonce les mesures de protection contre l'incendie applicables aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres mais inférieure à 60 mètres, et contient à nouveau des prescriptions détaillées concernant tous les aspects de la protection contre l'incendie dans les règles suivantes :

- .1 protection à la construction (règle 28);
- .2 dispositifs de ventilation (règle 29);
- .3 appareils de chauffage (règle 30);
- .4 divers (règle 31);
- .5 entreposage des bouteilles de gaz et des autres produits dangereux (règle 32);
- .6 moyens d'évacuation (règle 33);
- .7 dispositif automatique d'alarme et de détection de l'incendie (règle 34);
- .8 pompes d'incendie (règle 35);
- .9 collecteurs d'incendie (règle 36);
- .10 bouches d'incendie, manches et ajutages (règle 37);
- .11 extincteurs d'incendie (règle 38);
- .12 extincteurs portatifs dans les postes de sécurité, les locaux d'habitation et les locaux de service (règle 39);
- .13 dispositifs d'extinction de l'incendie dans les locaux de machines (règle 40);
- .14 équipements de pompier (règle 41);
- .15 plan de lutte contre l'incendie (règle 42);

- .16 possibilité d'utilisation rapide des dispositifs d'extinction de l'incendie (règle 43); et
- .17 équivalences (règle 44).

## **ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

### ***Méthode de protection***

5.4.5 L'une des trois méthodes - IF, IIF ou IIIF - peut être utilisée pour protéger les locaux d'habitation et les locaux de service. La sélection d'une méthode parmi les trois suppose de trouver un compromis entre les mesures de protection passive contre l'incendie et celles de protection active. Une attention particulière devrait être accordée au type de cloisonnement afin de déterminer les méthodes d'essai et les prescriptions applicables aux matériaux.

### ***Mesures de protection contre l'incendie : Prescriptions, types, nombre et disponibilité***

5.4.6 Les mesures de protection contre l'incendie sont établies en fonction de longueur (L) des navires et les Administrations devraient prendre en compte aussi bien les prescriptions qui figurent dans la partie B, lesquelles s'appliquent aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 60 mètres, que les prescriptions qui figurent dans la partie C, lesquelles s'appliquent aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres mais inférieure à 60 mètres. Chaque fois qu'est prévu, dans cette partie, un type déterminé de matériel, d'appareil, d'agent extincteur ou de dispositif, tout autre type de matériel, etc., peut être autorisé si l'Administration estime qu'il n'est pas moins efficace.

### ***Protection à la construction***

5.4.7 Les matériaux, l'intégrité au feu des cloisons d'un type spécifique et les autres normes devraient être établis en fonction de la longueur (L). Les Administrations peuvent utiliser plusieurs normes.

**Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Règles 1- 44	Dispositions générales; Définitions; Mesures de protection contre l'incendie;	États du pavillon	Partie 2 États du pavillon Application Paragraphe 15 et 16  Contrôle de l'application Paragraphe 22 et 24	Notes de bas de page se rapportant au chapitre V de l'Accord du Cap de 2012.  Méthodes d'essai de l'OMI.  Code international pour l'application des méthodes d'essai au feu (Code FTP), adopté par la résolution MSC.61(67) et modifié par les résolutions MSC.101(73) et MSC.173(79).  Code FTP de 2010, adopté par la résolution MSC.307(88), et modifié par la résolution MSC.437(99).  Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie (Recueil FSS), adopté par la résolution MSC.98(73) et modifié par la résolution MSC.457(101).
		États du port	Partie 4. États du port Application Paragraphe 52 à 56  Contrôle de l'application Paragraphe 57	

**5.5 Protection de l'équipage (chapitre VI)****5.5.1 Application : Navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.<sup>41</sup>****Notes :**

1. Il est nécessaire de prévoir des filins de sécurité, des surbaux ou des seuils, soit des moyens d'éviter de glisser sur le pont, dans les escaliers ou dans les zones de travail.
2. Sachant que les portes et les écoutes métalliques sont lourdes, il faut prévoir un moyen qui permette d'éviter qu'elles ne se ferment accidentellement et qui permette de les fermer facilement.
3. Il convient de prévenir les chutes accidentelles à la mer, et il faut donc prévoir des pavois, des mains courantes, des glissières de sécurité et des barres de roulis.
4. Il convient en outre de fixer une distance minimum entre la flottaison la plus élevée et le point le plus bas du dessus du pavois pour éviter l'embarquement d'eau sur le pont; cette distance doit être jugée satisfaisante par l'Administration.

<sup>41</sup> ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 si la Partie se prévaut de la possibilité d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (voir les équivalences entre la jauge brute et la longueur qui sont données dans la section 3).

## CHAPITRE VI – RÉSUMÉ

5.5.2 Ce chapitre traite de la protection de l'équipage, et contient des dispositions concernant :

- .1 les mesures générales de protection (règle 1);
- .2 les ouvertures de pont (règle 2);
- .3 les pavois, les mains courantes et les garde-corps (règle 3); et
- .4 la mise en place d'escaliers et d'échelles de dimensions et de résistance suffisantes qui soient munis de mains courantes et de marches antidérapantes et soient jugés satisfaisants par l'Administration (règle 4).

### ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE

5.5.3 Un navire de pêche est un navire qui subit de fortes accélérations et de forts mouvements, et à bord duquel le personnel travaille la plupart du temps sur le pont, lequel peut être recouvert d'eau de mer. Il est essentiel d'éviter les dérapages en prévoyant des surfaces rugueuses là où l'on marche.

5.5.4 La chute à la mer est l'un des types d'accidents du travail les plus courants à bord des navires de pêche et entraîne des décès dans le secteur.

5.5.5 Lorsqu'il examine ce chapitre, l'État du pavillon peut établir des parallèles avec les règles énoncées dans la Convention LL de 1966, telles que la règle 25 portant sur la protection de l'équipage ou la règle 17 portant sur les hauteurs de seuil.

5.5.6 Les zones particulières où il est difficile de satisfaire aux règles, telles que les zones à bord des chalutiers à pêche arrière, doivent faire l'objet d'une attention particulière. Lorsqu'il n'est pas possible de respecter la règle, il est possible d'accorder une exemption et il faudrait alors prévoir d'autres moyens de protéger l'équipage, tels que des filins de sécurité et/ou des brassières de sauvetage de travail.

5.5.7 Lorsque l'on examine les moyens de protéger l'équipage, il convient d'examiner également d'autres aspects, tels que l'évacuation de personnel blessé en cas d'incendie ou en cas d'accident.

### Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Règle VI/1	Mesures générales de protection	État du pavillon	Partie 1 Éléments communs 6.1, 6.4 Partie 2 Application 15.1, 16.1, 22.1 à 22.3	Les normes nationales élaborées aux fins de la mise en œuvre de la Convention LL de 1966 pourraient être utiles pour cette question en particulier
Règle VI/2	Ouvertures de pont	État du pavillon	Partie 1 Éléments communs 6.1, 6.4	Les normes nationales élaborées aux fins de la mise en œuvre de la Convention LL de 1966 pourraient

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
				être utiles pour cette question en particulier
Règle VI/3	Pavois, mains courantes et garde-corps	État du pavillon	Partie 2 Application 15.1, 16.1, 22.1 à 22.3	Recommandation 8 du Document 3 joint à l'Acte final de la Conférence internationale sur la sécurité des navires de pêche, 1993. Directives sur une méthode de calcul de la distance minimale entre la flottaison d'exploitation la plus élevée et le point le plus bas de la partie supérieure du pavois ou le livet du pont de travail
Règle VI/4	Escaliers et échelles	État du pavillon	Partie 1 Éléments communs 6.1, 6.4	Les normes nationales et les normes internationales du secteur pour être utiles pour cette question en particulier

## 5.6 Engins et dispositifs de sauvetage (chapitre VII)

5.6.1 Application : navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres<sup>42</sup>, à l'exception de la règle VII/13, qui s'applique également aux navires existants d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres<sup>1,2</sup>.

### Notes :

1. Les Administrations peuvent décider d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (L) comme critère de mesure (règle I/1 2) et 3)).
2. Si une Partie à l'Accord détermine qu'elle ne peut pas mettre en œuvre immédiatement toutes les mesures prévues dans le chapitre VII à bord des navires existants, elle peut mettre en œuvre progressivement les dispositions de ce chapitre pendant une période ne dépassant pas cinq ans (règle I/1 4)).

## CHAPITRE VII – RÉSUMÉ

5.6.2 Ce chapitre s'applique aux engins et dispositifs de sauvetage; il est divisé en trois parties. La partie A contient les règles générales, et comporte des dispositions concernant :

- .1 l'application (règle 1);
- .2 les définitions (règle 2);
- .3 l'évaluation, la mise à l'essai et l'approbation des engins et des dispositifs de sauvetage (règle 3); et
- .4 les essais en cours de production (règle 4).

<sup>42</sup> ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950 si la Partie se prévaut de la possibilité d'utiliser la jauge brute à la place de la longueur (voir les équivalences entre la jauge brute et la longueur qui sont données dans la section 3).



5.6.3 La partie B énonce les prescriptions applicables aux navires et contient des règles concernant :

- .1 le nombre et le type des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours (règle 5);
- .2 la disponibilité et l'arrimage des embarcations et radeaux de sauvetage et des canots de secours (règle 6);
- .3 l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage (règle 7);
- .4 les brassières de sauvetage (règle 8);
- .5 les combinaisons d'immersion et les moyens de protection thermique (règle 9);
- .6 les bouées de sauvetage (règle 10);
- .7 les appareils lance-amarre (règle 11);
- .8 les signaux de détresse (règle 12);
- .9 les engins de sauvetage radioélectriques (règle 13);
- .10 les répondeurs radar (règle 14);
- .11 les matériaux rétroréfléchissants pour engins de sauvetage (règle 15); et
- .12 la disponibilité opérationnelle, l'entretien et les inspections (règle 16).

5.6.4 Enfin la partie C énonce les prescriptions applicables aux engins de sauvetage et contient des dispositions concernant :

- .1 les prescriptions générales applicables aux embarcations de sauvetage (règle 17);
- .2 les embarcations de sauvetage partiellement fermées à redressement automatique (règle 18);
- .3 les embarcations de sauvetage complètement fermées (règle 19);
- .4 les prescriptions générales applicables aux radeaux de sauvetage (règle 20);
- .5 les radeaux de sauvetage gonflables (règle 21);
- .6 les radeaux de sauvetage rigides (règle 22);
- .7 les canots de secours (règle 23);
- .8 les brassières de sauvetage (règle 24);
- .9 les combinaisons d'immersion (règle 25);
- .10 les moyens de protection thermique (règle 26);

- .11 les bouées de sauvetage (règle 27);
- .12 les appareils lance-amarre (règle 28);
- .13 les dispositifs éclairants (règles 29 et 30);
- .14 les signaux fumigènes flottants (règle 31); et
- .15 les dispositifs de mise à l'eau et d'embarquement (règle 32).

## **ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

### ***Évaluation, mise à l'essai et approbation***

5.6.5 Les Administrations doivent exiger que les engins de sauvetage soient soumis en cours de production aux essais nécessaires pour garantir que ces engins sont fabriqués conformément aux mêmes normes que le prototype approuvé.

5.6.6 L'Administration doit approuver les engins et dispositifs de sauvetage et confirmer qu'ils ont été mis à l'essai et satisfont aux prescriptions du chapitre VII<sup>43</sup>, conformément aux recommandations de l'Organisation<sup>44</sup>, ou qu'ils ont subi avec succès des essais qui équivalent pour l'essentiel aux essais prescrits dans ces recommandations.

5.6.7 Les Administrations doivent garantir que les engins ou dispositifs de sauvetage nouveaux assurent un degré de sécurité au moins égal à celui qui est exigé par les prescriptions du chapitre VII. Les engins ou dispositifs de sauvetage neufs doivent aussi avoir été évalués et mis à l'essai conformément aux recommandations de l'Organisation<sup>45</sup>, ou avoir subi avec succès des essais qui équivalent pour l'essentiel aux essais prescrits dans ces recommandations.

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

5.6.9 Nonobstant ce qui précède, les engins de sauvetage exigés aux termes du présent chapitre pour lesquels il ne figure pas de spécifications détaillées dans la partie C doivent être jugés satisfaisants par l'Administration.

### ***Engins de sauvetage : Prescriptions, types, nombre et disponibilité***

5.6.10 Tout navire doit être muni, en fonction de ses caractéristiques dans la plupart des cas, du type et du nombre appropriés de chaque engin de sauvetage, et il convient de satisfaire à cette prescription.

---

<sup>43</sup> Les prescriptions applicables aux engins de sauvetage sont énoncées dans les règles 17 à 32.

<sup>44</sup> Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage, adoptée par la résolution MSC.81(70), telle que modifiée.

<sup>45</sup> Recueil de règles pratiques pour l'évaluation, la mise à l'essai et l'acceptation de prototypes d'engins et de dispositifs de sauvetage nouveaux, adopté par la résolution A.520(13).

5.6.11 L'Administration <sup>46</sup> peut exempter tout navire de l'obligation d'emporter des combinaisons d'immersion et des moyens de protection thermique si ce navire effectue en permanence des voyages dans des climats chauds. Tout navire doit être muni, à la satisfaction de l'Administration, de moyens lui permettant d'émettre des signaux de détresse efficaces, de jour et de nuit; ces moyens doivent comprendre au moins 12 fusées à parachute.

**Engins de sauvetage radioélectriques : émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques SMDSM à ondes métriques et répondeurs radar**

5.6.12 Des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques SMDSM à ondes métriques obligatoires et leurs batteries de secours (batteries de piles, normalement au lithium) devraient occuper un emplacement central et aisément accessible de la passerelle de navigation.<sup>47</sup>

5.6.13 L'Administration peut autoriser les navires de pêche existants à continuer d'utiliser les appareils radio portatifs à ondes métriques existants. L'Administration doit juger que les normes de fonctionnement des appareils radio portatifs à ondes métriques existants équivalent aux prescriptions du chapitre VII de l'Accord.

5.6.14 Tout navire doit être muni d'un répondeur radar sur chacun de ses bords.<sup>48</sup> Il est recommandé de les placer à un endroit visible à l'intérieur de la passerelle de navigation, à proximité des portes ouvrant vers l'extérieur<sup>49</sup>. Les répondeurs radar doivent pouvoir être aisément placés dans une embarcation ou un radeau de sauvetage quel qu'il soit, ou arrimé à bord de chaque embarcation ou radeau de sauvetage.

**Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Règle I 2) Règles 3 - 32	Application; Évaluation, mise à l'essai et approbation des engins et des dispositifs de sauvetage; Essais en cours de production; Prescriptions applicables aux navires; Prescriptions applicables aux engins de sauvetage.	États du pavillon	Partie 2 États du pavillon Application Paragraphes 15 et 16  Contrôle de l'application Paragraphes 22 et 24	Article 3 4) du Protocole de Torremolinos de 1993  Notes de bas de page se rapportant au chapitre VII de l'Accord du Cap de 2012.  COMSAR/Circ.32/Rev.2.  Manuel à l'usage des services mobile maritime et mobile maritime par satellite (article 20 du Règlement des radiocommunications de l'UIT).  Normes de fonctionnement de l'OMI.

<sup>46</sup> La résolution A.760(18) (Symboles relatifs aux engins et dispositifs de sauvetage) et la résolution A.1116(30) (Signalisation des échappées et de l'emplacement du matériel) pourraient être utiles pour les États du pavillon.

<sup>47</sup> Compte tenu des normes de fonctionnement pertinentes adoptées par l'Organisation.

<sup>48</sup> Compte tenu des normes de fonctionnement pertinentes applicables aux répondeurs radar de recherche et de sauvetage ou émetteurs de recherche et de sauvetage AIS adoptées par l'Organisation.

<sup>49</sup> L'un de ces répondeurs radar peut être celui prescrit à la règle IX/6 1) c).

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
				<p>Normes nationales élaborées en ce qui concerne l'approbation et la mise à l'essai.</p> <p>Résolution A.760(18) (Symboles relatifs aux engins et dispositifs de sauvetage).</p> <p>Résolution A.1116(30) (Signalisation des échappées et de l'emplacement du matériel).</p>

## SECTION 6      CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

Tout navire tenu de posséder un certificat délivré conformément aux règles est sujet, dans un port d'une autre Partie, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par le gouvernement de la Partie dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu des règles applicables sont en cours de validité. Dans le cas des navires des États qui ne sont pas Parties à l'Accord, les dispositions selon lesquelles il ne faut pas faire bénéficier ces navires de conditions plus favorables s'appliquent dans le cadre de l'exercice du contrôle par l'État du port (voir la section 6.2 des Orientations intérimaires, qui porte sur les navires d'États qui ne sont pas Parties à l'Accord et le principe visant à ne pas les faire bénéficier de conditions plus favorables).

### Notes :

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

## RÉSUMÉ DE LA SECTION

À l'heure actuelle, un certain nombre d'États soumettent les navires de pêche à un contrôle par l'État du port conformément à divers instruments existants pertinents, tels que MARPOL. S'il est entendu que les accords de contrôle par l'État du port ne prescrivent pas d'inspections des navires de pêche, les dispositions de l'Accord relatives au contrôle par l'État du port peuvent être appliquées, conformément à l'article 4 du Protocole de Torremolinos de 1993, selon ce que chaque Partie juge approprié<sup>50</sup>. Le contrôle par l'État du port est un outil qui aide grandement à empêcher l'exploitation de navires de pêche inférieurs aux normes et qui sera très utile à toutes les parties, mêmes si elles ne disposent pas d'une grande flotte de navires de pêche immatriculés sous leur pavillon.

## ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE

### 6.1      Contrôle par l'État du port en vertu de l'Accord

6.1.1 L'inspection PSC devrait commencer par un examen du certificat international de sécurité pour navire de pêche<sup>51</sup>. S'il est constaté que le certificat est valable<sup>52</sup> et s'il n'y a aucune raison sérieuse de considérer que le navire pourrait ne pas satisfaire aux dispositions de l'Accord<sup>53</sup>, il doit être accepté. Les fonctionnaires doivent prêter dûment attention aux prescriptions liées à l'âge et aux dimensions du navire, et donc à celles qui s'appliquent aux navires existants et aux possibles exemptions accordées par l'État du pavillon ainsi qu'à la mise en œuvre progressive. En cas de doute, il convient de prendre contact avec l'Administration du pavillon. Il ne peut être constaté de défaillance dans le cadre du contrôle

---

<sup>50</sup> L'utilisation par un État du port d'un système approprié d'immatriculation et de sélection permet d'éviter des inspections non nécessaires et renforce l'efficacité du contrôle des navires de pêche étrangers.

<sup>51</sup> Les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port devraient noter que les certificats peuvent être présentés sur papier ou en format électronique.

<sup>52</sup> Le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port peut consulter la section 3 des Orientations intérimaires (Visites et certificats (règles I/6-I/17), laquelle pourrait l'aider à établir si le certificat international de sécurité pour navire de pêche, s'il en existe un à bord, est valable ou non.

<sup>53</sup> Il devrait prendre en compte le type du navire de pêche, son année de construction et ses dimensions en vue de déterminer quelles dispositions de l'Accord sont applicables, en se fondant sur la longueur ou de la jauge brute, et en déterminant s'il s'agit d'un navire neuf ou d'un navire existant, s'il est possible de mettre les dispositions en œuvre progressivement, etc. (il est possible de consulter le TABLEAU 1 figurant à la section 3 : APPLICATION – RÉSUMÉ).

par l'État du port que lorsqu'il est clairement fait référence à une convention dans l'Accord. Toutes les défaillances relevées devraient être accompagnées de la référence à cette convention pour être valables.

6.1.2 Si les conditions décrites ci-dessus ne sont pas respectées, l'État du port peut imposer des mesures correctives ou même une immobilisation. En cas d'immobilisation, l'État du port doit informer l'Administration de l'État du pavillon et, selon qu'il convient, l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu qui a délivré le certificat international de sécurité pour navire de pêche en son nom. Les principales caractéristiques du navire, des copies du rapport, l'heure de l'immobilisation, et des copies de l'ordre d'immobilisation peuvent être communiqués. Lors de la mainlevée de l'immobilisation, la même notification devrait être envoyée, dans laquelle devraient être incluses la date et l'heure.

6.1.3 L'État du port doit faire rapport à l'Organisation des faits concernant cette immobilisation<sup>54</sup>. Si le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port doit faire appel à un fonctionnaire de l'Administration du pavillon ou à un inspecteur désigné pour faire des vérifications à bord, il faudrait prévoir les mécanismes nécessaires pour ce faire. Les navires de pêche peuvent être autorisés à se rendre au prochain port d'escale, à condition que l'Administration du pavillon et les autorités du port d'escale suivant soient informés et que d'autres conditions soient remplies.

6.1.4 Si l'État du pavillon du navire de pêche n'est pas partie à l'Accord, il ne faut pas que ce navire bénéficie de conditions plus favorables (voir la section 6.2 ci-après).

6.1.5 Il est possible d'utiliser, à titre temporaire, des orientations telles que celles qui figurent dans la résolution A.1185(33), qui contient les Procédures de contrôle par l'État du port, 2023, en exerçant toute la prudence qui s'impose, pour guider le contrôle par l'État du port des navires de pêche. Il est recommandé d'utiliser ces orientations, en faisant preuve de prudence, jusqu'à ce que des procédures spécifiques soient élaborées par l'Organisation, au niveau régional, y compris des régimes PSC, ou au niveau national<sup>55</sup>.

## **6.2 Navires d'États non Parties, principe selon lequel il ne faut les faire bénéficier de conditions plus favorables**

6.2.1 Les Parties doivent appliquer les prescriptions de l'Accord qu'il convient pour garantir que les navires qui sont immatriculés sous le pavillon d'un État non Partie à l'Accord ne bénéficient pas de conditions plus favorables.

6.2.2 Sachant que les navires battant le pavillon d'États non Parties ne détiennent pas de certificat international de sécurité pour navire de pêche, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port devrait, conformément à ce principe, juger que le navire ne présente pas de danger ni un danger excessif pour les personnes. Si le navire possède un certificat autre que celui prescrit par l'Accord, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port peut tenir compte de la forme et du contenu de ce document lorsqu'il évalue le navire. L'état de ce navire et de son équipement et les conditions à bord devraient être compatibles avec les objectifs des dispositions de l'Accord; si ce n'est pas le cas, il faudrait imposer au navire les restrictions nécessaires pour qu'il offre un degré comparable de sécurité.

---

<sup>54</sup> Seules les immobilisations doivent être signalées par un état du port et/ou un régime de contrôle par l'État du port, dans les cas où l'Accord est inclus à titre d'instrument pertinent.

<sup>55</sup> L'attention est attirée sur les Directives de l'OIT pour les agents chargés du contrôle par l'État du port effectuant des inspections en application de la Convention (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007, qui peuvent servir d'orientations concernant le contrôle par l'État du port effectué dans le cadre de la Convention de l'OIT (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007.

### 6.3 Détection d'un navire inférieur aux normes

6.3.1 L'Accord ne donne aucune définition de l'expression "navire de pêche inférieur aux normes", mais la résolution A.1185(33), intitulée "Procédures de contrôle par l'État du port, 2023", telle qu'elle pourrait être modifiée, pourrait être utile pour reconnaître ce type de navire, à savoir un "navire dont la coque, les machines, l'équipement ou la sécurité de l'exploitation sont sensiblement inférieurs aux normes", comme l'exige l'Accord.

6.3.2 Qu'il détienne ou non un certificat international de sécurité pour navire de pêche, il peut être constaté qu'un navire de pêche est inférieur aux normes énoncées dans l'Accord pour les raisons suivantes notamment :

- .1 le fait que le navire n'est pas pourvu de l'équipement essentiel requis ou n'est pas aménagé de la manière requise, ou le non-respect des dispositions des règles pertinentes;<sup>56</sup>
- .2 si le navire est bien pourvu de l'équipement et des aménagements requis, ces derniers ont subi des détériorations qui ne sont pas jugées admissibles; et
- .3 la familiarisation de l'équipage aux procédures d'urgence présente de graves lacunes<sup>57</sup>.

6.3.3 Si ces éléments probants, pris ensemble ou séparément, représentent un danger pour le navire de pêche ou son personnel à bord en cas d'autorisation à appareiller, le navire correspond alors à ce que le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port pourrait considérer comme "un navire de pêche inférieur aux normes".

### 6.4 Élargissement des inspections menées dans le cadre du contrôle par l'État du port

6.4.1 Les régions peuvent élaborer et appliquer des normes uniformes, y compris des régimes de contrôle par l'État du port, aux navires de pêche exploités dans une région, en élargissant le champ d'application de sorte à inclure les navires de pêche d'une longueur égale ou supérieures à 24 mètres, comme indiqué à l'article 3 4) et à l'article 3 5) du Protocole de Torremolinos de 1993. Les exploitants de navires de pêche doivent connaître les prescriptions qui pourraient s'appliquer aux navires de pêche qui sont tenus d'avoir un certificat à bord conformément la disposition de l'Accord au cas où le navire serait inspecté dans une région qui a élaboré et applique des normes uniformes.

---

<sup>56</sup> Le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port devrait être conscient qu'il existe d'importantes différences entre les prescriptions de l'Accord applicables aux navires de pêche existants et celles s'appliquant aux navires de pêche neufs. En outre, l'Accord prévoit plusieurs façons pour les Administrations d'exempter leurs navires, d'autoriser des équivalences et d'approuver des autres conceptions et dispositifs. Voir la section 3 des présentes orientations intérimaires.

<sup>57</sup> En ce qui concerne l'équipage, la délivrance des certificats et les effectifs ne relèvent pas du champ d'application de l'Accord, mais lors de l'exercice du contrôle par l'État du port, les procédures d'exploitation à suivre en cas d'urgence peuvent être vérifiées. Voir la section 11 - Consignes en cas d'urgence, rôle d'appel et exercices (chapitre VIII) des orientations. Le chapitre VIII s'applique aux navires neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

**Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Article 4 du Protocole de Torremolinos de 1993	Contrôle par l'État du port	État du port	Partie 4. États du port Application Paragraphe 52 à 56  Contrôle de l'application. Paragraphe 57 à 62  Évaluation et révision (paragraphe 63)	Résolution A.1185(33)
		États du pavillon	Partie 2 États du pavillon Contrôle de l'application Paragraphe 25	
Chapitre I. Règle 6	État du navire	État du pavillon, sur demande de l'État du port	Partie 2 États du pavillon Contrôle de l'application Paragraphe 22 et 24	



## SECTION 7 ACCIDENTS SURVENUS AUX NAVIRES DE PÊCHE

1 L'article 7 du Protocole de Torremolinos de 1993<sup>58</sup> s'applique à tous les navires de pêche visés par l'Accord.<sup>59</sup>

### Notes :

1. Chaque Partie fait faire effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu à l'un quelconque de ses navires soumis aux dispositions du présent Protocole lorsqu'elle estime que cette enquête peut contribuer à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter au présent Protocole.
2. Chaque Partie fournit à l'Organisation toutes informations pertinentes concernant les conclusions de cette enquête en vue de leur diffusion à toutes les Parties. Les rapports ou recommandations établis par l'Organisation sur la base de ces informations ne doivent ni révéler l'identité ou la nationalité des navires en cause ni imputer en aucune manière la responsabilité de cet accident à un navire ou à une personne ou laisser présumer leur responsabilité.

### RÉSUMÉ DE LA SECTION

2 La pêche commerciale a toujours été considérée comme l'une des professions les plus dangereuses, dont la pratique entraîne souvent des conséquences néfastes (par ex., des événements ou des accidents) qui sont étroitement liées à la sécurité. Toutefois, il est considéré que la pêche est une question qui relève des pays ou des régions et les mesures prises pour répondre à la nécessité de développer les capacités de mener des enquêtes sur les accidents varient d'un pays à l'autre. L'Accord prescrit la réalisation d'enquêtes sur les accidents afin d'améliorer la sécurité en mer.

3 Plus de la moitié des accidents mettant en cause des navires de pêche se produisent alors que ces navires font route, la plupart du temps en haute mer et dans les eaux territoriales. Le sous-type de navire de pêche qui est à l'origine du plus grand nombre d'accidents est le chalutier. L'envahissement et la perte de stabilité sont les principales conséquences des accidents mettant en cause des navires de pêche industrielle, en particulier les navires d'une longueur comprise entre 24 et 45 mètres; les abordages, les échouements et les incendies/explosions sont les autres principaux effets possibles.

### ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE

4 L'article 7 reprend la teneur de la règle 21 du chapitre I de la Convention SOLAS et donc, après l'entrée en vigueur de l'Accord, les Parties devraient suivre la même approche que celle qui s'applique dans le cas des transports maritimes internationaux. À cet égard, il est possible d'appliquer les dispositions du Code pour les enquêtes sur les accidents<sup>60</sup>, même s'il n'est pas obligatoire à l'égard des navires de pêche visés par l'Accord et les orientations qui s'y rapportent.

5 L'organe de l'Administration qui est responsable des enquêtes sur les accidents devrait être indépendant de l'autorité chargée de la sécurité des navires de pêche. Toutefois, il convient de mettre au point un mécanisme de coopération avec l'"organe d'enquête sur les accidents de mer" au niveau du gouvernement.

---

<sup>58</sup> L'Accord et le Protocole de Torremolinos de 1993 doivent être considérés comme un seul instrument.

<sup>59</sup> L'Accord et le Protocole de Torremolinos de 1993 doivent être considérés comme un seul instrument.

<sup>60</sup> La résolution MSC.255(84) et la résolution A.1075(28) pourraient être utiles aux États du pavillon.

6 Il peut arriver que les entités qui effectuent les enquêtes sur les accidents concernant les navires de pêche ne soient pas les mêmes que celles qui effectuent des enquêtes portant sur des navires de commerce du fait de la répartition des compétences au niveau de l'Administration. Dans ce cas, il faudrait que les méthodes et procédures suivies soient les mêmes et que les ressources appropriées soient mises à disposition et il faudrait réduire au minimum le nombre d'accidents qui ne font pas l'objet d'une enquête.

7 Il est important que le personnel de l'Administration maritime ou l'organe d'enquête sur les accidents de mer comprenne bien les accidents et les événements et leurs causes, de sorte que des modèles (par exemple, composites ou simples) et/ou des méthodes appropriés soient mis au point aux fins de la réalisation des enquêtes.

8 Les renseignements recueillis devraient permettre de détecter facilement les dangers (par exemple, conditions météorologiques défavorables), le type d'accident (par exemple, incendie ou explosion) et les conséquences (par exemple, perte du navire).

9 Les résultats de l'enquête devraient être séparés du procès pénal et devraient être mis à la disposition du public.

10 La pêche reste de loin l'activité entraînant le plus grand nombre d'accidents de mer. Par ailleurs, l'une des principales conséquences des accidents est la perte des navires de pêche, dont la fréquence dépasse de loin celle de la perte de navires marchands. Cela peut entraver l'éventuelle enquête mais cela n'empêche toutefois pas d'en mener une.

11 Il faudrait éviter de partir du principe qu'une "erreur humaine" est la cause de l'accident, car cela constitue une simplification excessive de la situation. Il faut néanmoins prêter une attention particulière aux mesures prises par les personnes à bord, notamment :

- .1 l'exploitation du navire (par exemple, le personnel et les effectifs, les ressources de l'équipage, l'environnement social, les conditions de travail, les outils et l'équipement, l'entretien ou le stress);
- .2 la gestion à terre (par exemple, la gestion des opérations, la gestion de la sécurité et de l'environnement, les activités réglementaires, la conception, la préparation aux situations d'urgence, l'organisation et la gestion, la gestion du personnel, la santé au travail et les politiques d'entretien); ou
- .3 les mesures prises en raison de l'environnement extérieur (par exemple, les conditions météorologiques).

12 Il est important que les enquêtes sur les accidents aident le personnel des navires de pêche à bien comprendre comment gérer la sécurité de façon à réduire les accidents. Cela devrait les aider à mettre au point des approches constructives qui tiennent également compte de ce qui fonctionne bien à bord et non pas seulement de ce qui peut être source de danger, de sorte que les membres du personnel des navires de pêche se considèrent comme partie intégrante du système de sécurité.

13 Promouvoir une culture axée sur la sécurité et inviter toutes les parties prenantes du secteur à œuvrer à la réduction des accidents permettra d'atteindre en toute transparence l'objectif de réduction des accidents et des événements.

14 Les Parties à l'Accord du Cap de 2012 devraient communiquer des données dans le Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'Organisation, en vue de réduire le nombre d'accidents non déclarés.

**Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Règle à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Article 7 du Protocole de Torremolinos de 1993	<p>Chaque Partie fait effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu à l'un quelconque de ses navires soumis aux dispositions du présent Protocole lorsqu'elle estime que cette enquête peut contribuer à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter au présent Protocole.</p> <p>Chaque Partie fournit à l'Organisation toutes informations pertinentes concernant les conclusions de cette enquête en vue de leur diffusion à toutes les Parties. Les rapports ou recommandations établis par l'Organisation sur la base de ces informations ne doivent ni révéler l'identité ou la nationalité des navires en cause ni imputer en aucune manière la responsabilité de cet accident à un navire ou à une personne ou laisser présumer leur responsabilité.</p>	État du pavillon	Partie 2 États du pavillon. Enquête par l'État du pavillon. Paragraphes 38 à 41	Résolution A.1070(28)
		État du pavillon/ organes d'enquête sur les accidents	Code pour les enquêtes sur les accidents	Résolution MSC.255(84)
		État du pavillon/ organes d'enquête sur les accidents	Directives destinées à aider les enquêteurs à appliquer le Code pour les enquêtes sur les accidents	Résolution A.1075(28)

**PARTIE B      RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES****SECTION 8      LE PRINCIPE DE L'ÉLÉMENT HUMAIN ET LA SÉCURITÉ DU PERSONNEL DES NAVIRES DE PÊCHE****Note :**

1. Les normes de formation à bord d'un navire de pêche sont énoncées dans la Convention STCW-F, telle que modifiée, et le Code STCW-F pour ce qui est des navires de pêche d'une longueur supérieure à 24 mètres.

**RÉSUMÉ DE LA SECTION**

1 L'Accord contient des dispositions techniques de fond en ce qui concerne la conception, la construction, les systèmes et l'équipement des navires de pêche, qui visent à garantir que l'état du navire reste intact et que sa sécurité est assurée à tout moment. Un navire approuvé en vertu de l'Accord représente la plateforme sur laquelle le personnel du navire de pêche exploitera le navire et mènera ses activités de pêche industrielle et le personnel pourra également vivre à bord.

2 Le principe de l'élément humain découle de la notion de reconnaissance d'une interconnexion étroite entre tous les macroéléments et les microéléments qui peuvent contribuer soit au renforcement de la sécurité soit à la création d'une menace pour la sécurité. Les dimensions organisationnelle, environnementale, culturelle, économique, systémique, technologique et sociale doivent être prises en compte lors de l'examen de l'élément humain. La présente section traite de l'application du principe de l'élément humain et de la sécurité du personnel des navires de pêche dans le cadre de la mise en œuvre de l'Accord.

3 Sachant que la démarche globale consacre le principe de l'élément humain, la mise en œuvre de l'Accord pourrait être à l'origine d'un mouvement de fond dans les secteurs national et régional de la pêche et au-delà. L'application de ce principe pourrait servir à renforcer la sécurité du personnel des navires de pêche, car cela permettrait premièrement de comprendre cette dynamique de sécurité, et également d'évaluer le statu quo, de définir les domaines à améliorer et de mettre en œuvre et appliquer les résolutions appropriées.

**ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

4 Le processus global pourrait commencer par l'introduction de l'approche axée sur le personnel des navires de pêche. Lorsque l'évaluation du statu quo est en cours, elle peut englober les éléments suivants et être adaptée selon qu'il convient :

- .1 la conception et construction du navire;
- .2 le système de sécurité et l'équipement du navire, y compris les appareils de pêche et l'espace de stockage;
- .3 les systèmes de gestion à bord et à terre;
- .4 la disponibilité d'infrastructures nationales, régionales et internationales permettant d'apporter une assistance en cas d'urgence (par exemple, sur le plan médical, opérationnel, environnemental);
- .5 la dotation en personnel nécessaire aux fins de l'exploitation;

- .6 la disponibilité d'installations et de ressources tant à bord qu'à terre aux fins de l'éducation, de la formation et de la familiarisation de l'équipage;
- .7 tous les aspects environnementaux qui ont une incidence sur les activités de pêche, l'exploitation du navire et les conditions de vie du personnel; et
- .8 veiller à ce que l'équipage des navires de pêche connaisse les indicateurs du travail forcé et sache comment faire connaître leurs doléances concernant une éventuelle exploitation ou un abus du travail.

5 En vue de définir les domaines dans lesquels pourrait être améliorée la sécurité du personnel, il pourrait notamment être procédé à l'examen de la participation des parties prenantes du secteur concernées, qui serait fondé sur l'évaluation des domaines susmentionnés, en vue d'établir des résolutions et des plans de travail utiles aux fins de la mise en œuvre et du contrôle de l'application de l'Accord.

6 Il est souhaitable que la Convention STCW-F soit également ratifiée par les Parties à l'Accord du Cap de 2012 et par celles qui ont engagé la procédure de ratification.

7 Les instruments juridiques internationaux pertinents sont indiqués dans le tableau ci-dessous (Tableau destiné à faciliter la mise en œuvre).

**Tableau récapitulatif destiné à faciliter la mise en œuvre**

Instruments juridiques internationaux à mettre en œuvre	Domaine	Code III (résolution A.1070(28))		Instruments utiles
		Responsabilité	Disposition de référence concernant l'application	
Directives FAO/OMI/OIT pour l'application de la partie B du Recueil, des Directives facultatives et des Mesures de sécurité recommandées	Ces directives couvrent notamment les domaines suivants : élaboration d'une stratégie en matière de sécurité; aspects juridiques; exigences d'ordre administratif; renforcement des capacités; formation des membres de l'équipage; contrôle de l'application des règles; et sécurité de l'exploitation.	Éléments communs 6.1	Partie 1 Paragraphes 6.2 et 12.1	Convention STCW-F
		État du pavillon	Partie 2 Paragraphe 16.3	Convention STCW-F

## **SECTION 9 MISE EN ŒUVRE DE L'ACCORD EN COLLABORATION AVEC LES PARTIES PRENANTES**

### **RÉSUMÉ DE LA SECTION**

1 La meilleure façon d'assurer la sécurité est d'envisager la mise en œuvre de l'Accord en collaboration avec toutes les parties prenantes du secteur. La présente section contient des orientations à l'intention des autorités chargées de la réglementation qui visent à les aider à assurer et renforcer le niveau de sécurité lorsque des mesures élaborées pour les navires marchands pourraient ne pas pouvoir être appliquées dans la pratique aux navires de pêche.

### **ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

2 La mise en œuvre de l'Accord du Cap de 2012 ne se déroule pas de la même manière que pour les autres instruments de l'OMI, qui sont très connus du secteur des transports maritimes. Par conséquent, les Gouvernements Membres doivent établir une solide coordination et coopération entre les ministères/organismes nationaux compétents, en particulier les administrations maritimes et des pêches<sup>61</sup>.

3 Sachant que l'Accord du Cap de 2012 comprend également des mesures applicables aux navires existants, il est important et indispensable que l'Administration examine toutes les questions avec toutes les parties prenantes du secteur avant de décider des mesures à prendre pour appliquer les dispositions des instruments.

4 Parfois, les responsabilités concernant la sécurité des navires de pêche ne relèvent pas du Ministère des transports mais d'un autre ministère, par exemple, le Ministère de la pêche, lequel peut aussi être responsable de la formation du personnel des navires de pêche et de la santé et des conditions de travail à bord, en sus de la gestion des pêches en tant que ressource économique.

5 Il est très important d'établir une base de données fiable contenant toutes les caractéristiques des navires de pêche, afin de savoir à quelle fin ils ont été conçus, et il convient en particulier que toutes les autorités maritimes coopèrent pour préserver les stocks de poisson et la vie humaine.

6 Lier les permis aux compétences, aux certificats de sécurité et à la navigabilité pourrait permettre d'avoir un bon système de contrôles croisés en vue de traiter un problème de longue date. Intégrer des mesures axées sur la sécurité dans les autres procédures de gestion, par exemple, en autorisant les variations dans les partenariats et les quotas, pourrait permettre de mettre en place des pratiques utiles en matière de sécurité qui rendraient plus pratique la pêche à bord de navires de faibles dimensions. Il est recommandé d'exiger des navires de pêche qui sont exploités dans une ZEE d'un État Membre qu'ils respectent les dispositions relatives à la sécurité et l'Accord du Cap de 2012.

---

<sup>61</sup> À la trente-et-unième session du Comité des pêches de la FAO, tenue en 2014, "de nombreux membres avaient insisté sur le lien entre la sécurité en mer d'une part, et le travail forcé et la pêche illicite, non déclarée et non réglementée d'autre part. Ils s'étaient référés à cet égard à la Convention (n° 188) de l'OIT et à l'Accord du Cap de 2012 sur la mise en œuvre des dispositions du Protocole de Torremolinos de 1993."

## **SECTION 10 PROMOTION DE LA COOPÉRATION TECHNIQUE ET FOURNITURE D'UNE ASSISTANCE TECHNIQUE**

### **RÉSUMÉ DE LA SECTION**

La présente section porte sur la nécessité pour les États Membres d'assurer une coopération technique, en particulier ceux qui sont déjà des Gouvernements contractants à l'Accord du Cap de 2012. Il est possible d'assurer une coopération technique par l'intermédiaire du Programme intégré de coopération technique de l'OMI (PICT), sachant que certains États Membres pourraient ne pas avoir à leur disposition suffisamment de spécialistes pour ratifier l'Accord ou le mettre en œuvre.

#### **Notes :**

1. L'Assemblée de l'OMI a adopté la résolution A.998(25) intitulée "Nécessité de renforcer les capacités lors de l'élaboration et de l'application de nouveaux instruments et lors de la modification d'instruments existants".
2. Il est important d'établir une coopération au niveau mondial pour promouvoir une mise en œuvre efficace de l'Accord par le plus grand nombre d'États possible, en particulier les pays en développement.

### **ORIENTATIONS CONCERNANT LA MISE EN ŒUVRE**

#### **10.1 Coopération et assistance techniques**

10.1.1 Les Parties et les États Membres devraient fournir ou veiller à ce que soit fournie, en collaboration avec l'Organisation, une assistance aux États qui ont des difficultés à satisfaire aux dispositions de l'Accord et qui en font la demande.

10.1.2 L'Organisation a intensifié ses efforts visant à fournir aux États Membres l'assistance dont ils pourraient avoir besoin dans le cadre de la mise en œuvre de l'Accord et à prendre des dispositions appropriées, à cette fin, dans le cadre du PICT.

10.1.3 La fourniture d'une assistance technique s'est révélée essentielle pour faire augmenter le nombre de ratifications par les États Membres. Il n'est pas peu fréquent de constater un manque de capacités, de centres de formation, de main-d'œuvre et de spécialistes en raison des ressources limitées au niveau national, ainsi qu'un manque de connaissances techniques concernant l'Accord chez les propriétaires de navires et autres parties prenantes du secteur.

10.1.4 Lorsqu'ils assurent une coopération technique, les États Membres doivent savoir que les circonstances ci-après peuvent s'appliquer :

- .1 un processus parlementaire rigoureux peut devoir être respecté pour ratifier l'Accord et il y a parfois un manque de volonté politique de ratifier l'Accord;
- .2 il peut y avoir un gros manque de juristes maritimes spécialisés qui soient dotés de solides compétences en matière de rédaction de textes législatifs maritimes en vue de rédiger la législation/réglementation nationale qui donnera effet à l'Accord et donc d'assurer l'harmonisation du régime juridique maritime au sein du pays, voire de la région;
- .3 la nécessité d'établir un cadre juridique cohérent; il n'y a pas assez de ressources, de capacités et de main-d'œuvre pour mettre en œuvre les

responsabilités de l'État du pavillon, et partant pour respecter l'obligation de s'acquitter des responsabilités supplémentaires découlant de l'Accord;

- .4 les difficultés rencontrées pour susciter et maintenir l'intérêt des parties prenantes au niveau national en vue de faire mieux connaître les avantages qui découleraient de la ratification de l'Accord; et
- .5 la possible volonté de faire échouer la ratification de l'Accord du fait de la charge de travail et des charges financières et administratives que l'Accord peut imposer à certaines parties prenantes.

10.1.5 Il est important que les États Membres intéressés qui souhaitent ratifier l'Accord fassent connaître cet instrument aux propriétaires de navires et autres parties prenantes du secteur de la pêche de la région.

10.1.6 Afin d'assurer une coopération technique, il est également important de collaborer avec les organisations régionales qui pourraient disposer de spécialistes ayant les connaissances appropriées dans la région pour aider les pays ayant des capacités limitées. Elles peuvent dispenser des conseils/des orientations et apporter une réelle assistance en ce qui concerne la rédaction de la législation/de la réglementation nationale et permettre ainsi une harmonisation du régime juridique maritime régional dans un délai raisonnable.

10.1.7 La taille de la flotte de pêche et les types et dimensions des navires de la flotte auront une grande influence sur le perfectionnement de la main-d'œuvre dans toutes les branches d'activités, telles que le secteur de la pêche et la construction navale, et pourront dépasser les attributions des administrations maritimes et des pêches. On pourrait aussi prendre en considération le nombre de navires de pêche immatriculés à l'étranger qui utilisent les ports de l'État côtier, lesquels peuvent être soumis au régime du contrôle par l'État du port.

10.1.8 Dans le cadre de la coopération technique en vue de la ratification de l'Accord, il est important de reconnaître que la Convention STCW-F et la Convention de l'OIT (n° 188) sur le travail dans la pêche, 2007 peuvent être ratifiées en même temps aux fins d'en faciliter la mise en œuvre, sachant qu'elles se complètent l'une l'autre.

10.1.9 Au niveau régional, puisque l'article 3 5) du Protocole de Torremolinos de 1993 permet d'élaborer des normes régionales applicables aux navires de pêche dont la longueur est inférieure à une limite prescrite dans un chapitre, conformément aux paramètres énoncés à l'article 3 4), uniquement, il est important d'examiner comment les États Membres voisins ayant d'importants intérêts en matière de pêche vont envisager la ratification de l'Accord afin d'établir une approche régionale cohérente.

## **10.2 Mesures visant à promouvoir la ratification de l'Accord**

10.2.1 Les dernières mesures prises par l'Organisation pour promouvoir la ratification de l'Accord sont soulignées dans le paragraphe qui suit.

10.2.2 La résolution A.1107(29) intitulée "Entrée en vigueur et mise en œuvre de l'Accord du Cap de 2012", par laquelle l'Assemblée priait instamment les gouvernements d'envisager d'accepter l'Accord dès qu'ils le pourraient et invitait les gouvernements qui se heurtaient à des difficultés pour devenir Parties à l'Accord à en informer l'Organisation afin que cette dernière puisse envisager de prendre des mesures appropriées à cet égard, notamment en fournissant l'assistance technique nécessaire.



### **10.3 Instruments utiles visant à faciliter l'entrée en vigueur**

10.3.1 Divers outils peuvent être utilisés dans le cadre de la mise en œuvre de l'Accord. Une méthode fondée sur les principes directeurs du Code III a été suivie pour élaborer les Orientations intérimaires. Il est recommandé aux Parties et aux États Membres qui mettent en œuvre l'Accord de déterminer pour chaque règle de l'Accord qu'ils doivent mettre en œuvre la règle du Code III qu'ils doivent appliquer en même temps. Les résolutions de l'OMI ou les règles nationales constituent d'autres Instruments utiles permettant de faciliter la mise en œuvre.

## APPENDICE 1

### DIRECTIVES À L'INTENTION DES ÉTATS DU PAVILLON

#### Mise en œuvre de l'Accord

1 Les dispositions de l'Accord doivent être transposées dans la législation nationale conformément au processus établi dans chaque État du pavillon. Compte tenu de la souplesse accordée dans la mise en œuvre et l'application de l'Accord (mise en œuvre progressive, équivalences, exemptions, etc.), les autorités compétentes concernées par la sécurité des navires de pêche devraient prendre les dispositions en considération.

2 L'Administration devrait mettre en œuvre un processus de révision, de modification de la législation existante ou d'élaboration d'une nouvelle législation sur la base des dispositions de l'Accord, en consultation avec les administrations ou organismes appropriés. La répartition des responsabilités pour la mise en œuvre devrait se faire entre l'Administration et les administrations ou organismes appropriés. Il devrait y avoir une approche coordonnée pour définir des normes et des principes dans la mise en œuvre de l'Accord, qui seraient promulgués en fonction de la législation nationale.

3 Les responsabilités qu'assument les États du pavillon commencent par l'élaboration d'une stratégie globale visant à garantir le respect des obligations et des responsabilités prévues par l'Accord. La stratégie devrait faire l'objet d'un suivi et d'une évaluation périodiques dans le but de garantir une amélioration continue de la capacité organisationnelle de l'État du pavillon.

4 Pour mettre en œuvre l'Accord les États du pavillon doivent élaborer des principes, en adoptant des lois pour mettre en œuvre et faire appliquer les dispositions de l'Accord, et en attribuant des responsabilités au sein de leurs administrations. Des ressources, telles que des instructions administratives, des documents ou des orientations, sur la réglementation nationale et les prescriptions de l'Accord, devraient également être mises au point.

5 Une évaluation de la flotte devrait être effectuée; elle devrait englober tous les secteurs afin de déterminer l'étendue des prescriptions de l'Administration pour mettre en œuvre les dispositions. En particulier, il faudrait effectuer un recensement de la flotte qui comprenne leur répartition le long des côtes et tienne compte de l'emplacement des services de sécurité.

6 Il est important de prendre en compte les dispositions de l'Accord concernant la construction des navires de pêche et de traiter des conditions pour l'étanchéité à l'eau et les secteurs des chantiers navals; les institutions de formation; les services de vulgarisation existants; et le rôle des services de recherche et de sauvetage.

7 Enfin, il est important et indispensable que l'Administration communique avec toutes les parties prenantes dans le secteur sur toutes les questions avant l'adoption de mesures visant à mettre en œuvre l'Accord. On entend par "partie prenante" toute personne ou tout organisme qui joue un rôle dans le secteur de la pêche, tels que les représentants des employeurs et des employés, les constructeurs de navires, les fournisseurs d'équipements, les assureurs, les établissements de formation, les coopératives de pêcheurs, le personnel des navires de pêche, les propriétaires de navires, les fédérations de pêcheurs. Il est très important que les Parties et les États Membres qui appliquent déjà des normes plus strictes que celles de l'Accord ne prennent aucune mesure susceptible d'assouplir ces normes. Les Parties et les États Membres devraient également veiller à ce qu'il n'y ait pas de conflit de

lois et à ne prendre aucune mesure susceptible de porter atteinte aux normes plus strictes qu'ils appliquent déjà.

### **Registre et identification des navires de pêche**

8 L'objectif d'un registre des navires de pêche est, entre autres choses, de renforcer la sécurité maritime en fournissant aux autorités compétentes un fichier des navires de pêche qui battent leur pavillon et auxquels l'Accord s'applique. Ce fichier devrait être incorporé dans une législation principale en tant que prescription et devrait être combiné ou lié à une base de données des navires autorisés à pêcher.

9 L'Administration d'une Partie devrait s'assurer que des dispositions appropriées sont en place pour immatriculer un navire de pêche en utilisant les formules internationales de mesure des dimensions et de la jauge des navires, telles que définies dans la règle I/2 (Définitions) de l'Accord.

10 Par ailleurs, l'identification et le marquage des navires de pêche dans le cadre du programme d'immatriculation devraient être envisagés par l'Administration dans le cadre des instruments juridiques disponibles. Le Système de numéros OMI d'identification des navires, adopté par la résolution A.1117(30), permet d'utiliser le numéro OMI comme identifiant unique du navire dans le Fichier mondial de la FAO<sup>62</sup>.

### **Système de gestion de la qualité**

11 Il est utile que les États du pavillon mettent en place un système de gestion de la qualité pour les processus d'inspection, de visite et de délivrance des certificats, compte tenu des dispositions de l'Accord relatives aux visites et à la délivrance des certificats. Cela permet de normaliser les processus relatifs aux obligations de l'Accord et de les suivre tout au long des différentes étapes qui peuvent exister dans le cycle de vie des navires.

12 Il serait également utile de mettre en œuvre un système de gestion de la qualité pour la qualification et la formation des inspecteurs de l'État du pavillon et la mise à niveau continue de leurs compétences, qui dépende des tâches qu'ils sont autorisés à accomplir.

13 Les États du pavillon devraient périodiquement évaluer leur performance eu égard à la mise en œuvre des processus administratifs et à l'utilisation des procédures et ressources nécessaires pour s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'Accord<sup>63</sup>.

14 Les dispositions et les méthodes prévues par le Code d'application des instruments de l'OMI (Code III), adopté par la résolution A.1070(28), peuvent être utilisées à titre d'orientation par les États du pavillon.

---

<sup>62</sup> Fichier mondial de la FAO des navires de pêche, des navires de transport frigorifique et des navires de ravitaillement.

<sup>63</sup> Programme d'audit des États Membres de l'OMI (IMSAS). Bien qu'il n'y ait pas encore de règle à cet effet dans ce domaine découlant de l'Accord, les instruments internationaux de l'OMI ont été modifiés de manière à ce que chaque État Partie puisse être évalué et que le respect total des responsabilités et des obligations contractées puisse être vérifié.

## APPENDICE 2

### DIRECTIVES SUR LES VISITES EN VERTU DU SYSTÈME DE VISITES ET DE DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS PRÉVU DANS L'ACCORD DU CAP DE 2012

Les Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC), 2023, diffusées par l'intermédiaire de la résolution A.1186(33), ont été utilisées comme guide pour l'élaboration des présentes Directives sur les visites.

#### Table des matières

#### GÉNÉRALITÉS

- 1 INTRODUCTION
  - 1.1 Description du système de visites et de délivrance des certificats utilisé dans les Directives
  - 1.2 Application des Directives aux navires existants
- 2 TYPES DE VISITES
- 3 APPLICATION ET PRÉSENTATION DES DIRECTIVES
- 4 DESCRIPTION DES DIVERS TYPES DE VISITES
  - (I) 4.1 Visites initiales
  - (A) 4.2 Visites annuelles
  - (In) 4.3 Visites intermédiaires
  - (P) 4.4 Visites périodiques
  - (R) 4.5 Visites de renouvellement
  - (F) 4.6 Inspections de la face externe du fond des navires de pêche
  - (Sup) 4.7 Visites supplémentaires
  - 4.8 Mesures à prendre à l'issue des visites
- 5 PRÉCISIONS SUPPLÉMENTAIRES
  - 5.1 Définition de l'expression "éléments connexes"
  - 5.2 Prorogation jusqu'à cinq ans de la durée de validité d'un certificat délivré pour une période inférieure à cinq ans
  - 5.3 Prorogation de l'intervalle entre les inspections de la face externe du fond du navire
  - 5.4 Dérogation autorisée au titre de "circonstances spéciales"
  - 5.5 Rétablissement de la validité des certificats
  - 5.6 Signification de l'expression "toute période de cinq ans"
  - 5.7 Visites requises après le transfert d'un navire au pavillon d'un autre État
  - 5.8 Conditions recommandées pour la prorogation de la période de validité d'un certificat
  - 5.9 Visite des installations radioélectriques

6 DIRECTIVES SUR LES VISITES

Annexe de l'appendice 2 Représentation sous forme de diagramme des deux systèmes de visites et de délivrance des certificats prévus dans l'Accord du Cap de 2012

## GÉNÉRALITÉS

### 1 INTRODUCTION

1.1 Description du système de visites et de délivrance des certificats utilisé dans les Directives

1.1.1 Le système de visites et de délivrance des certificats de l'Accord du Cap de 2012 (ci-après dénommé "l'Accord") est comparable au Système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (système HSSC) de la Convention SOLAS de 1974 et de son Protocole de 1988 pour les navires de charge, avec toutefois une souplesse supplémentaire. Le certificat délivré en vertu de l'Accord est le Certificat international de sécurité pour navire de pêche, qui est l'équivalent du certificat de sécurité pour navire de charge prévu par la Convention SOLAS 74/88<sup>64</sup>.

1.1.2 Le système spécifié dans l'Accord prévoit ce qui suit :

- .1 un intervalle standard d'un an entre les visites, basé sur les visites initiales, annuelles, intermédiaires, périodiques et de renouvellement, le cas échéant;
- .2 un plan offrant la souplesse requise pour l'exécution de chaque visite et permettant :
  - .1 que la visite de renouvellement soit achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant sans entraîner une réduction de la durée de sa validité; et
  - .2 un "battement" de six mois - compris entre les trois mois qui précèdent et les trois mois qui suivent la date anniversaire du certificat pour les visites annuelles, intermédiaires et périodiques;
- .3 une durée de validité maximale de cinq ans pour le certificat;
- .4 un système permettant une prorogation du certificat limitée à une période de trois mois pour qu'un navire puisse achever son voyage;
- .5 lorsqu'une prorogation a été accordée, la durée de validité du nouveau certificat commence à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que celui-ci ait été prorogé;
- .6 un système souple pour l'inspection de la face externe du fond du navire aux conditions suivantes :
  - .1 un minimum de deux inspections pendant la période de validité de cinq ans du Certificat international de sécurité pour navire de pêche; et
  - .2 l'intervalle entre deux quelconques de ces inspections ne devrait pas dépasser 36 mois; et

---

<sup>64</sup> Le Certificat de sécurité pour navire de charge est délivré en vertu de la Convention SOLAS 74/88, au lieu des certificats distincts de sécurité de construction pour navire de charge, de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et de sécurité radioélectrique pour navire de charge.

- .7 un système souple concernant la fréquence des visites et la durée de validité du certificat, sous réserve du maintien du schéma minimal de visites.

1.1.3 L'Accord prévoit également un autre système, dans lequel l'Administration utilise le système HSSC mais peut exempter le navire des visites annuelles et augmenter le "battement" des visites périodiques et intermédiaires pour le porter de six à 18 mois (voir les règles I/1 6), 7 1) c), 8 1) c) et 9 1) c)).

1.1.4 On trouvera à l'annexe du présent appendice une représentation sous forme de diagramme de ces deux systèmes.

1.1.5 Les éléments faisant l'objet d'une visite qui sont liés à l'application de ces règles aux navires existants sont surlignés en gris dans la section 6.

## 2 TYPES DE VISITES

2.1 Les types de visites prévus dans le système harmonisé sont énumérés ci-après :

- (I) 2.1.1 La visite initiale, exécutée avant la mise en service du navire, est une inspection complète de tous les éléments du navire visés par le certificat, qui permet de s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions applicables et sont dans un état satisfaisant pour le service auquel le navire est destiné.
- (P) 2.1.2 La visite périodique est une inspection des éléments du navire visés par le certificat, qui permet de s'assurer qu'ils sont dans un état satisfaisant et sont adaptés au service auquel le navire est destiné.
- (R) 2.1.3 La visite de renouvellement est identique à une visite périodique mais elle entraîne en outre la délivrance d'un nouveau certificat.
- (In) 2.1.4 La visite intermédiaire est une inspection de certains éléments du navire visés par le certificat, qui permet de s'assurer qu'ils sont dans un état satisfaisant et sont adaptés au service auquel le navire est destiné.
- (A) 2.1.5 La visite annuelle est une inspection générale des éléments visés par le certificat, qui permet de s'assurer qu'ils ont été maintenus et demeurent dans un état satisfaisant pour le service auquel le navire est destiné.
- (F) 2.1.6 L'inspection de la face externe du fond du navire est une inspection de la partie immergée du navire et des éléments connexes, qui permet de s'assurer qu'ils sont dans un état satisfaisant et sont adaptés au service auquel le navire est destiné.
- (Sup) 2.1.7 La visite supplémentaire est une inspection générale ou partielle, selon le cas, qui doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant d'une enquête ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes.

2.2 Liste des types de visites prévus dans l'Accord

- (I) 2.2.1 Visites initiales  
règles I/7 1) a) et 7 2) a)  
règles I/8 1) a) et 8 2) a)

- règles I/9 1) a) et 9 2) a)
- (P) 2.2.2 Visites périodiques  
règles I/7 1) c)<sup>65</sup> et 7 2) b)  
règles I/8 1) c)<sup>66</sup> et 8 2) b)
- (R) 2.2.3 Visites de renouvellement  
règles I/7 1) b) et 7 2) b)  
règles I/8 1) b) et 8 2) b)  
règles I/9 1) b) et 9 2) b)
- (In) 2.2.4 Visites intermédiaires  
règles I/9 1) c)<sup>67</sup> et 9 2) c)
- (A) 2.2.5 Visites annuelles  
règle I/1 6)<sup>68</sup>  
règles I/7 1) d), 7 2) c), et 9 1) d) et 9 2) d)
- (F) 2.2.6 Inspection de la face externe du fond du navire  
règles I/9 1) e) et 9 2) e)
- (Sup) 2.2.7 Visites supplémentaires  
règle I/7 1) e)  
règle I/8 1) d)  
règle I/9 1) f)

### 3 APPLICATION ET PRÉSENTATION DES DIRECTIVES

3.1 Les Directives offrent un cadre général dont les Administrations pourront s'inspirer en vue d'établir les procédures à suivre pour l'exécution des visites. Il est admis que certaines dispositions des Directives ne seront pas nécessairement applicables aux navires de toutes dimensions.

3.2 Une description des divers types de visites est donnée à la section 4; celle-ci est suivie, comme l'indique la table des matières, de prescriptions détaillées relatives aux visites requises pour le certificat.

3.3 Chaque fois que possible, les Directives comportent des renvois à l'Accord; il faudrait noter toutefois que, dans l'ensemble, il n'a pas été possible d'indiquer l'existence de prescriptions différentes selon que le navire est neuf ou existant ou en fonction de la longueur (L) ou de la jauge brute du navire. Il faudrait donc exercer une certaine vigilance dans l'application des prescriptions particulières.

3.4 Une section distincte est consacrée à l'inspection de la face externe du fond du navire, bien que cette inspection fasse aussi partie des prescriptions relatives au Certificat international de sécurité pour navire de pêche, c'est-à-dire concernant la structure, les machines et l'armement.

---

<sup>65</sup> Il convient de noter que les règles I/7 1) c), I/8 1) c) et I/9 1) c), en combinaison avec la règle I/1 6), prévoient une plus grande flexibilité en ce qui concerne les visites (voir les 1.1.3 et 1.1.4).

<sup>66</sup> Ibid.

<sup>67</sup> Ibid.

<sup>68</sup> Ibid.



3.5 Pour chaque élément devant faire l'objet de visites, on trouvera dans la marge de gauche deux ou trois lettres entre parenthèses, la première signalant l'objet auquel la visite se rapporte, comme suit :

- (Ar) engins de sauvetage et autres parties de l'armement
- (C) structure, machines et matériel d'armement
- (R) installations radioélectriques;

et la seconde abréviation désignant le type de visite, comme suit :

- (I) pour la visite initiale;
- (A) pour la visite annuelle;
- (In) pour la visite intermédiaire;
- (P) pour la visite périodique;
- (R) pour la visite de renouvellement;
- (F) pour l'inspection de la face externe du fond du navire;
- (Sup) pour les visites supplémentaires;

C'est ainsi que, par exemple, "(CI)", "(ArP)" et "(RR)", dénotent, respectivement, la visite initiale de la structure, des machines et du matériel d'armement; la visite périodique engins de sauvetage et autres parties de l'armement; et la visite de renouvellement des installations radioélectriques.

3.6 Aux fins de l'application des présentes Directives, les indications ci-après sont fournies au sujet de termes employés dans les prescriptions relatives aux visites :

- .1 le terme "examiner", sauf lorsqu'il est employé dans les expressions "examiner les plans" ou "examiner la conception", devrait être interprété comme signifiant qu'il faut procéder, au moyen de techniques appropriées, à un examen des éléments, du système ou du dispositif en question pour vérifier qu'ils sont installés et configurés de façon satisfaisante et sont en bon état et qu'ils ne présentent aucun signe de défaillance, de détérioration ou de dommage. La portée de cet examen devrait être adaptée par l'inspecteur en fonction du type de visite effectuée (par exemple visite initiale, annuelle, de renouvellement, etc.) et de l'état d'entretien effectif du navire et de son matériel d'armement; et
- .2 le terme "essai" devrait être interprété comme désignant un essai de fonctionnement du système ou du dispositif en question qui vise à établir qu'il fonctionne correctement et efficacement pour l'usage auquel il est destiné.

3.7 Des précisions supplémentaires concernant diverses expressions et conditions sont données dans la section 5.

3.8 Application des Directives aux navires neufs et existants

3.8.1 Tous les chapitres de l'Accord s'appliquent aux navires neufs d'une longueur égale ou supérieure à 45 m. Par ailleurs, les chapitres II, III, VI, VIII et X s'appliquent également aux navires neufs d'une longueur inférieure à 45 m. En outre, sauf disposition expresse contraire, les règles suivantes s'appliquent aux navires existants d'une longueur égale ou supérieure à 45 m :

- VII/13 et 14 Appareil radioélectriques de sauvetage et répondeurs radar;
- VIII/1 à 4 Consignes en cas de situation critique, appels et exercices (s'applique aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m);

IX/1 à 16	Radiocommunications;
X/1 à 5	Matériel de navigation de bord, instruments et documents nautiques; et équipement de signalisation (s'applique aux navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m); et
X/6 1) a) et b)	Visibilité à la passerelle de navigation (uniquement dans la mesure du possible).

3.8.2 Les éléments faisant l'objet d'une visite qui sont liés à l'application de ces règles aux navires existants sont **surlignés en gris** dans la section 6.

## **4 DESCRIPTION DES DIVERS TYPES DE VISITES**

### **(I) 4.1 Visites initiales**

#### *4.1.1 Fréquence*

4.1.1.1 La visite initiale, telle que prescrite par les règles applicables (voir 2.8.1), devrait être effectuée avant que le navire ne soit mis en service ou quand un nouvel instrument s'applique à un navire existant et que le certificat approprié est délivré pour la première fois.

#### *4.1.2 Généralités*

4.1.2.1 La visite initiale d'un navire neuf devrait comprendre une inspection complète, avec mise à l'essai, si nécessaire, de la structure, des machines et du matériel d'armement, en vue de vérifier qu'il est satisfait aux prescriptions et que la structure, les machines et le matériel d'armement sont adaptés au service auquel le navire est destiné. La visite initiale d'un navire existant devrait comprendre une inspection, avec mise à l'essai, si nécessaire, du matériel d'armement, exigé à bord des navires existants, en vue de vérifier qu'il est satisfait aux prescriptions et que le matériel d'armement est adapté au service auquel le navire est destiné.

4.1.2.2 La visite initiale devrait comporter ce qui suit :

- .1 un examen des plans, des schémas, des spécifications, des calculs et autres documents techniques pour vérifier que la structure, les machines et le matériel d'armement satisfont aux prescriptions pertinentes;
- .2 une inspection de la structure, des machines et du matériel d'armement pour s'assurer que les matériaux, les échantillons, la construction et les aménagements, selon qu'il convient, sont conformes aux plans, schémas, spécifications, calculs et autres documents techniques approuvés et que l'exécution des travaux et l'installation sont à tous égards satisfaisants; et
- .3 une vérification des certificats, registres, manuels d'exploitation et autres instructions et documents exigés pour s'assurer qu'ils se trouvent tous à bord du navire.

#### *4.1.3 Examen des plans et dessins*

4.1.3.1 Toute demande de visite initiale devrait être accompagnée des plans et dessins mentionnés dans les sous-sections 1, 2 et 4 de la section 6 et devrait indiquer:

- .1 les caractéristiques du navire;
- .2 les exemptions sollicitées; et

.3 toute condition particulière.

## **(A) 4.2 Visites annuelles**

### **4.2.1 Fréquence**

4.2.1.1 La visite annuelle, telle que prescrite par les règles applicables (voir 2.8.5) et telle que représentée schématiquement à l'annexe du présent appendice, devrait être effectuée dans les trois mois qui précèdent ou qui suivent chaque date anniversaire du certificat.

4.2.1.2 Si l'Administration décide d'utiliser l'autre système de visites et de délivrance des certificats au lieu du système HSSC, tous deux indiqués dans l'annexe au présent appendice, elle peut exempter un navire des visites annuelles, comme spécifié dans les règles 7 1) d) et 9 1) d), si elle considère que cette application est déraisonnable et peu pratique compte tenu de la zone d'exploitation et du type de navire (voir la règle I/1 6)).

### **4.2.2 Généralités**

4.2.2.1 La visite annuelle devrait permettre à l'Administration de vérifier que l'état du navire, de ses machines et de son matériel d'armement est maintenu conformément aux prescriptions applicables.

4.2.2.2 En règle générale, la portée de la visite annuelle devrait être la suivante :

- .1 la visite devrait comporter un examen des certificats, un examen visuel suffisant du navire et de son matériel d'armement et certains essais visant à confirmer leur maintien en bon état;
- .2 la visite devrait également comporter un examen visuel permettant de vérifier qu'aucune modification non approuvée n'a été apportée au navire et à son matériel d'armement;
- .3 la portée précise de chaque visite annuelle est indiquée dans les directives qui s'y rapportent; la visite devrait être aussi minutieuse et rigoureuse que nécessaire en fonction de l'état du navire et de son matériel d'armement; et
- .4 si le maintien de l'état du navire ou de son matériel d'armement donne lieu au moindre doute, il faudrait effectuer tous les examens et essais supplémentaires jugés nécessaires.

4.2.2.3 Lorsqu'une visite annuelle n'a pas eu lieu dans les délais fixés, il faudrait se référer au 5.5.

## **(In) 4.3 Visites intermédiaires**

### **4.3.1 Fréquence**

4.3.1.1 La visite intermédiaire, telle que prescrite par les règles applicables (voir 2.8.4) et telle que représentée schématiquement à l'annexe du présent appendice, devrait avoir lieu dans les trois mois qui précèdent ou qui suivent la deuxième date anniversaire ou dans les trois mois qui précèdent ou qui suivent la troisième date anniversaire du certificat approprié et devrait remplacer l'une des visites annuelles.

4.3.1.2 Si l'Administration décide d'utiliser l'autre système de visites et de délivrance des certificats au lieu du système HSSC, tous deux indiqués dans l'annexe au présent appendice, la visite intermédiaire devrait être effectuée dans un délai de trois mois avant la deuxième date anniversaire ou de trois mois après la troisième date anniversaire du certificat (voir la règle I/9 1) c)).

#### 4.3.2 Généralités

4.3.2.1 La visite intermédiaire devrait consister en une inspection des éléments visés afin de s'assurer qu'ils sont dans un état satisfaisant et sont adaptés au service auquel le navire est destiné.

4.3.2.2 Lorsque l'on détermine les éléments de la coque et des machines qui doivent être soumis à un examen approfondi, il faudrait tenir dûment compte de tout régime de visites continues susceptible d'être appliqué par les sociétés de classification.

4.3.2.3 Lorsqu'une visite intermédiaire n'a pas eu lieu dans les délais fixés, il faudrait se référer au 5.5.

### **(P) 4.4 Visites périodiques**

#### 4.4.1 Fréquence

4.4.1.1 La visite périodique, telle que prescrite par les règles applicables (voir 2.8.2) et telle que représentée schématiquement à l'annexe du présent appendice, devrait avoir lieu dans les trois mois qui précèdent ou qui suivent la deuxième date anniversaire ou dans les trois mois qui précèdent ou qui suivent la troisième date anniversaire du certificat approprié et devrait remplacer l'une des visites annuelles.

4.4.1.2 Si l'Administration décide d'utiliser l'autre système de visites et de délivrance des certificats au lieu du système HSSC, tous deux indiqués dans l'annexe au présent appendice, la visite périodique devrait être effectuée dans un délai de trois mois avant la deuxième date anniversaire ou de trois mois après la troisième date anniversaire du certificat (voir les règles I/7 1) c) et I/8 1) c)).

#### 4.4.2 Généralités

4.4.2.1 La visite périodique devrait comporter une inspection et, si nécessaire, une mise à l'essai du matériel d'armement, de façon à garantir que celui-ci satisfait aux prescriptions relatives au certificat, qu'il est dans un état satisfaisant et qu'il est adapté au service auquel le navire est destiné.

4.4.2.2 La visite périodique devrait aussi consister à vérifier que tous les certificats, registres, manuels d'exploitation et autres instructions et documents exigés se trouvent à bord du navire.

4.4.2.3 Lorsqu'une visite périodique n'a pas été effectuée dans les délais fixés, il faudrait se référer au 5.5.

### **(R) 4.5 Visites de renouvellement**

#### 4.5.1 Fréquence

4.5.1.1 La visite de renouvellement, telle que prescrite par les règles applicables (voir 2.8.3) et telle que représentée schématiquement à l'annexe du présent appendice, devrait être

effectuée avant le renouvellement du certificat. On peut commencer la visite de renouvellement lors de la quatrième visite annuelle et la poursuivre au cours de l'année suivante en vue de l'achever à la cinquième date anniversaire. Les éléments devant faire l'objet d'une visite lors de la quatrième visite annuelle ne devraient pas être considérés comme contribuant à l'achèvement de la visite de renouvellement.

#### 4.5.2 Généralités

4.5.2.1 La visite de renouvellement devrait comporter une inspection et, si nécessaire, une mise à l'essai de la structure, des machines et du matériel d'armement, de façon à garantir que ceux-ci satisfont aux prescriptions, qu'ils sont dans un état satisfaisant et qu'ils sont adaptés au service auquel le navire est destiné.

4.5.2.2 La visite de renouvellement devrait aussi consister à vérifier que tous les certificats, registres, manuels d'exploitation et autres instructions et documents exigés se trouvent à bord du navire.

4.5.2.3 Avaliser simultanément la visite intermédiaire et la visite de renouvellement relatives à la sécurité de la construction est inacceptable dans le cas des inspections d'un espace.

### **(F) 4.6 Inspection de la face externe du fond du navire**

#### 4.6.1 Fréquence

4.6.1.1 Il devrait y avoir au moins deux inspections de la face externe du fond du navire pendant toute période de cinq ans (voir 5.6), sauf lorsque la règle I/13 5) s'applique. Une inspection de cette nature devrait être effectuée lors de la quatrième visite annuelle ou après cette visite, à l'occasion du renouvellement du certificat. Lorsque le certificat a été prorogé en vertu de la règle I/13 5), cette période de cinq ans peut être prorogée pour coïncider avec la prorogation de la validité du certificat. Dans tous les cas, l'intervalle entre deux inspections de ce type ne devrait pas dépasser 36 mois.

#### 4.6.2 Généralités

4.6.2.1 L'inspection de la face externe du fond du navire et des éléments connexes (voir 5.1) devrait permettre de s'assurer que ces éléments sont dans un état satisfaisant et sont adaptés au service auquel le navire est destiné<sup>69</sup>.

4.6.2.2 Les inspections de la face externe du fond du navire devraient normalement être effectuées lorsque le navire est en cale sèche. Toutefois, il pourrait être envisagé de procéder à une inspection sur deux lorsque le navire est à flot. Les inspections ne devraient être effectuées avec le navire à flot que lorsque les conditions sont satisfaisantes et que l'on dispose du matériel approprié et de personnel dûment qualifié.

4.6.3 Lorsqu'une inspection de la face externe du fond du navire n'a pas eu lieu dans les délais fixés, il faudrait se reporter au 5.5.

---

<sup>69</sup> Les Directives pour la planification préalable des visites en cale sèche des navires qui ne sont pas visés par le programme renforcé d'inspections (MSC.1/Circ.1223) peuvent être utiles si une mise en cale sèche est exigée.

## **(Sup) 4.7 Visites supplémentaires**

### *4.7.1 Fréquence*

4.7.1.1 La visite supplémentaire, telle que prescrite par les règles pertinentes (voir le 2.8.7) devrait être effectuée :

- .1 lorsque cela est exigé après une enquête; ou
- .2 chaque fois que des réparations ou rénovations importantes sont effectuées;

### *4.7.2 Généralités*

4.7.2.1 Lorsqu'un accident survenu à un navire ou une défectuosité constatée à bord compromet la sécurité ou l'étanchéité du navire, ou l'efficacité ou l'intégralité de son armement, le capitaine ou le propriétaire du navire devrait faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent. L'Administration, l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat devrait ensuite lancer une enquête pour déterminer si une visite, prescrite par les règles, est nécessaire. Cette visite supplémentaire, générale ou partielle, selon le cas, devrait permettre de s'assurer que les réparations et les éventuels remplacements ont été réellement effectués et que le navire et son armement restent adaptés au service auquel le navire est destiné.

## **4.8 Mesures à prendre à l'issue des visites**

4.8.1 L'agent de l'Administration, l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu devrait être guidé par les prescriptions de la règle I/6 3), qui exige que des mesures correctives soient prises immédiatement et que l'Administration soit informée en temps utile lorsqu'une visite montre que l'état du navire ou de son armement :

- .1 ne correspond pas en substance aux indications du certificat; ou
- .2 est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord ou sans danger excessif pour le milieu marin;

4.8.2 Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat pertinent devrait être retiré et l'Administration devrait être informée immédiatement. Si le navire se trouve dans le port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port devraient aussi être informées immédiatement.

4.8.3 Une visite peut montrer que l'état du navire ou de son matériel d'armement correspond en substance aux indications portées sur le certificat et que le navire est apte à prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord et sans danger excessif pour le milieu marin, mais qu'il existe des défectuosités. S'il est impossible de remédier aux défectuosités au moment de la visite, il faudrait appliquer ce qui suit :

- .1 une condition indiquant en détail toutes les prescriptions et conditions pertinentes et assortie du délai dans lequel les défectuosités doivent être rectifiées devrait être imposée et les renseignements pertinents devraient pouvoir être consultés à bord. Les renseignements pertinents devraient être à disposition à bord : les certificats pertinents indiquant les délais applicables devraient être délivrés, si l'Administration l'exige; et

- .2 l'Administration devrait être informée selon qu'il convient, conformément à l'accord conclu avec l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu.

## **5 PRÉCISIONS SUPPLÉMENTAIRES**

### **5.1 Définition de l'expression "éléments connexes"**

5.1.1 Référence : règle I/9 2) e).

5.1.2 L'expression "éléments connexes" désigne les éléments qui ne peuvent être inspectés que lorsque le navire est en cale sèche ou que la face externe du fond du navire fait l'objet d'une inspection sous l'eau.

### **5.2 Prorogation jusqu'à cinq ans de la durée de validité d'un certificat délivré pour une période inférieure à cinq ans**

5.2.1 Référence : règle I/13 3).

5.2.2 Lorsqu'un certificat a été délivré pour une durée inférieure à cinq ans, il est possible, aux termes des règles, de proroger ce certificat jusqu'à sa durée maximale de validité de cinq ans, à condition que la fréquence des visites prévues dans le cas d'un certificat délivré pour une période de cinq ans soit respectée (voir l'annexe du présent appendice). Autrement dit, s'il est demandé de prolonger jusqu'à cinq ans la validité d'un certificat qui a été délivré pour une période de deux ans, il serait alors nécessaire de procéder à une visite périodique et à deux visites annuelles supplémentaires telles que spécifiées à la règle I/7. De même, pour prolonger jusqu'à cinq ans la validité d'un certificat délivré pour une durée de quatre ans, il serait alors nécessaire de procéder à une visite annuelle supplémentaire, telle que spécifiée à la règle I/9. Lorsqu'un certificat a été ainsi prorogé, il est encore possible d'en proroger la validité aux termes de la règle I/13 5), dans ce cas, aucune visite supplémentaire ne serait requise mais le nouveau certificat délivré après la visite de renouvellement serait évidemment valable à compter de la date d'expiration du certificat existant, dont la validité était de cinq ans, ainsi qu'il est spécifié à la règle I/13 2) b).

### **5.3 Prorogation de l'intervalle entre les inspections de la face externe du fond du navire**

5.3.1 Référence : règle I/9 1) e).

5.3.2 Il est possible de proroger la période de cinq ans pendant laquelle doivent être effectuées deux inspections de la face externe du fond du navire lorsque la validité du certificat est prorogée en vertu de la règle I/13 5). Toutefois, il ne devrait pas être accordé de prorogation de l'intervalle de 36 mois entre deux inspections de ce type. Si la première inspection de la face externe du fond du navire est effectuée à une date comprise entre 24 et 27 mois, la limite de 36 mois peut alors empêcher que le certificat soit prorogé pour les périodes autorisées à la règle I/13 5).

### **5.4 Dérogation autorisée au titre de "circonstances spéciales"**

5.4.1 Référence : règle I/13 6).

5.4.2 La règle précitée a pour objet d'autoriser les Administrations à déroger à la prescription selon laquelle un certificat délivré à l'issue d'une visite de renouvellement achevée après l'expiration du certificat existant devrait courir à compter de la date d'expiration dudit certificat. Une telle dérogation pourrait être autorisée dans le cas particulier d'un navire qui n'a

pas été exploité ou qui a été désarmé pendant une période considérable en raison de réparations ou de transformations importantes. La visite de renouvellement serait alors aussi complète que si le navire était resté en service mais l'Administration devrait décider s'il est nécessaire d'exiger des visites ou inspections supplémentaires, compte tenu de la période pendant laquelle le navire n'a pas été en service et des mesures qui ont été prises pour protéger la coque et les machines pendant ce temps. Lorsque cette règle est invoquée, il est raisonnable de s'attendre à ce qu'un examen de la face externe du fond ait lieu en même temps que la visite de renouvellement, auquel cas il ne serait pas nécessaire d'imposer des prescriptions spéciales aux navires pour ce qui est de l'application de la règle I/9 1) e).

## **5.5 Rétablissement de la validité des certificats**

5.5.1 Référence : règle I/13 8) a).

5.5.2 Un certificat cesse d'être valable si la visite périodique, intermédiaire ou annuelle, selon le cas, ou encore l'inspection de la face externe du fond du navire n'est pas effectuée dans les délais spécifiés à la règle pertinente. On devrait rétablir la validité du certificat en procédant à la visite requise qui, dans ce cas, devrait comprendre tous les éléments prescrits pour la visite qui n'avait pas été effectuée, le caractère plus ou moins approfondi et la rigueur des inspections étant décidés en fonction du laps de temps qui s'est écoulé depuis la date à laquelle la visite aurait dû avoir lieu. L'Administration concernée devrait alors vérifier la raison du retard et envisager les mesures à prendre.

## **5.6 Signification de l'expression "toute période de cinq ans"**

5.6.1 Référence : règle I/9 1) e).

5.6.2 L'expression "toute période de cinq ans" s'entend de la durée de validité de cinq ans du certificat.

## **5.7 Visites requises après le transfert d'un navire au pavillon d'un autre État**

5.7.1 Le certificat cesse d'être valable lorsqu'un navire passe sous le pavillon d'un autre État. Le gouvernement de l'État du nouveau pavillon est alors tenu de ne pas délivrer de nouveaux certificats avant de s'être pleinement assuré que le navire a été convenablement entretenu et qu'aucune modification n'a été apportée sans approbation à la structure, aux machines et au matériel d'armement. Lorsque la demande lui en est faite, le gouvernement de l'État dont le navire était auparavant autorisé à battre le pavillon est tenu d'envoyer à la nouvelle administration, dans les meilleurs délais, copie des certificats dont était pourvu le navire avant le transfert et, s'il les a, copie des rapports de visite et documents pertinents, tels que la fiche d'équipement. La nouvelle administration devrait être pleinement convaincue, par une inspection, que le navire est correctement entretenu et qu'il n'y a pas eu de modifications non autorisées. Si elle est satisfaite, et pour préserver l'harmonisation des visites, la nouvelle administration peut tenir compte des visites initiales et suivantes effectuées par l'administration précédente ou en son nom et délivrer de nouveaux certificats dont la date d'expiration est identique à celle des certificats qui ont cessé d'être valables du fait du changement de pavillon.

## **5.8 Conditions recommandées pour la prorogation de la période de validité d'un certificat**

5.8.1 Référence : règle I/13 5).

5.8.2 L'Accord contient la disposition suivante : "Si, à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'Administration peut



proroger la validité de ce certificat mais une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel cette prorogation a été accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, après son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat."

5.8.3 Si le navire se trouve dans un port où la visite requise ne peut être achevée, et si l'Accord permet à l'Administration de proroger le certificat si cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable, l'Administration devrait se conformer à ce qui suit :

- .1 une visite supplémentaire, d'une portée au moins équivalente à une visite annuelle exigée en vertu du certificat devrait être effectuée;
- .2 la visite de renouvellement devrait être réalisée dans la plus large mesure possible;
- .3 si la mise en cale sèche est nécessaire, mais ne peut être effectuée, une inspection sous l'eau du fond du navire devrait être effectuée;
- .4 dans les cas où une inspection sous l'eau n'est pas possible (par exemple mauvaise visibilité sous l'eau, restrictions dues au tirant d'eau, courant excessif, refus de l'autorité portuaire), une inspection interne aussi vaste que possible de la structure du fond du navire devrait être effectuée;
- .5 le navire devrait être autorisé à se rendre directement dans un port convenu pour décharger des cargaisons et ensuite dans un port désigné convenu où la visite peut être achevée et/ou la mise en cale sèche effectuée;
- .6 la durée de la prorogation devrait correspondre au temps minimum nécessaire pour achever la visite et/ou effectuer la mise en cale sèche en vertu du certificat;
- .7 l'état du navire constaté lors des visites mentionnées ci-dessus devrait être pris en considération pour déterminer la durée, la distance et les restrictions d'exploitation, le cas échéant, du voyage nécessaire pour achever la visite et/ou effectuer la mise en cale sèche; et
- .8 la durée de la prorogation du certificat qui peut être délivré pour attester la conformité aux prescriptions de la société de classification reconnue relatives à la structure, aux machines et aux installations électriques.

## **5.9 Visite des installations radioélectriques**

5.9.1 La visite des installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, devrait toujours être exécutée par une inspectrice ou un inspecteur des radiocommunications qualifié possédant une connaissance suffisante des prescriptions de l'Accord, du Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications et des normes de fonctionnement correspondantes applicables au matériel radioélectrique. La visite des installations radioélectriques devrait être effectuée au moyen d'un matériel d'essai approprié qui permette de procéder à toutes les mesures pertinentes prescrites par les présentes Directives. Une fois la visite achevée et si les résultats sont satisfaisants, l'inspecteur ou l'inspectrice devrait établir un rapport de visite indiquant

l'organisme qu'il ou elle représente et devrait envoyer ce rapport aux autorités chargées de délivrer le certificat.

## 6 DIRECTIVES SUR LES VISITES

### (Ar) 1 DIRECTIVES SUR LES VISITES DES ENGIN DE SAUVETAGE ET AUTRES PARTIE DE L'ARMEMENT

(Arl) 1.1 **Visites initiales** – voir la partie "Généralités", section 4.1.

(Arl) 1.1.1 Pour les engins de sauvetage et autres parties de l'armement, l'examen des plans et dessins devrait s'effectuer comme suit :

- (Arl) 1.1.1.1 examiner les plans des pompes d'incendie, y compris de la pompe d'incendie de secours, s'il y a lieu, du collecteur principal d'incendie, des bouches et manches d'incendie, des ajutages et du raccord international de jonction avec la terre (règles V/17 à 19, 23 et 35 à 37);
- (Arl) 1.1.1.2 vérifier l'installation, les spécifications et les arrangements des extincteurs d'incendie, sauf dans les locaux de machines (règles V/20, 21, 38 et 39);
- (Arl) 1.1.1.3 vérifier l'installation, les spécifications et les arrangements des équipements de pompier (règles V/24 et 41);
- (Arl) 1.1.1.4 examiner les plans des installations d'extinction de l'incendie dans les locaux de machines (règles V/22 et 40);
- (Arl) 1.1.1.5 vérifier l'installation d'un diffuseur automatique et d'un système d'alarme incendie et/ou de détection automatique des incendies dans les locaux d'habitation et les locaux de service ou postes de commande (règles V/14, 15 et 34);
- (Arl) 1.1.1.6 vérifier la présence de locaux d'entreposage des bouteilles de gaz et des autres produits dangereux (règles V/12 et 32);
- (Arl) 1.1.1.7 examiner les dispositions relatives à la commande à distance prévue pour la fermeture des soupapes pour combustibles liquides, huile de graissage et autres huiles inflammables (règle IV/10);
- (Arl) 1.1.1.8 vérifier la visibilité à la passerelle de navigation (règle X/6);
- (Arl) 1.1.1.9 examiner l'installation et la disposition des embarcations de sauvetage et des canots de secours (règles VII/3 et 5 à 7);
- (Arl) 1.1.1.10 examiner la conception des embarcations et radeaux de sauvetage, y compris leur construction, leur matériel d'armement, leurs accessoires, leurs mécanismes de dégagement et leurs dispositifs de récupération et les dispositions relatives à l'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage et à leur mise à l'eau (règles VII/3, 4, 7, 17 à 22 et 32);
- (Arl) 1.1.1.11 examiner la conception des canots de secours, y compris leur matériel d'armement et leurs dispositifs de mise à l'eau et de récupération (règle VII/23);

- |       |          |   |
|-------|----------|---|
| (Arl) | 1.1.1.12 | examiner l'installation, les spécifications et l'arrimage des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques et des répondeurs radar (règles VII/13 et 14);  |
| (Arl) | 1.1.1.13 | examiner l'installation, les spécifications et l'arrimage des feux de détresse et des appareils lance-amarre (règles VII/11 et 12);   |
| (Arl) | 1.1.1.14 | examiner l'installation, les spécifications et l'arrimage des bouées de sauvetage, brassières de sauvetage et combinaisons d'immersion (règles VII/8 à 10, 24, à 27);   |
| (Arl) | 1.1.1.15 | examiner les plans du système d'alarme générale en cas de situation critique (règle VIII/2 1));   |
| (Arl) | 1.1.1.16 | examiner les plans concernant l'emplacement des feux et marques de navigation et du matériel de signalisation sonore ainsi que les spécifications pertinentes (Règlement COLREG de 1972, règles 20 à 24, 27 à 30 et 33); et   |
| (Arl) | 1.1.1.17 | vérifier, s'il y a lieu, l'installation et les spécifications du matériel de navigation suivant : fanal à signaux de jour, compas magnétique, gyrocompas, répétiteurs de gyrocompas, installation(s) radar, aides de pointage radar, sondeur à écho, radiogoniomètre, appareil(s) de mesure de la vitesse et de la distance, récepteur du Système mondial de navigation par satellite (GNSS), indicateurs de l'angle de barre, de la vitesse de rotation de chaque hélice ainsi que du pas et du mode de fonctionnement des hélices à pas variable, moyens de communication avec le poste de commande de secours de l'appareil à gouverner, taximètre ou dispositif de relèvement au compas et moyens permettant de corriger le cap et les relèvements (règles X/3 et 5). |
- (Arl) 1.1.2 Pour les engins de sauvetage et les autres parties de l'armement, la visite au cours de la construction et après l'installation devrait s'effectuer comme suit :
- (Arl) 1.1.2.1 examiner les pompes et le collecteur principal ainsi que la disposition des bouches et manches d'incendie, des ajutages et du raccord international de jonction avec la terre et vérifier que chaque pompe d'incendie, y compris la pompe d'incendie de secours, peut fonctionner séparément de manière à produire simultanément deux jets d'eau émanant de bouches différentes en un point quelconque du navire, la pression requise étant maintenue dans le collecteur d'incendie; et vérifier que la pompe d'incendie de secours a le débit nécessaire et, si la pompe d'incendie de secours constitue la principale alimentation en eau d'un quelconque dispositif fixe d'extinction de l'incendie, vérifier que cette pompe a le débit nécessaire pour ce dispositif (règles V/17 à 19, 23 et 35 à 37);
- (Arl) 1.1.2.2 examiner l'installation et la disposition des extincteurs d'incendie (règles V/20 à 22, et 38 à 40);

(Arl)	1.1.2.3	examiner les équipements de pompier (règles V/24 et 41);
(Arl)	1.1.2.4	vérifier la disponibilité opérationnelle et l'entretien des dispositifs de lutte contre l'incendie (règles V/22, 26, 40 et 43);
(Arl)	1.1.2.5	examiner le dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie et le dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, de détection et d'alarme d'incendie et vérifier que les essais d'installation ont donné des résultats satisfaisants (règles V/14, 15 et 34);
(Arl)	1.1.2.6	examiner la présence de locaux d'entreposage des bouteilles de gaz et des autres produits dangereux (règles V/12 et 32);
(Arl)	1.1.2.7	vérifier les matériaux rétroréfléchissants et que les engins de sauvetage sont d'une couleur très visible sur toutes les parties afin de permettre leur détection en mer (règles VII/15, 18 2) f) v) et 19 2) viii));
(Arl)	1.1.2.8	examiner chaque embarcation et chaque radeau de sauvetage, y compris son matériel d'armement (règles VII/5, 17 à 22);
(Arl)	1.1.2.9	examiner les dispositions prévues pour l'embarquement dans chaque embarcation et chaque radeau de sauvetage et soumettre à des essais tous les dispositifs de mise à l'eau, en effectuant notamment des essais de surcharge, des essais pour établir la vitesse d'aménagement et en amenant chaque radeau et chaque embarcation de sauvetage jusqu'à l'eau, le navire étant à son tirant d'eau d'exploitation minimal (règles VII/7 et 32);
(Arl)	1.1.2.10	examiner chaque canot de secours, y compris son matériel d'armement; vérifier que les canots de secours gonflables sont arrimés en étant maintenus entièrement gonflés (règles VII/23);
(Arl)	1.1.2.11	examiner les dispositifs d'embarquement et de récupération de chaque canot de secours et mettre à l'essai chaque dispositif de mise à l'eau et de récupération (règle VII/32);
(Arl)	1.1.2.12	vérifier que le moteur du ou des canots de secours et de chaque embarcation de sauvetage, si ceux-ci en sont pourvus, démarre de manière satisfaisante et qu'il fonctionne en marche avant et en marche arrière (règles VII/16 5) b), 17, 18 4), 19 4) et 23 1) h));
(Arl)	1.1.2.13	examiner l'installation, les spécifications et l'arrimage des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques et des répondeurs radar (règles VII/13 et 14);
(Arl)	1.1.2.14	examiner l'arrimage des feux de détresse et des appareils lance-amarre (règles VII/11 et 12);
(Arl)	1.1.2.15	examiner l'installation et l'emplacement et vérifier le fonctionnement des feux et marques de navigation et du matériel de signalisation sonore, selon le cas (Règlement COLREG de 1972, règles 20 à 24, 27 à 30 et 33);
(Arl)	1.1.2.16	vérifier, s'il y a lieu, l'installation et le fonctionnement du matériel de navigation suivant : fanal à signaux de jour, compas magnétique, gyrocompas,

- répétiteurs de gyrocompas, installation(s) radar, aides de pointage radar, sondeur à écho, radiogoniomètre, appareil(s) de mesure de la vitesse et de la distance, récepteur du Système mondial de navigation par satellite (GNSS), indicateurs de l'angle de barre, de la vitesse de rotation de chaque hélice ainsi que du pas et du mode de fonctionnement des hélices à pas variable, moyens de communication avec le poste de commande de secours de l'appareil à gouverner, taximètre ou dispositif de relèvement au compas et moyens permettant de corriger le cap et les relèvements (règles X/3 et 5);
- (Arl) 1.1.2.17 vérifier la visibilité à la passerelle de navigation (règle X/6);
- (Arl) 1.1.2.18 examiner l'installation et la disposition des embarcations de sauvetage et des canots de secours (règles VII/3 et 5 à 7);
- (Arl) 1.1.2.19 vérifier la présence et l'arrimage des bouées de sauvetage, des brassières de sauvetage et des combinaisons d'immersion (règles VII/8 à 10, 24, 25 et 27); et
- (Arl) 1.1.2.20 examiner le système d'alarme générale en cas de situation critique (règle VIII/2 1)).
- (Arl) 1.1.3 pour les engins de sauvetage et autres parties de l'armement, la vérification de la présence à bord des documents requis devrait s'effectuer comme suit :
- (Arl) 1.1.3.1 confirmer que les plans concernant la lutte contre l'incendie sont affichés en permanence (règles V/25 et 42);
- (Arl) 1.1.3.2 confirmer que les plans d'entretien ont été fournis (règles V14 3) e) et 15 8) a));
- (Arl) 1.1.3.3 vérifier que des consignes pour l'entretien à bord des engins de sauvetage ont été prévues (règle VII/16);
- (Arl) 1.1.3.4 confirmer que les consignes en cas de situation critique sont disponibles pour chaque membre d'équipage et que des copies du rôle d'appel dûment mis à jour sont affichées dans des endroits bien visibles (règle VIII/2);
- (Arl) 1.1.3.5 confirmer que le tableau ou la courbe des déviations résiduelles a été fourni (règle X/3 1) b));
- (Arl) 1.1.3.6 vérifier que le navire est pourvu des cartes marines et publications nautiques tenues à jour qui sont nécessaires pour le voyage prévu (règle X/4); et
- (Arl) 1.1.3.7 vérifier la présence à bord du Code international de signaux (règle X/5 2)).
- (Arl) 1.1.4 pour les engins de sauvetage et autres parties de l'armement, la visite initiale devrait s'achever comme suit :
- (Arl) 1.1.4.1 la délivrance du Certificat international de sécurité pour navire de pêche et de sa fiche d'équipement connexe, lorsque les conditions requises sont remplies.

- (ArA) **1.2 Visites annuelles** – voir la partie "Généralités", section 4.2.
- (ArA) 1.2.1 Pour les engins de sauvetage et autres parties de l'armement, l'examen des certificats existants et autres documents devrait s'effectuer comme suit :
- (ArA) 1.2.1.1 vérifier la validité, selon qu'il convient, du Certificat international de sécurité pour navire de pêche;
  - (ArA) 1.2.1.2 vérifier les certificats de classification, si le navire a été classé par une société de classification;
  - (ArA) 1.2.1.3 vérifier s'il y a eu installation d'armement nouveau et, le cas échéant, s'assurer qu'il a été approuvé avant installation et que toutes les modifications sont signalées sur les certificats pertinents;
  - (ArA) 1.2.1.4 vérifier s'il s'est produit à bord, depuis la dernière visite, un incendie ayant nécessité l'utilisation du dispositif fixe d'extinction de l'incendie ou des extincteurs portatifs;
  - (ArA) 1.2.1.5 confirmer que les plans concernant la lutte contre l'incendie sont affichés en permanence (règles V/25 et 42);
  - (ArA) 1.2.1.6 confirmer que les plans d'entretien ont été fournis (règles V14 3) e) et 15 8) a));
  - (ArA) 1.2.1.7 confirmer que les manuels de formation ont été fournis (règle VIII/3 4));
  - (ArA) 1.2.1.8 vérifier que des mentions sont portées dans un journal de bord (règle VIII/3 3)) et en particulier :
    - (ArA) 1.2.1.8.1 la date à laquelle a eu lieu le dernier appel général de l'équipage pour les exercices d'embarcation et d'incendie et la date à laquelle ont eu lieu les derniers exercices de sauvetage;
    - (ArA) 1.2.1.8.2 la mention indiquant qu'il a été vérifié, à l'occasion de cet appel, que l'armement des embarcations de sauvetage était au complet;
    - (ArA) 1.2.1.8.3 la date à laquelle les embarcations de sauvetage ont été parées au dehors pour la dernière fois et à laquelle chaque embarcation a été amenée à la mer;
    - (ArA) 1.2.1.8.4 les mentions indiquant que les membres de l'équipage ont reçu une formation appropriée à bord; et
    - (ArA) 1.2.1.9 vérifier que le manuel de formation et le matériel de formation concernant les engins de sauvetage sont disponibles à bord (règle VIII/3 4));
    - (ArA) 1.2.1.10 s'assurer que le navire est pourvu de la liste de contrôle et des consignes pour l'entretien des engins de sauvetage à bord (règle VII/16);
    - (ArA) 1.2.1.11 confirmer que le tableau ou la courbe des déviations résiduelles du compas magnétique a été fourni et que le registre des déviations du compas a été tenu à jour comme il convient (règle X/3 1) b));
    - (ArA) 1.2.1.12 vérifier que le navire est pourvu des cartes marines et publications nautiques tenues à jour qui sont nécessaires pour le voyage prévu (règle X/4);
    - (ArA) 1.2.1.13 vérifier la présence à bord du Code international de signaux (règle X/5 2)).

- (ArA) 1.2.2 Pour les engins de sauvetage et autres parties de l'armement, la visite annuelle devrait s'effectuer comme suit :
- (ArA) 1.2.2.1 examiner le dispositif fixe de détection de l'incendie et d'alarme d'incendie et le dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, d'alarme et de détection de l'incendie (règles V/14, 15 et 34);
  - (ArA) 1.2.2.2 examiner les pompes et le collecteur principal d'incendie, les bouches, les manches d'incendie et les ajutages et le raccord international de jonction avec la terre et vérifier que chaque pompe d'incendie, y compris la pompe d'incendie de secours, peut fonctionner séparément de manière à produire simultanément deux jets d'eau émanant de bouches différentes en un point quelconque du navire, la pression requise étant maintenue dans le collecteur d'incendie (règles V/17 à 19, 23 et 35 à 37);
  - (ArA) 1.2.2.3 vérifier l'installation des extincteurs d'incendie portatifs et non portatifs et procéder à un examen au hasard de leur état (règles V/20, 21, 38 et 39);
  - (ArA) 1.2.2.4 confirmer que les équipements de pompier sont complets et en bon état (règles V/24 et 41);
  - (ArA) 1.2.2.5 vérifier la disponibilité opérationnelle et l'entretien des dispositifs de lutte contre l'incendie dans les locaux de machines (règle V/43);
  - (ArA) 1.2.2.6 examiner, dans toute la mesure du possible, et mettre à l'essai, si possible, les dispositifs d'alarme et de détection de l'incendie (règles V/15 et 34);
  - (ArA) 1.2.2.7 examiner la présence de locaux d'entreposage des bouteilles de gaz et des autres produits dangereux (règles V/12 et 32);
  - (ArA) 1.2.2.8 examiner et mettre à l'essai le système d'alarme générale en cas de situation critique (règle VIII/2 1));
  - (ArA) 1.2.2.9 vérifier que des exemplaires du rôle d'appel tenu à jour sont affichés à des endroits de façon visible (règle VIII/2);
  - (ArA) 1.2.2.10 vérifier les matériaux rétroréfléchissants et que les engins de sauvetage sont d'une couleur très visible sur toutes les parties afin de permettre leur détection en mer (règles VII/15, 18 2) f) v) et 19 2) viii));
  - (ArA) 1.2.2.11 examiner chaque embarcation et chaque radeau de sauvetage, y compris son matériel d'armement; vérifier que les feux à main ne sont pas périmés (règles VII/5 et 17 à 22);
  - (ArA) 1.2.2.12 vérifier que les garants utilisés pour les engins de mise à l'eau ont fait l'objet d'inspections périodiques et ont été remplacés selon que de besoin au cours des cinq dernières années (règle VII/16/3);
  - (ArA) 1.2.2.13 examiner les dispositions prises pour l'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage et chacun de leurs dispositifs de mise à l'eau (règle VII/32);



- (ArA) 1.2.2.14 examiner chaque canot de secours, y compris son matériel d'armement; vérifier que les canots de secours gonflables sont arrimés en étant maintenus entièrement gonflés (règles VII/23);
- (ArA) 1.2.2.15 examiner les dispositifs d'embarquement et de récupération de chaque canot de secours (règle VII/32);
- (ArA) 1.2.2.16 vérifier que le moteur du ou des canots de secours et de chaque embarcation de sauvetage, si ceux-ci en sont pourvus, démarre de manière satisfaisante et qu'il fonctionne en marche avant et en marche arrière (règles VII/16 5) b), 18 4), 19 4) et 23 1) h));
- (ArA) 1.2.2.17 examiner et vérifier le fonctionnement des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques et des répondeurs radar (règle VII/13 et 14);
- (ArA) 1.2.2.18 examiner l'appareil lance-amarre et vérifier que ses engins autopropulsés et les signaux de détresse du navire ne sont pas périmés (règles VII/11 et 12);
- (ArA) 1.2.2.19 examiner la présence, la disposition, l'arrimage et l'état des bouées de sauvetage, brassières de sauvetage, combinaisons d'immersion (règles VII/8 à 10, 24, 25 et 27);
- (ArA) 1.2.2.20 vérifier que les feux et marques de navigation et le matériel de signalisation sonore prescrits fonctionnent correctement (Règlement COLREG de 1972, règles 20 à 24, 27 à 30 et 33); et
- (ArA) 1.2.2.21 vérifier, s'il y a lieu, le non-fonctionnement du matériel de navigation suivant : fanal à signaux de jour, compas magnétique, compas magnétique, gyrocompas, répéteurs de gyrocompas, installation(s) radar, aides de pointage radar, sondeur à écho, radiogoniomètre, appareil(s) de mesure de la vitesse et de la distance, récepteur du Système mondial de navigation par satellite (GNSS), indicateurs de l'angle de barre, de la vitesse de rotation de chaque hélice ainsi que du pas et du mode de fonctionnement des hélices à pas variable, moyens de communication avec le poste de commande de secours de l'appareil à gouverner, taximètre ou dispositif de relèvement au compas et moyens permettant de corriger le cap et les relèvements (règles X/3 et 5).
- (ArA) 1.2.3 Pour les engins de sauvetage et les autres parties de l'armement, la visite annuelle devrait s'achever comme suit :
- (ArA) 1.2.3.1 après une visite satisfaisante, un visa devrait être apposé sur le Certificat international de sécurité pour navire de pêche; et
- (ArA) 1.2.3.2 à l'issue de la visite, s'il est constaté que l'état du navire ou de son matériel d'armement n'est pas satisfaisant, voir la partie "Mesures à prendre à l'issue des visites", section 4.8.
- (ArP) **1.3 Visites périodiques** – voir la partie "Généralités", section 4.4
- (ArP) 1.3.1 Pour les engins de sauvetage et autres parties de l'armement, l'examen des certificats existants et autres documents devrait s'effectuer comme suit :



- (ArP) 1.3.1.1 les vérifications décrites en (ArA) 1.2.1.
- (ArP) 1.3.2 Pour les engins de sauvetage et autres parties de l'armement, la visite périodique devrait s'effectuer comme suit :
- (ArP) 1.3.2.1 les vérifications décrites en (ArA) 1.2.2;
- (ArP) 1.3.2.2 s'assurer en examinant le dispositif fixe de lutte contre l'incendie prévu pour les locaux de machines, les espaces à cargaison, les locaux à véhicules, les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers, que sa capacité en agents émulseurs ou en CO<sub>2</sub> a été vérifiée, selon le cas, et que les tuyautages pour la répartition de l'agent d'extinction sont dégagés (règles V/16, 22 et 40);
- (ArP) 1.3.2.3 mettre à l'essai le fonctionnement des dispositifs de commande à distance prévus pour l'ouverture et la fermeture des claires-voies, la fermeture des cheminées et des orifices de ventilation, la fermeture des portes, l'arrêt de la ventilation, des machines, des chaudières et des ventilateurs (règles V/7, 9, 28 et 29);
- (ArP) 1.3.2.4 mettre à l'essai tout dispositif de détection et d'alarme d'incendie (règles V/14, 15 et 34); et
- (ArP) 1.3.2.5 vérifier la fermeture à distance des soupapes pour combustibles liquides, huile de graissage et autres huiles inflammables ainsi que le fonctionnement des dispositifs de commande à distance prévus pour la fermeture des soupapes installées sur les citernes qui contiennent du combustible liquide, de l'huile de graissage et d'autres huiles inflammables (règle IV/10).
- (ArP) 1.3.3 Pour les engins de sauvetage et autres parties de l'armement, la visite périodique devrait s'achever comme suit :
- (ArP) 1.3.3.1 après une visite satisfaisante, un visa devrait être apposé sur le Certificat international de sécurité pour navire de pêche; et
- (ArP) 1.3.3.2 à l'issue de la visite, s'il est constaté que l'état du navire ou de son matériel d'armement n'est pas satisfaisant, voir la partie "Mesures à prendre à l'issue des visites", section 4.8.
- (ArR) **1.4 Visites de renouvellement** – voir la partie "Généralités" section 4.5
- (ArR) 1.4.1 Pour les engins de sauvetage et autres parties de l'armement, l'examen des certificats existants et autres documents devrait s'effectuer comme suit :
- (ArR) 1.4.1.1 procéder aux vérifications décrites en (ArA) 1.2.1, sauf pour ce qui est de la validité du Certificat international de sécurité pour navire de pêche.

- (ArR) 1.4.2 Pour les engins de sauvetage et autres parties de l'armement, la visite de renouvellement devrait s'effectuer comme suit :
- (ArR) 1.4.2.1 procéder aux inspections décrites en (ArP) 1.3.2.
- (ArR) 1.4.3 Pour les engins de sauvetage et autres parties de l'armement, la visite de renouvellement devrait s'achever comme suit :
- (ArR) 1.4.3.1 la délivrance du Certificat international de sécurité pour navire de pêche et de sa fiche d'équipement connexe, lorsque les conditions requises sont remplies.
- (C) **2 DIRECTIVES SUR LES VISITES DE LA STRUCTURE, DES MACHINES ET DU MATÉRIEL D'ARMEMENT**
- (CI) 2.1 **Visites initiales** – voir la partie "Généralités", section 4.1.
- (CI) 2.1.1 Pour la coque, les machines et le matériel d'armement, l'examen des plans et dessins devrait s'effectuer comme suit :
- (CI) 2.1.1.1 examiner les plans de la coque (règles II/1 à 7);
- (CI) 2.1.1.2 examiner les plans des installations de pompage et d'assèchement des cales (règle IV/11);
- (CI) 2.1.1.3 examiner les plans des installations de machines (règles IV/3 à 15);
- (CI) 2.1.1.4 examiner les plans des installations électriques (règles IV/16 à 18);
- (CI) 2.1.1.5 examiner les plans des locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel (règles IV/19 à 24);
- (CI) 2.1.1.6 examiner les plans concernant la protection contre l'incendie à la construction (règles V/3 à 11 et 28 à 31); et
- (CI) 2.1.1.7 examiner les plans concernant les moyens d'évacuation (règles V/13 et 33).
- (CI) 2.1.2 Pour la stabilité et l'état correspondant de navigabilité, l'examen des plans et dessins devrait s'effectuer comme suit :
- (CI) 2.1.2.1 examiner la résistance structurelle et le compartimentage, correspondant au tirant d'eau d'exploitation maximal admissible (règles II/1 à 3 et III/13);
- (CI) 2.1.2.2 examiner étanchéité à l'eau et aux intempéries de la coque, des superstructures fermées et d'autres structures externes, par lesquelles l'eau pourrait entrer et mettre le navire en danger, les sabords de décharge, les conduits d'aération et les dispositifs de fermeture, les écobiers de pont et les puits à chaîne (règles II/4 à 15);
- (CI) 2.1.2.4 examiner les ouvertures de pont, lisses de pavois, garde-corps, escaliers, échelles et autres moyens prévus pour la protection de l'équipage et les moyens permettant d'assurer le passage de l'équipage en toute sécurité (règles VI/1 à 4);

- 
- (CI) 2.1.2.5 examiner les échantillons des cloisons amovibles des cales à poisson, si le navire en est équipé (règle III/11);  
et
- (CI) 2.1.2.6 examiner la stabilité à l'état intact et, selon le cas, les renseignements sur la stabilité après avarie et les informations relatives à la stabilité au capitaine et les résultats de l'essai de stabilité, si le navire n'en a pas été dispensé par l'Administration (règles III/2 à 10 et 12 à 14).
- (CI) 2.1.3 Pour la coque, les machines et le matériel d'armement, la visite au cours de la construction et après l'installation devrait s'effectuer comme suit :
- (CI) 2.1.3.1 confirmer que les méthodes de construction et d'essai des cloisons, des dispositifs de fermeture et des fermetures des ouvertures qu'elles comportent sont conformes aux prescriptions de l'Administration, que la cloison d'abordage et celles qui délimitent le compartiment des machines principales sont étanches à l'eau jusqu'au pont de travail (ou étanches à l'eau dans toute la mesure du possible). Confirmer également que les sectionnements installés sur les tuyautages qui traversent la cloison d'abordage peuvent être manœuvrés à partir d'un point situé au-dessus du pont de travail et qu'il n'est prévu dans la cloison aucune porte, aucun trou d'homme, aucun conduit d'aération ni aucune autre ouverture (règles II/1 3) à 6));
- (CI) 2.1.3.2 confirmer que chaque porte étanche à l'eau a été mise à l'essai (règle II/2);
- (CI) 2.1.3.3 s'assurer que chaque pompe de cale et l'installation d'assèchement prévue pour chaque compartiment étanche à l'eau fonctionnent efficacement (règle IV/11);
- (CI) 2.1.3.4 s'assurer que les machines, chaudières et autres capacités sous pression ainsi que les tuyautages et accessoires connexes sont installés et protégés de façon à réduire le plus possible les dangers pour les personnes à bord, une attention particulière devant être accordée aux pièces mobiles, aux surfaces chaudes et autres risques (règles IV/3 à 15);
- (CI) 2.1.3.5 s'assurer que l'appareil à gouverner principal et l'appareil à gouverner auxiliaire sont conçus de manière qu'une défaillance de l'un d'eux ne rende pas l'autre inutilisable (règles IV/13 1) à 2));
- (CI) 2.1.3.6 s'assurer que l'appareil à gouverner principal est capable de gouverner le navire en marche avant et à la vitesse maximale de service et d'orienter le gouvernail de la position 35° d'un bord à la position 35° de l'autre bord, le navire étant à son tirant d'eau le plus élevé et en marche avant à la vitesse maximale de service, et, dans les mêmes conditions, de l'orienter de 35° de n'importe quel bord à 30° de l'autre bord en 28 secondes au maximum ou, lorsqu'il est impossible dans la pratique de le

- démontrer au tirant d'eau le plus élevé, utiliser une autre condition de chargement admissible pour l'essai en mer (règle IV/13 7));
- (C) 2.1.3.7 s'assurer que l'appareil à gouverner auxiliaire est capable de gouverner le navire à une vitesse de navigation acceptable et d'être mis rapidement en action en cas d'urgence et d'orienter le gouvernail de la position 15° d'un bord à la position 15° de l'autre bord en 60 secondes au plus, le navire étant à son tirant d'eau le plus élevé et en marche avant à une vitesse égale à la moitié de la vitesse maximale de service ou à la vitesse de 7 nœuds si cette dernière est plus élevée ou, lorsqu'il est impossible dans la pratique de le démontrer au tirant d'eau le plus élevé, utiliser une autre condition de chargement admissible pour l'essai en mer (règle IV/13 10));
- (C) 2.1.3.8 s'assurer que les appareils à gouverner électriques ou électrohydrauliques sont desservis par deux circuits alimentés à partir du tableau principal et qu'ils sont séparés par une distance aussi grande que possible (règle IV/13 11));
- (C) 2.1.3.9 s'assurer que, en cas de défaillance de l'un quelconque des groupes-moteurs, une alarme sonore et visuelle est donnée à la timonerie (règle IV/13 4));
- (C) 2.1.3.10 s'assurer confirmer que des moyens de communication permettant de relayer les renseignements relatifs au cap et de transmettre des relevés visuels du compas aux postes de commande de secours sont prévus (règle X/3 5));
- (C) 2.1.3.11 s'assurer que, lorsque le gouvernail principal est actionné par une source d'énergie, l'indicateur de l'angle de barre est indépendant du dispositif de commande de l'appareil à gouverner (règle IV/13 3));
- (C) 2.1.3.12 s'assurer que les machines principales et auxiliaires essentielles à la propulsion et à la sécurité du navire sont munies de moyens permettant de les exploiter et de les commander avec efficacité (règle IV/4);
- (C) 2.1.3.13 s'assurer que, lorsque l'appareil propulsif est commandé à distance à partir de la timonerie, des moyens appropriés sont prévus (règle IV/8 1));
- (C) 2.1.3.14 s'assurer que les dispositifs prévus pour exploiter les machines principales et autres machines à partir d'un poste de commande sont satisfaisants (règle IV/8 2));
- (C) 2.1.3.15 s'assurer que les chaudières à combustible liquide et de récupération, les générateurs de vapeur non soumis à l'action de la flamme, les tuyautages de vapeur et les circuits d'air comprimé sont pourvus de dispositifs de sécurité appropriés (règle IV/6);
- (C) 2.1.3.16 vérifier le fonctionnement du système de ventilation prévu pour les locaux de machines (règle IV/19 10));
- (C) 2.1.3.17 le cas échéant, s'assurer que les mesures prises pour réduire les effets du bruit dans les locaux de machines sont efficaces (règle IV/12);

- (CI) 2.1.3.18 s'assurer que le transmetteur d'ordres aux machines du type télégraphe et le second moyen de communication entre la timonerie et les locaux de machines fonctionnent correctement (règle IV/7);
- (CI) 2.1.3.19 s'assurer que le dispositif d'alarme destiné à prévenir les mécaniciens est clairement audible dans les cabines des mécaniciens (règle IV/14);
- (CI) 2.1.3.20 s'assurer que les précautions prises pour empêcher les hydrocarbures sous pression qui peuvent s'échapper d'une pompe, d'un filtre ou d'un réchauffeur d'entrer en contact avec les surfaces chaudes sont efficaces (règle IV/10 6));
- (CI) 2.1.3.21 s'assurer que les dispositifs permettant de déterminer la quantité d'hydrocarbures contenus dans une citerne d'hydrocarbures quelconque sont en bon état de fonctionnement (règle IV/10 2));
- (CI) 2.1.3.22 s'assurer que les dispositifs prévus pour empêcher toute surpression dans une citerne d'hydrocarbures quelconque ou dans une partie quelconque du circuit d'hydrocarbures, y compris les tuyaux de remplissage, sont en bon état de fonctionnement (règle IV/10 3));
- (CI) 2.1.3.23 s'assurer que les citernes de coqeron avant ne sont pas utilisées pour le transport des combustibles liquides, de l'huile de graissage et autres huiles inflammables (règle IV/10 12));
- (CI) 2.1.3.24 s'assurer que les installations électriques sont conformes aux plans approuvés (règles IV/3 6) et 16);
- (CI) 2.1.3.25 s'assurer qu'une source autonome d'énergie électrique de secours a été prévue et que les services appropriés sont alimentés de manière satisfaisante (règle IV/17);
- (CI) 2.1.3.26 s'assurer que des précautions ont été prises contre les électrocutions, l'incendie et autres accidents d'origine électrique (règle IV/18);
- (CI) 2.1.3.27 s'assurer que les dispositions relatives aux locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel sont satisfaisantes (règles IV/19 à 24);
- (CI) 2.1.3.28 vérifier que tous les éléments de protection contre l'incendie à la construction, y compris les dispositifs de ventilation, dans les locaux d'habitation et les locaux de service, les postes de sécurité et les locaux de machines, sont installés conformément aux plans approuvés, vérifier le fonctionnement des volets d'incendie des conduits de ventilation et des moyens prévus pour fermer tous les orifices principaux d'arrivée d'air frais ou d'évacuation d'air vicié et prouver que les appareils de ventilation mécanique peuvent être arrêtés de l'extérieur des locaux qu'ils desservent (règles V/3 à 11 8), 11 10), 28, 29, 31 1) à (5), et 31 7));
- (CI) 2.1.3.29 s'assurer que les escaliers et les échelles sont conçus de manière à constituer un moyen d'évacuation rapide vers le pont exposé et, de là, vers les embarcations et radeaux de sauvetage à partir de tous les locaux d'habitation et dans tous les locaux, autres que les

- locaux de machines, où l'équipage est appelé à travailler (règles V/13 1) et 4), 33 1) et 3)); et
- (CI) 2.1.3.30 s'assurer que tout local de machines de la catégorie A est pourvu de deux moyens d'évacuation éloignés l'un de l'autre (règles V/13 2) et 4), 33 2) et (3)).
- (CI) 2.1.4 Pour la stabilité et l'état correspondant de navigabilité, la visite au cours de la construction et après l'installation devrait s'effectuer comme suit :
- (CI) 2.1.4.1 vérifier qu'en ce qui concerne la résistance et le compartimentage du navire, celui-ci a été construit conformément aux plans approuvés (règles II/1 à 3 et III/13);
- (CI) 2.1.4.2 examiner les moyens d'assurer l'étanchéité aux intempéries des portes, écoutilles et autres ouvertures dans les cloisons d'extrémité de la superstructure et sur les ponts de travail et de superstructure (règles II/4 à 8);
- (CI) 2.1.4.3 examiner les ventilateurs et les conduits d'aération et les tuyaux de sonde, y compris leurs surbaux et dispositifs de fermeture (règles II/9 à 11);
- (CI) 2.1.4.4 examiner les prises d'eau et décharges (règle II/13);
- (CI) 2.1.4.5 examiner les écubiers de pont et les puits aux chaînes (règle II/15);
- (CI) 2.1.4.6 examiner les hublots et fenêtres (règle II/12);
- (CI) 2.1.4.7 examiner les pavois, y compris la mise en place de sabords de décharge, en accordant une attention particulière aux sabords de décharge munis de volets battants (règle II/14);
- (CI) 2.1.4.8 examiner les ouvertures de pont, lisses de pavois, garde-corps, escaliers, échelles et autres moyens prévus pour la protection de l'équipage et les moyens permettant d'assurer le passage de l'équipage en toute sécurité (règles VI/1 à 4);
- (CI) 2.1.4.9 examiner les échantillons des cloisons amovibles des cales à poisson, si le navire en est équipé (règle III/11); et
- (CI) 2.1.4.10 assister à l'essai de stabilité ou à la visite à l'état lège (règle III/9).
- (CI) 2.1.5 Pour la stabilité et l'état correspondant de navigabilité, la vérification de la présence à bord des certificats, etc., devrait s'effectuer comme suit :
- (CI) 2.1.5.1 vérifier que les informations relatives à la stabilité ont été fournies au capitaine (règle III/10).
- (CI) 2.1.6 Pour la coque, les machines et le matériel d'armement, la visite initiale devrait s'achever comme suit :
- (CI) 2.1.6.1 la délivrance du Certificat international de sécurité pour navire de pêche et de sa fiche d'équipement connexe, lorsque les conditions requises sont remplies.

- (CA) 2.2 **Visites annuelles** – voir la partie "Généralités", section 4.2.
- (CA) 2.2.1 Pour la coque, les machines et le matériel d'armement, l'examen des certificats existants et autres documents devrait s'effectuer comme suit :
- (CA) 2.2.1.1 vérifier la validité, selon qu'il convient, du Certificat international de sécurité pour navire de pêche;
  - (CA) 2.2.1.2 vérifier s'il y a eu installation de nouveau matériel et, le cas échéant, s'assurer qu'il a été approuvé avant installation et que toutes les modifications sont signalées sur les certificats appropriés;
  - (CA) 2.2.1.3 vérifier que la coque et les machines ont fait l'objet d'une visite conformément au système de reclassification continue approuvé par l'Administration ou une société de classification; et
  - (CA) 2.2.1.4 confirmer que les éventuelles modifications apportées à la structure ont été approuvées par la société de classification;
- (CA) 2.2.2 Pour la coque, les machines et le matériel d'armement, la visite annuelle devrait s'effectuer comme suit :
- (CA) 2.2.2.1 examiner, d'une manière générale et dans la mesure du possible visuellement, la coque et ses dispositifs de fermeture;
  - (CA) 2.2.2.2 examiner l'installation de mouillage et d'amarrage dans la mesure où une inspection visuelle peut être effectuée (règle II/15);
  - (CA) 2.2.2.3 examiner les cloisons d'abordage et autres cloisons étanches à l'eau dans la mesure où une inspection visuelle peut être effectuée (règles IV/1 3) à 6));
  - (CA) 2.2.2.4 examiner toutes les portes étanches à l'eau ménagées dans les cloisons étanches à l'eau et procéder aux essais prescrits (sur place et à distance) (règle II/2);
  - (CA) 2.2.2.5 examiner chaque pompe d'assèchement et s'assurer que l'installation d'assèchement prévue pour chaque compartiment étanche à l'eau est satisfaisante (règle IV/11);
  - (CA) 2.2.2.6 procéder à un examen général des machines, chaudières et autres capacités sous pression, des dispositifs à vapeur, hydrauliques, pneumatiques et autres dispositifs et tuyautages et accessoires associés pour s'assurer qu'ils sont convenablement entretenus de façon à réduire le plus possible les dangers pour les personnes à bord, une attention particulière devant être accordée aux pièces mobiles, aux surfaces chaudes et autres risques (règles IV/3 à 15);
  - (CA) 2.2.2.7 examiner et vérifier le fonctionnement des dispositifs de l'appareil à gouverner principal et de l'appareil à gouverner auxiliaire, y compris leurs dispositifs associés et leurs dispositifs de commande (règle IV/13);
  - (CA) 2.2.2.8 s'assurer, selon qu'il convient, que les moyens de communication entre la timonerie et les postes de commande de secours ainsi que les moyens permettant

- d'indiquer l'angle de barre fonctionnement correctement (règles X/3 5) et IV/13 3));
- (CA) 2.2.2.9 examiner les moyens prévus pour exploiter les machines principales et auxiliaires essentielles à la propulsion et à la sécurité du navire, y compris, s'il y a lieu, les moyens de commande à distance de l'appareil propulsif à partir de la passerelle de navigation (y compris, les mesures relatives à la commande, à la surveillance, à la notification, aux alertes et à la sécurité) et les dispositifs permettant d'exploiter les machines principales et autres machines à partir d'un local de commande des machines (règle IV/8);
- (CA) 2.2.2.10 s'assurer que le transmetteur d'ordre aux machines du type télégraphe, le second moyen de communication entre la timonerie et le local des machines et les moyens prévus pour communiquer avec tout autre emplacement à partir duquel les machines peuvent être commandées fonctionnent de manière satisfaisante (règle IV/7);
- (CA) 2.2.2.11 s'assurer que le dispositif d'alarme destiné à prévenir les mécaniciens est clairement audible dans les cabines des mécaniciens (règle IV/14);
- (CA) 2.2.2.12 dans la mesure où cela est possible dans la pratique, procéder à un examen visuel des installations électriques, y compris la source principale d'énergie électrique et les dispositifs d'éclairage, et en vérifier le fonctionnement (règles IV/3 6) et 16);
- (CA) 2.2.2.13 vérifier, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, le fonctionnement de la (des) source(s) d'énergie de secours, y compris leur système de démarrage, les services desservis et, s'il y a lieu, leur fonctionnement automatique (règle IV/17);
- (CA) 2.2.2.14 vérifier, d'une manière générale, que des précautions sont prises contre les électrocutions, l'incendie et autres accidents d'origine électrique (règle IV/18);
- (CA) 2.2.2.15 examiner les plans des locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel (règles IV/19 à 24) et, en particulier, mettre à l'essai de manière aléatoire les fonctions d'alarme, automatiques et d'arrêt;
- (CA) 2.2.2.16 s'assurer, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, qu'aucune modification n'a été apportée en ce concerne la prévention de l'incendie à la construction, examiner toutes les portes d'incendie à fermeture manuelle et automatique et mettre à l'essai leur fonctionnement, mettre l'essai les volets d'incendie des conduits de ventilation et les moyens de fermeture les orifices d'entrée et les orifices de dégagement de tous les dispositifs de ventilation, ainsi que les moyens permettant d'arrêter dispositifs de ventilation mécanique depuis l'extérieur du local desservi (règles V/9 1) b) ii) et 2) à 5), 11 8), 29 1) et 31 7)); et
- (CA) 2.2.2.17 s'assurer que les moyens d'évacuation des locaux d'habitation, de machines et d'autres locaux sont satisfaisants (règle IV/13 1) à 2));



- (CA) 2.2.3 Pour la stabilité et l'état correspondant de navigabilité, l'examen des certificats existants et autres documents devrait s'effectuer comme suit :
- (CA) 2.2.3.1 vérifier la validité, selon qu'il convient, du Certificat international de sécurité pour navire de pêche;
  - (CA) 2.2.3.2 vérifier le certificat de classification, si le navire a été classé par une société de classification;
  - (CA) 2.2.3.3 vérifier s'il y a eu installation de nouveau matériel et, le cas échéant, s'assurer qu'il a été approuvé avant installation et que toutes les modifications sont signalées sur les certificats appropriés; et
  - (CA) 2.2.3.4 vérifier que les informations sur la stabilité sont disponibles (règle III/10);
- (CA) 2.2.4 Pour la stabilité et l'état correspondant de navigabilité, la visite annuelle devrait s'effectuer comme suit :
- (CA) 2.2.4.1 vérifier de manière générale qu'il n'y a pas eu de détérioration de la solidité de la coque (règle II/1 à 3);
  - (CA) 2.2.4.2 vérifier que la coque, les superstructures ou les méthodes de pêche n'ont subi aucune modification qui auraient une incidence sur les calculs permettant de déterminer le tirant d'eau d'exploitation maximal admissible et la stabilité du navire (règles III/4, 8, 10 et 13);
  - (CA) 2.2.4.3 examiner les moyens d'assurer l'étanchéité aux intempéries des portes, écoutilles et autres ouvertures dans les cloisons d'extrémité de la superstructure et sur les ponts de travail et de superstructure (règles II/4 à 8);
  - (CA) 2.2.4.4 examiner les ventilateurs et les conduits d'aération et les tuyaux de sonde, y compris leurs surbaux et dispositifs de fermeture (règles II/9 à 11);
  - (CA) 2.2.4.5 examiner les prises d'eau et décharges (règle II/13);
  - (CA) 2.2.4.6 examiner les écubiers de pont et les puits aux chaînes (règle II/15);
  - (CA) 2.2.4.7 examiner les hublots et fenêtres (règle II/12);
  - (CA) 2.2.4.8 examiner les pavois, y compris la mise en place de sabords de décharge, en accordant une attention particulière aux sabords de décharge munis de volets battants (règle II/14);
  - (CA) 2.2.4.9 examiner les ouvertures de pont, lisses de pavois, garde-corps, escaliers, échelles et autres moyens prévus pour la protection de l'équipage et les moyens permettant d'assurer le passage de l'équipage en toute sécurité (règles VI/1 à 4); et
  - (CA) 2.2.4.10 examiner les échantillons des cloisons amovibles des cales à poisson, si le navire en est équipé (règle III/11).

- (CA) 2.2.5 Pour la coque, les machines et le matériel d'armement, la visite annuelle devrait s'achever comme suit :
- (CA) 2.2.5.1 après une visite satisfaisante, un visa devrait être apposé sur le Certificat international de sécurité pour navire de pêche; et
  - (CA) 2.2.5.2 à l'issue de la visite, s'il est constaté que l'état du navire ou de son matériel d'armement n'est pas satisfaisant, voir la partie "Mesures à prendre à l'issue des visites", section 4.8.
- (CIn) **2.3 Visites intermédiaires** – voir la partie "Généralités", section 4.3.
- (CIn) 2.3.1 Pour la coque, les machines et le matériel d'armement, l'examen des certificats existants et autres documents devrait s'effectuer comme suit :
- (CIn) 2.3.1.1 les vérifications décrites en (CA) 2.2.1.
- (CIn) 2.3.2 Pour la coque, les machines et le matériel d'armement, la visite intermédiaire devrait comporter :
- (CIn) 2.3.2.1 les vérifications décrites en (CA) 2.2.2.
- (CIn) 2.3.3 Pour la coque, les machines et le matériel d'armement, la visite intermédiaire devrait s'achever comme suit :
- (CIn) 2.3.3.1 après une visite satisfaisante, un visa devrait être apposé sur le Certificat international de sécurité pour navire de pêche; et
  - (CIn) 2.3.3.2 à l'issue de la visite, s'il est constaté que l'état du navire ou de son matériel d'armement n'est pas satisfaisant, voir la partie "Mesures à prendre à l'issue des visites", section 4.8.
- (CR) 2.4 **Visites de renouvellement** – voir la partie "Généralités", section 4.5
- (CR) 2.4.1 Pour la coque, les machines et le matériel d'armement, l'examen des certificats existants et autres documents devrait s'effectuer comme suit :
- (CR) 2.4.1.1 procéder aux vérifications décrites en (CA) 2.2.1, sauf pour ce qui est de la validité du Certificat international de sécurité pour navire de pêche.
- (CR) 2.4.2 Pour la coque, les machines et le matériel d'armement, la visite de renouvellement devrait comporter :
- (CR) 2.4.2.1 les inspections décrites en (CIn) 2.3.2;
  - (CR) 2.4.2.2 l'examen des prises d'eau à la mer et leur raccordement à la coque; et
  - (CR) 2.4.2.3 l'examen des installations de mouillage et d'amarrage; il faudrait à cette fin mouiller et relever les ancres au moyen du guindeau (règle II/15).

(CR) 2.4.3 Pour la stabilité et l'état correspondant de navigabilité, l'examen des certificats existants et autres documents devrait s'effectuer comme suit :

(CR) 2.4.3.1 procéder aux vérifications décrites en (CA) 2.2.3, sauf pour ce qui est de la validité du Certificat international de sécurité pour navire de pêche.

(CR) 2.4.4 Pour la stabilité et l'état correspondant de navigabilité, la visite de renouvellement devrait s'effectuer comme suit :

(CR) 2.4.4.1 les inspections décrites en (CA) 2.2.4;  
(CR) 2.4.4.2 l'examen de la coque pour s'assurer que sa résistance est suffisante pour le tirant d'eau d'exploitation maximal admissible (règles II/1 à 3 et III/13); et  
(CR) 2.4.4.3 la délivrance du Certificat international de sécurité pour navire de pêche et de sa fiche d'équipement connexe, lorsque les conditions requises sont remplies.

(F) **3 DIRECTIVES POUR L'INSPECTION DE LA FACE EXTERNE DU FOND DES NAVIRES**

(CF) 3.1 L'inspection de la face externe du fond des navires devrait s'effectuer comme suit :

(CF) 3.1.1 examiner le bordé extérieur du navire, y compris le bordé de fond et le bordé d'étrave, la quille, la quille de roulis, l'étrave, l'étambot et le gouvernail;  
(CF) 3.1.2 consigner les gardes relevées aux paliers du gouvernail;  
(CF) 3.1.3 examiner les joints de l'hélice et de l'arbre, dans la mesure du possible;  
(CF) 3.1.4 consigner la garde relevée aux arbres d'hélice, dans la mesure du possible;  
(CF) 3.1.5 examiner les caisses de prise d'eau de mer et les prises d'aspiration; et  
(CF) 3.1.6 procéder à la visite des éléments connexes inspectés en même temps (voir la partie "Généralités", section 5.1).

(CF) 3.2 L'inspection de la face externe du fond des navires devrait s'achever comme suit :

(CF) 3.2.1 après une visite satisfaisante, un visa devrait être apposé sur le Certificat international de sécurité pour navire de pêche; et  
(CF) 3.2.2 à l'issue de la visite, s'il est constaté que l'état du navire ou de son matériel d'armement n'est pas satisfaisant, voir la partie "Mesures à prendre à l'issue des visites", section 4.8.

**(R) 4 DIRECTIVES POUR LES VISITES DES INSTALLATIONS RADIOÉLECTRIQUES**

(RI) 4.1 **Visites initiales** – voir la partie "Généralités", section 4.1

(RI) 4.1.1 Pour les installations radioélectriques, y compris celles utilisées dans les engins de sauvetage, l'examen des plans et dessins devrait s'effectuer comme suit :

(RI) 4.1.1.1 déterminer les zones océaniques d'exploitation déclarées, le matériel installé pour accomplir les fonctions à assurer dans ces zones, les méthodes adoptées pour garantir la disponibilité des fonctions à assurer et les dispositions prises pour la source d'énergie de secours (le cas échéant) (règles IV/17 et IX/1 à 14);

(RI) 4.1.1.2 déterminer le matériel radioélectrique devant faire l'objet d'une inspection et, si l'installation en double est le moyen choisi pour garantir la disponibilité des fonctions à assurer, déterminer quel est le "matériel de base" et quel est le "matériel redondant" (règle IX/14) ((il faudrait noter le matériel de radiocommunication supplémentaire installé en sus de celui que prescrit l'Accord);

(RI) 4.1.1.3 vérifier que tout le matériel prescrit par l'Accord satisfait à des normes de fonctionnement appropriées qui ne sont pas inférieures à celles adoptées par l'OMI (règle IX/13);

(RI) 4.1.1.4 examiner les plans concernant la présence à bord et l'emplacement de l'installation radioélectrique, y compris les sources d'énergie et les antennes (règles IV/17, IX/5 et 13); et

(RI) 4.1.1.5 examiner les plans concernant la présence à bord et l'emplacement des engins de sauvetage radioélectriques (règle VII/13 et 14).

(RI) 4.1.2 Pour les installations radioélectriques, y compris celles utilisées dans les engins de sauvetage, la visite au cours de la construction et après l'installation devrait s'effectuer comme suit :

(RI) 4.1.2.1 examiner l'emplacement, la protection mécanique et électromagnétique et l'éclairage de chaque installation radioélectrique (règle IX/5);

(RI) 4.1.2.2 vérifier la présence à bord du matériel radioélectrique prescrit, compte tenu des zones océaniques déclarées dans lesquelles doit être exploité le navire et des moyens choisis pour garantir la disponibilité des fonctions à assurer (règles VII/13 et 14, IX/6 à 10, 13 et 14);

(RI) 4.1.2.3 vérifier qu'il est possible de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière par au moins deux moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunications différent depuis le poste de navigation habituel du navire (règles IX/3, 6 à 10);

(RI) 4.1.2.4 examiner toutes les antennes et, en particulier :

(RI)	4.1.2.4.1	vérifier, en procédant à un contrôle visuel, que toutes les antennes, y compris les antennes des services mobiles par satellite agréés, et les lignes d'alimentation sont placées au bon endroit et qu'elles ne présentent pas de défauts (règle IX/13);
(RI)	4.1.2.4.2	vérifier l'isolation et la sécurité de toutes les antennes;
(RI)	4.1.2.5	examiner la source d'énergie de réserve, et notamment :
(RI)	4.1.2.5.1	vérifier qu'il existe une capacité suffisante pour faire fonctionner le matériel de base ou le matériel redondant pendant une heure ou pendant six heures, selon le cas (règle IX/12);
(RI)	4.1.2.5.2	si la source d'énergie de réserve est une batterie :
(RI)	4.1.2.5.2.1	vérifier son emplacement et son installation (règle IX/12);
(RI)	4.1.2.5.2.2	le cas échéant, vérifier l'état de la batterie en mesurant la densité ou la tension;
(RI)	4.1.2.5.2.3	la batterie n'étant pas en charge et la source d'énergie de réserve étant raccordée à la charge maximale requise représentée par l'installation radioélectrique, vérifier la tension et le courant de décharge de la batterie;
(RI)	4.1.2.5.2.4	vérifier que le ou les chargeurs sont capables de recharger la batterie de réserve en 10 heures (règle IX/12);
(RI)	4.1.2.6	examiner le ou les émetteurs-récepteurs à ondes métriques et, notamment :
(RI)	4.1.2.6.1	vérifier qu'ils fonctionnent sur les voies 6, 13 et 16 (règles IX/6 et 13);
(RI)	4.1.2.6.2	vérifier la tolérance de fréquence, la qualité de la ligne de transmission et la puissance de sortie aux radiofréquences (règle IX/13);
(RI)	4.1.2.6.3	vérifier le bon fonctionnement de toutes les commandes et notamment l'ordre de priorité des éléments de commande (règle IX/13);
(RI)	4.1.2.6.4	vérifier que ce matériel fonctionne sur les sources d'énergie principale, de secours (s'il en existe une) et de réserve (règle IX/12);
(RI)	4.1.2.6.5	vérifier le fonctionnement de la ou des commandes des voies en ondes métriques ou du matériel à ondes métriques portatif prévu pour la sécurité de la navigation (règle IX/5);
(RI)	4.1.2.6.6	vérifier que le matériel fonctionne correctement en établissant le contact radio avec une station côtière ou un autre navire;
(RI)	4.1.2.7	examiner le contrôleur ASN à ondes métriques et le récepteur de veille fonctionnant par appel sélectif numérique (ASN) sur la voie 70 et, notamment :
(RI)	4.1.2.7.1	exécuter un contrôle sans émission pour confirmer que l'identité dans le service mobile maritime qui est programmée dans le matériel est bien la bonne (règle IX/13);
(RI)	4.1.2.7.2	vérifier que l'émission se fait correctement en adressant un appel de routine ou un appel d'essai à une station côtière, à un autre navire, à une installation redondante à bord ou à un équipement d'essai spécial;

(RI)	4.1.2.7.3	vérifier que la réception se fait correctement au moyen d'un appel de routine ou d'essai en provenance d'une station côtière, d'un autre navire, d'une installation redondante à bord ou d'un équipement d'essai spécial;
(RI)	4.1.2.7.4	vérifier que l'alarme déclenchée par un appel ASN sur ondes métriques est audible;
(RI)	4.1.2.7.5	vérifier que ce matériel fonctionne sur les sources d'énergie principale, de secours (s'il en existe une) et de réserve (règle IX/12);
(RI)	4.1.2.8	examiner le matériel radiotéléphonique à ondes hectométriques/décamétriques et, notamment :
(RI)	4.1.2.8.1	vérifier que ce matériel fonctionne sur les sources d'énergie principale, de secours (s'il en existe une) et de réserve (règle IX/12);
(RI)	4.1.2.8.2	vérifier l'accord de l'antenne dans toutes les bandes appropriées;
(RI)	4.1.2.8.3	vérifier que le matériel respecte la tolérance de fréquence dans toutes les bandes appropriées (règle IX/13);
(RI)	4.1.2.8.4	vérifier que le matériel fonctionne correctement en établissant le contact avec une station côtière et/ou en mesurant la qualité de la ligne de transmission et la puissance de sortie aux radiofréquences;
(RI)	4.1.2.8.5	vérifier le fonctionnement du récepteur en écoutant des stations connues dans toutes les bandes appropriées;
(RI)	4.1.2.8.6	s'il existe des commandes ailleurs qu'à la timonerie, vérifier que les commandes de la timonerie ont priorité en ce qui concerne le lancement des alertes de détresse (règles IX/8, 9, 10 et 13);
(RI)	4.1.2.9	examiner le matériel de radiotélex à ondes décamétriques et, notamment :
(RI)	4.1.2.9.1	vérifier que ce matériel fonctionne sur les sources d'énergie principale, de secours (s'il en existe une) et de réserve (règle IX/12);
(RI)	4.1.2.9.2	s'assurer que le numéro d'appel sélectif qui a été programmé dans le matériel est le bon;
(RI)	4.1.2.9.3	vérifier le bon fonctionnement du matériel en procédant à l'inspection d'une copie papier récente ou à un essai avec une station radiocôtière (règles IX/9 et 10);
(RI)	4.1.2.10	examiner le contrôleur ASN à ondes hectométriques/décamétriques et, notamment :
(RI)	4.1.2.10.1	vérifier que ce matériel fonctionne sur les sources d'énergie principale, de secours (s'il en existe une) et de réserve (règle IX/12);
(RI)	4.1.2.10.2	s'assurer que l'identité dans le service mobile maritime qui est programmée dans le matériel est la bonne;
(RI)	4.1.2.10.3	vérifier le programme d'essai automatique sans émission;
(RI)	4.1.2.10.4	vérifier le fonctionnement en adressant un appel d'essai sur ondes hectométriques et/ou décamétriques à une station radiocôtière si le règlement applicable au poste à quai autorise les émissions sur ondes hectométriques/décamétriques (règles IX/8, 9 et 10);

(RI)	4.1.2.10.5	vérifier que l'alarme déclenchée par un appel ASN sur ondes hectométriques/décamétriques est audible;
(RI)	4.1.2.11	examiner le(s) récepteur(s) de veille fonctionnant par ASN sur ondes hectométriques/décamétriques et, notamment :
(RI)	4.1.2.11.1	s'assurer que seules sont surveillées les fréquences ASN de détresse et de sécurité (règles IX/8 à 11);
(RI)	4.1.2.11.2	vérifier qu'une veille est assurée en permanence pendant la manipulation des émetteurs radioélectriques à ondes hectométriques/décamétriques (règle IX/11);
(RI)	4.1.2.11.3	vérifier le bon fonctionnement au moyen d'un appel d'essai en provenance d'une station côtière ou d'un autre navire;
(RI)	4.1.2.12	examiner la station terrienne de navire Inmarsat, et notamment :
(RI)	4.1.2.12.1	vérifier que le matériel fonctionne sur les sources d'énergie principale, de secours (s'il en existe une) et de réserve; si le matériel de navigation ou autre du navire doit fournir des informations de façon ininterrompue, s'assurer que ces informations continuent d'être fournies en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale ou de secours du navire (règles IX/12 et 13);
(RI)	4.1.2.12.2	vérifier la fonction de détresse en ayant recours à une méthode d'essai approuvée si possible (règles IX/9, 11 et 13);
(RI)	4.1.2.12.3	vérifier que le matériel fonctionne correctement en inspectant une copie papier récente ou en émettant un appel d'essai;
(RI)	4.1.2.13	le cas échéant, examiner le matériel NAVTEX (règles IX/6, 11 et 13), et notamment :
(RI)	4.1.2.13.1	vérifier que le matériel fonctionne correctement en surveillant les messages entrants ou en inspectant une copie papier récente;
(RI)	4.1.2.13.2	exécuter le programme d'essai automatique s'il existe;
(RI)	4.1.2.14	examiner l'équipement d'appel de groupe amélioré (règles IX/6 et 13), et notamment :
(RI)	4.1.2.14.1	vérifier que le fonctionnement et la zone sont corrects en surveillant les messages entrants ou en inspectant une copie papier récente;
(RI)	4.1.2.14.2	exécuter le programme d'essai automatique s'il existe;
(RI)	4.1.2.15	le cas échéant, examiner l'aptitude du matériel radioélectrique à recevoir des renseignements sur la sécurité maritime par impression directe à bande étroite sur ondes décamétriques (IDBE) (règles IX/6, 11 et 13), et notamment :
(RI)	4.1.2.15.1	vérifier que le matériel fonctionne correctement en surveillant les messages entrants ou en inspectant une copie papier récente;
(RI)	4.1.2.15.2	exécuter le programme d'essai automatique s'il existe;
(RI)	4.1.2.16	examiner la radiobalise de localisation des sinistres (RLS) fonctionnant sur 406 MHz(EPIRB) (règles IX/6 et 13), et notamment :
(RI)	4.1.2.16.1	vérifier l'emplacement et la fixation de la RLS qui doivent lui permettre de surnager librement et de se déclencher;

(RI)	4.1.2.16.2	vérifier que la RLS ne comporte pas de défauts visibles; exécuter l'essai automatique;
(RI)	4.1.2.16.3	
(RI)	4.1.2.16.4	
(RI)	4.1.2.16.5	vérifier que le code unique d'identification de la balise est clairement marqué sur l'extérieur de l'appareil et, lorsque cela est possible, décoder le code unique d'identification de la balise pour s'assurer qu'il est correct;
(RI)	4.1.2.16.6	vérifier que le code unique d'identification de la balise programmé dans la RLS correspond au code unique d'identification de la balise qui a été attribué par l'Administration ou en son nom;
(RI)	4.1.2.16.7	vérifier que le numéro MMSI, s'il est codé dans la balise, correspond à celui qui a été assigné au navire;
(RI)	4.1.2.16.8	vérifier la date limite d'utilisation de la batterie;
(RI)	4.1.2.16.9	vérifier, s'il y a lieu, le dispositif de dégagement hydrostatique et la date limite de son utilisation;
(RI)	4.1.2.16.10	vérifier, sans émettre d'appel de détresse en direction du satellite, que le signal à 406 MHz peut être émis sur les fréquences de travail; en vérifier également le codage et l'immatriculation;
(RI)	4.1.2.16.11	vérifier que la RLS a fait l'objet un entretien périodique à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, dans un centre approuvé d'entretien à terre (règle IX/14);
(RI)	4.1.2.17	si possible, vérifier que le signal de radioralliement à 121,5 MHz peut être émis sur les fréquences de travail, vérifier le codage et l'immatriculation, sans émettre un appel de détresse à destination du satellite;
(RI)	4.1.2.17.1	examiner les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques (règle VII/13), et notamment :
(RI)	4.1.2.17.2	vérifier que ce matériel fonctionne correctement sur la voie 16 et une autre voie en procédant à un essai avec une autre installation à ondes métriques fixe ou portable (règle IX/13);
(RI)	4.1.2.17.3	vérifier les moyens de recharger les batteries si des batteries rechargeables sont utilisées;
(RI)	4.1.2.17.4	vérifier la date limite d'utilisation des batteries de piles, s'il en est utilisé;
(RI)	4.1.2.18	le cas échéant, vérifier toute installation fixe prévue à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage;
(RI)	4.1.2.18.1	examiner les répondeurs radar (règles VII/14, IX/6 et 13), et notamment :
(RI)	4.1.2.18.2	vérifier l'emplacement et la fixation;
(RI)	4.1.2.18.3	surveiller la réponse sur le radar du navire à 9 GHz;
(RI)	4.1.2.19	vérifier la date limite d'utilisation de la batterie; et
(RI)	4.1.3	examiner le matériel d'essai et les pièces de rechange se trouvant à bord pour s'assurer qu'il existe à bord un matériel satisfaisant, compte tenu des zones océaniques dans lesquelles le navire est exploité et des options choisies pour assurer la disponibilité des fonctions requises (règle IX/14).
(RI)	4.1.3	Pour les installations radioélectriques, y compris celles utilisées dans les engins de sauvetage, la vérification de la présence à bord des documents requis, etc., devrait s'effectuer comme suit :



(RI)	4.1.3.1	vérifier qu'il existe une licence radioélectrique en cours de validité, délivrée par l'Administration du pavillon (article 18 du Règlement des radiocommunications de l'UIT);
(RI)	4.1.3.2	vérifier les brevets d'aptitude de l'opérateur des radiocommunications (règle IX/15 et article 47 du Règlement des radiocommunications de l'UIT);
(RI)	4.1.3.3	vérifier le registre radioélectrique (règle IX/16 et appendice 16 du Règlement des radiocommunications de l'UIT);
(RI)	4.1.3.4	vérifier la présence à bord des publications à jour de l'UIT (appendice 16 du Règlement des radiocommunications de l'UIT);
(RI)	4.1.3.5	vérifier la présence à bord de manuels d'exploitation pour tout le matériel (règle IX/14); et
(RI)	4.1.3.6	s'assurer de la présence à bord de manuels d'entretien pour tout le matériel si l'option choisie pour assurer la disponibilité est l'entretien en mer (règle IX/14).
(RI)	4.1.4	Pour les installations radioélectriques, y compris celles utilisées dans les engins de sauvetage, la visite initiale devrait s'achever comme suit :
(RI)	4.1.4.1	l'inspecteur établit et communique aux autorités compétentes un rapport de visite indiquant clairement l'organisme qu'il représente et décrivant les résultats de la visite, y compris les omissions et défauts; si les autorités compétentes jugent ces résultats satisfaisants, elles devraient délivrer un Certificat international de sécurité pour navire de pêche, accompagné de la fiche d'équipement.
(RP)	<b>4.2</b>	<b>Visites périodiques</b> – voir la partie "Généralités", section 4.4
(RP)	4.2.1	Pour les installations radioélectriques, y compris les engins de sauvetage radioélectriques, l'examen des certificats existants et autres documents devrait s'effectuer comme suit :
(RP)	4.2.1.1	vérifier la validité, selon qu'il convient, du Certificat international de sécurité pour navire de pêche;
(RP)	4.2.1.2	vérifier les certificats de classification, si le navire a été classé par une société de classification;
(RP)	4.2.1.3	vérifier la présence à bord de renseignements suffisants pour permettre la bonne exploitation et l'entretien correct du matériel;
(RP)	4.2.1.4	s'assurer que tout nouvel équipement qui aurait été installé a été approuvé comme il se doit avant l'installation et qu'il n'y a eu aucune modification susceptible d'affecter la validité du certificat;
(RP)	4.2.1.5	s'assurer que le registre radioélectrique a été tenu depuis la dernière visite d'une façon jugée satisfaisante par l'Administration et conformément aux prescriptions du Règlement des radiocommunications (règle IX/16);

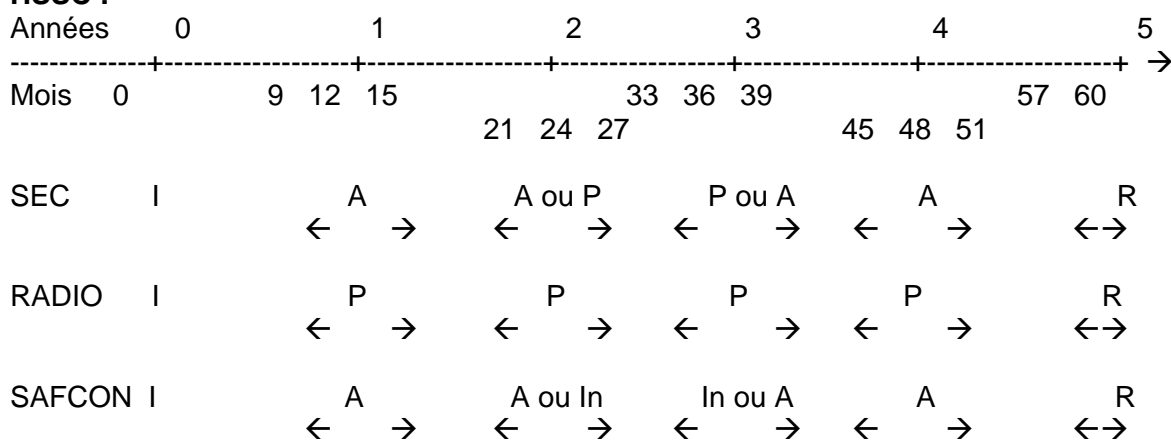
	(RP)	4.2.1.6	s'assurer, en examinant les documents, que la capacité effective de la batterie d'accumulateurs a été vérifiée au port au cours des 12 mois précédents (règle IX/12);
	(RP)	4.2.1.7	s'assurer qu'il est satisfait aux dispositions de (RI) 4.1.3; et
	(RP)	4.2.1.8	vérifier que les essais annuels des RLS ont été effectués et, s'il y a lieu, que l'entretien à terre a été effectué à des intervalles ne dépassant pas cinq ans (règle IX/14).
(RP)	4.2.2	Pour les installations radioélectriques, y compris celles utilisées dans les engins de sauvetage, la visite périodique devrait comporter :	
	(RP)	4.2.2.1	les vérifications décrites en (RI) 4.1.2.
(RP)	4.2.3	Pour les installations radioélectriques, y compris celles utilisées dans les engins de sauvetage, la visite périodique devrait s'achever de la façon suivante :	
	(RP)	4.2.3.1	après une visite satisfaisante, un visa devrait être apposé sur le Certificat international de sécurité pour navire de pêche; et
	(RP)	4.2.3.2	à l'issue de la visite, s'il est constaté que l'état du navire ou de son matériel d'armement n'est pas satisfaisant, voir la partie "Mesures à prendre à l'issue des visites", section 4.8.
(RR)	<b>4.3</b>	<b>Visites de renouvellement</b> – voir la partie "Généralités" section 4.5	
(RR)	4.3.1	Pour les installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, l'examen des certificats existants et autres documents devrait comporter :	
	(RR)	4.3.1.1	procéder aux vérifications décrites en (RP) 4.2.1, sauf pour ce qui est de la validité du Certificat international de sécurité pour navire de pêche
(RR)	4.3.2	Pour les installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage radioélectriques, la visite de renouvellement devrait s'effectuer comme suit :	
	(RR)	4.3.2.1	les vérifications décrites en (RI) 4.1.2.
(RR)	4.3.3	Pour les installations radioélectriques, y compris celles utilisées dans les engins de sauvetage, la visite de renouvellement devrait s'achever de la façon suivante :	
	(RR)	4.3.3.1	après une visite satisfaisante, délivrer le Certificat international de sécurité pour navire de pêche, de la manière décrite en (RI) 4.1.4.

ANNEXE

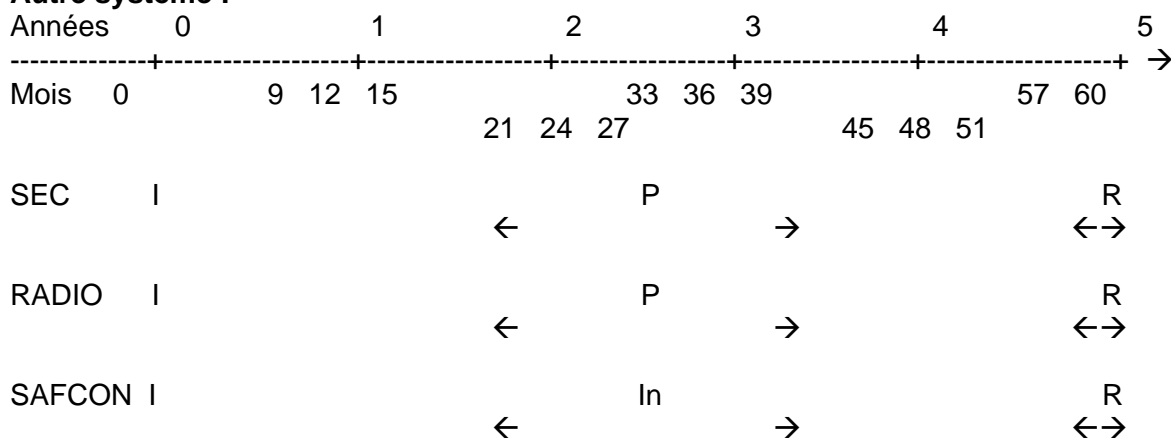
**DIAGRAMME  
DES DEUX SYSTÈMES DE VISITES ET DE DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS  
PRÉVUS PAR L'ACCORD DU CAP DE 2012 (L'ACCORD)**

Le système de visites et de délivrance de certificats de l'Accord est comparable à celui spécifié dans la Convention SOLAS 74/88 pour les navires de charge. L'Accord prévoit également un autre système, dans lequel l'Administration peut exempter le navire des visites annuelles et augmenter le "battement" des visites périodiques et intermédiaires pour le porter de six à 18 mois (voir les règles I/1 6), 7 1) c), 8 1) c) et 9 1) c)). Ces deux systèmes sont représentés sous forme de diagramme ci-dessous.

**HSSC :**



**Autre système :**



**Légende des types de visites :**

SEC : visite des engins de sauvetage et autres parties de l'armement.

RADIO : Visite des installations radioélectriques.

SAFCON : structure, machines et matériel d'armement

I : Visite initiale

R : Visite de renouvellement

P : Visite périodique

In : Visite intermédiaire

A : Visite annuelle

## APPENDICE 3

**TABLEAU RÉCAPITULATIF DE LA FORMATION ET DES EXERCICES  
EN VUE DE L'ABANDON DU NAVIRE**

Un résumé des dispositions du chapitre VIII relatif à la formation et aux exercices incendie en vue de l'abandon du navire est fourni pour faciliter la compréhension.

	<i>Exercices d'abandon du navire</i>		<i>Exercices d'incendie</i>	
	<i>24 ≤ L &lt; 45 m ou 300 ≤ jauge brute &lt; 950</i>	<i>L ≥ 45 m ou jauge brute ≥ 950</i>	<i>24 ≤ L &lt; 45 m ou 300 ≤ jauge brute &lt; 950</i>	<i>L ≥ 45m ou jauge brute ≥ 950</i>
<i>Une fois par mois</i>	✓ <sup>1)</sup>	✓	1)	✓
<i>Dans les 24 h après le départ du port</i> <sup>2) 3)</sup>	✓	✓	✓	✓
<b>EFFECTUÉ COMME DANS UNE SITUATION CRITIQUE RÉELLE</b>				
<b>Y compris</b> <sup>9)</sup>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. alarme générale;</li> <li>2. appeler l'équipage aux postes de rassemblement;</li> <li>3. ordre d'abandonner le navire indiqué dans le rôle d'appel;</li> <li>4. tâches spécifiées sur le rôle d'appel;</li> <li>5. s'assurer que l'équipage porte les vêtements appropriés;</li> <li>6. s'assurer que les brassières de sauvetage sont correctement endossées;</li> <li>7. au moins une embarcation de sauvetage<sup>4)</sup>: amener l'embarcation, mettre en marche et faire fonctionner le moteur<sup>5)</sup>;</li> <li>8. supervision d'un officier ayant l'expérience de ces exercices alors que le navire fait route<sup>7</sup> si c'est le cas<sup>6)</sup>;</li> <li>9. faire fonctionner les bossoirs utilisés pour la mise à l'eau des radeaux de sauvetage;</li> <li>10. mise à l'essai de l'éclairage de secours;</li> <li>11. mention de l'exercice dans le journal de bord<sup>8)</sup>.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. rallier les postes de rassemblement;</li> <li>2. tâches spécifiées sur le rôle d'appel d'incendie;</li> <li>3. mettre en marche une pompe d'incendie;</li> <li>4. deux jets d'eau requis;</li> <li>5. vérifier l'équipement de pompier<sup>7)</sup>, autre matériel de sauvetage individuel, matériel de radiocommunications approprié;</li> <li>6. fonctionnement des portes étanches à l'eau, des portes d'incendie, des volets d'incendie et des moyens d'évacuation;</li> <li>7. dispositions nécessaires en vue d'un abandon ultérieur du navire;</li> <li>8. mention de l'exercice dans le journal de bord<sup>8)</sup>.</li> </ol>	

Notes se rapportant au tableau :

- 1) L'Administration peut modifier la prescription, mais un exercice doit être effectué au moins tous les trois mois.
- 2) Si > 25 % de l'équipage n'a pas participé à l'appel précédent.
- 3) Si l'Administration estime que cela n'est pas possible dans la pratique, elle peut accepter des dispositions équivalentes.
- 4) Si cela est possible dans la pratique, des embarcations de sauvetage différentes devraient être utilisées lors d'exercices successifs.
- 5) Au moins une fois tous les trois mois, mis à l'eau et manœuvrés dans l'eau. Si cela est possible, une fois par mois pour les canots de secours qui ne sont pas des embarcations de sauvetage.

- 6) Navires faisant route : se reporter aux Directives pour la formation des équipages à la mise à l'eau des embarcations de sauvetage et des canots de secours alors que le navire fait route, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.624(15).
- 7) Lorsque le matériel est emporté à titre facultatif, c.-à-d. un navire existant dont la longueur est  $L = 30$  m emportant un équipement de pompier (deux équipements de pompier sont prescrits par le chapitre V pour les navires neufs dont la longueur est  $L \geq 60$  m, et le nombre doit être jugé satisfaisant par l'Administration pour les navires neufs dont la longueur est  $45 \text{ m} \geq L < 60 \text{ m}$ ), l'équipement devrait être utilisé dans les exercices et les exercices devraient être modifiés en conséquence.
- 8) Un tel journal peut être prescrit par l'Administration.

## APPENDICE 4

### TABLEAU RÉCAPITULATIF DE L'ÉQUIPEMENT RADIOÉLECTRIQUE Navires neufs et existants d'une longueur égale ou supérieure à 45 mètres et d'une jauge égale ou supérieure à 950

Un résumé des dispositions du chapitre IX relatif à l'équipement radioélectrique à bord des navires de pêche est fourni pour faciliter la compréhension.

Équipement radioélectrique (chapitre IX et circulaire COMSAR/Circ.32/Rev.2)	Zone océanique <sup>1)</sup>				
	A1	A2	A3		A4
			option STN	option ondes décamétriques	
VHF/ASN	X	X	X	X	X
MF/ASN		X	X		
STN fournissant un service mobile par satellite agréé			X		
ASN MF/HF + IDBE				X	X
VHF/ASN dupliqué			X	X	X
STN dupliquée fournissant un service mobile par satellite agréé			X	L'un ou l'autre	
ASN MF/HF dupliqué + IDBE					X
Récepteur de RSM <sup>3.a)</sup>	X	X	X	X	X
AGA (réception de renseignements sur la sécurité maritime) <sup>3.b)</sup>	X	X	X	X	X
IDBE HF (réception de renseignements sur la sécurité maritime) <sup>3.c)</sup>	X	X	X	X	X
RLS <sup>4)</sup>	X	X	X	X	X
Émetteur-récepteur radiotéléphonique portatif à ondes métriques dans le cadre du SMDSM <sup>5)</sup>	X	X	X	X	X
SART <sup>2)</sup>	X	X	X	X	X

Notes :

- 1) Telles que définies dans la règle IX/2.
- 2) Radar SART ou AIS-SART.  
Tout navire doit être muni d'au moins un répondeur radar sur chacun de ses bords. À titre de solution de rechange, un répondeur radar doit être arrimé à bord de chaque embarcation ou radeau de sauvetage.
- 3) Renseignements sur la sécurité maritime (RSM) :
  - a) dans toute zone dans laquelle est fourni un service NAVTEX international;
  - b) s'il n'y a pas de service NAVTEX international dans la zone de voyage, un AGA doit être fourni à bord pour la réception de RSM;
  - c) Navires effectuant des voyages uniquement dans les zones où un service de renseignements sur la sécurité maritime par IDBE HF est fourni.
- 4) Circulaire MSC/Circ.1171 - Cessation du service INMARSAT-E assuré par la société INMARSAT LTD.  
Si une RLS est installée le 1<sup>er</sup> juillet 2022 ou après cette date, elle doit satisfaire aux normes de fonctionnement et aux normes d'approbation par type qui ne soient pas inférieures à celles énoncées dans la résolution MSC.471(101).
- 5) Au moins trois émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques dans le cadre du SMDSM.

APPENDICE 5

**TABLEAU RÉCAPITULATIF DU MATÉRIEL DE NAVIGATION DE BORD**

Un résumé des dispositions du chapitre X relatif au matériel de navigation de bord des navires de pêche est fourni pour faciliter la compréhension.

Matériel de navigation de bord (chapitre X)	Application: navires neufs et existants <sup>1)</sup>		
	24-45 m ou jauge brute 300-950	45-75 m ou jauge brute 950-3 000	≥ 75 m ou jauge brute ≥ 3 000
Compas magnétique étalon <sup>2)</sup>	X	X	X
Compas de route magnétique <sup>3)</sup>	X	X	X
Moyens de communication entre l'emplacement du compas étalon et le poste habituel de contrôle de la navigation	X	X	X
Moyens permettant de prendre des relèvements	X	X	X
Tableau ou courbe des déviations résiduelles	X	X	X
Compas magnétique de rechange qui puisse être utilisé à la place du compas étalon <sup>4)</sup>	X	X	X
Gyrocompas		X <sup>5)</sup>	X <sup>6)</sup>
Téléphone ou autres moyens permettant de relayer les renseignements sur le cap au poste de commande de secours <sup>7)</sup>	X	X <sup>8)</sup>	X <sup>8)</sup>
Installation radar capable de fonctionner dans la bande de fréquences 9 GHz et installations de pointage	9) 10)	X <sup>11)</sup>	X <sup>12)</sup>
Sondeur à ultrasons		X <sup>13)</sup>	X
Moyens pour déterminer la hauteur d'eau sous le navire	X		
Indicateur de vitesse et de distance		X <sup>14)</sup>	X <sup>14)</sup>
Dispositifs indiquant l'angle du gouvernail, la vitesse de rotation de chaque hélice ainsi que, si le navire est muni d'hélices à pales orientables ou de propulseurs latéraux, le pas et le mode de fonctionnement de ces hélices <sup>16)</sup>		X <sup>15)</sup>	X
Radiogoniomètre			X <sup>17)</sup>

Notes :

- 1) L'Administration devrait utiliser la longueur du navire (L) ou la jauge brute, voir la section 3.
- 2) Si elle estime qu'il n'est pas raisonnable ou nécessaire de prévoir un compas magnétique étalon, l'Administration peut exempter un navire ou des classes de navires de l'application de ces prescriptions si la nature du voyage, la proximité du navire par rapport à la côte ou le type de navire ne justifient pas l'utilisation d'un compas étalon, à condition qu'un compas de route approprié soit utilisé dans tous les cas.
- 3) À moins que les renseignements sur le cap soient fournis par le compas étalon et soient clairement lisibles par le timonier au poste de timonerie principal.
- 4) À moins qu'un compas de route ou un gyrocompas soit installé.
- 5) Les navires construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date doivent être pourvus d'un gyrocompas satisfaisant aux prescriptions suivantes : le gyrocompas principal ou un répéteur de gyrocompas doit être clairement lisible par le timonier au poste de timonerie principal.
- 6) Les navires doivent être pourvus d'un gyrocompas satisfaisant aux prescriptions suivantes :
  1. le gyrocompas principal ou un répéteur de gyrocompas doit être clairement lisible par le timonier au poste de timonerie principal;
  2. un ou des répéteurs de gyrocompas doivent être prévus et convenablement placés pour permettre de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon qui se rapproche le plus possible de 360°.
- 7) Applicable uniquement aux navires pourvus de postes de commande de secours.
- 8) En outre, les navires construits le 1<sup>er</sup> février 1992 ou après cette date doivent être pourvus de dispositifs permettant de transmettre des relèvements visuels aux postes de commande de secours.
- 9) Applicable uniquement aux navires dont la longueur est ≥ 35 m. Ces navires peuvent être exemptés de l'obligation de se conformer aux prescriptions de la règle X/3 16) à la discrétion de l'Administration, à condition que l'équipement soit entièrement compatible avec le répondeur radar pour la recherche et le sauvetage.

- 10) À bord des navires dont la longueur est  $< 35$  m pourvus d'un radar, l'installation ~~doit~~ devrait être à la satisfaction de l'Administration.
- 11) Applicable uniquement aux navires construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date.
- 12) À bord des navires dont la longueur est  $\geq 75$  m construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date, les installations de pointage doivent être au moins aussi efficaces qu'un appareil de pointage à réflecteur.
- 13) Applicable aux navires dont la longueur est  $\geq 45$  m construits le 25 mai 1990 ou après cette date.
- 14) Applicable aux navires construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date.
- 15) Applicable aux navires construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date.
- 16) Tous ces indicateurs doivent être lisibles depuis le poste de contrôle.
- 17) L'Administration peut exempter un navire de cette prescription si elle considère qu'il n'est pas raisonnable ou nécessaire d'emporter un tel appareil ou si le navire est pourvu d'autres équipements de radionavigation pouvant être utilisés tout au long des voyages prévus.



**APPENDICE 6**

**TABLEAU RÉCAPITULATIF DES MESURES DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE**  
**Navires neufs uniquement**

Un résumé des dispositions du chapitre V relatif à la lutte contre l'incendie (prévention, détection et extinction de l'incendie et lutte contre l'incendie) est fourni pour faciliter la compréhension.

	<b>Spécifications</b>	<b>Locaux</b>	<b>Prescriptions</b>	<b>Variante</b>	<b>Règles</b>
<b>Protection à la construction</b>	La coque, les superstructures, les cloisons de structure, les ponts et les roufs doivent être construits en matériaux incombustibles.	Cloisons, escaliers, cages des ascenseurs, portes, fenêtres, ponts, etc.	Matériaux, l'intégrité au feu des cloisons d'un type spécifique et d'autres normes doivent être satisfaites en fonction de la longueur (L)	Des normes différentes peuvent être traitées par les administrations	PARTIE B – règles 3 à 8 PARTIE C – règle 28

	<b>Spécifications</b>	<b>Prescriptions</b>	<b>Règles</b>
<b>Dispositifs de ventilation</b>	Les conduits de ventilation doivent être en matériau non combustible.	Des dispositifs doivent être prévus pour arrêter les ventilateurs et fermer les principales ouvertures de ventilation à partir d'un emplacement situé à l'extérieur du local qu'ils desservent.  Des dispositifs doivent être prévus pour fermer, à partir d'un emplacement sûr, les espaces annulaires situés autour des cheminées.  Les dispositifs de ventilation desservant les locaux de machines doivent être indépendants de ceux desservant d'autres locaux.	PARTIE B – règle 9 PARTIE C – règle 29

	Prescriptions	Règles
Appareils de chauffage	<p>Doivent être fixés de façon à réduire les risques d'incendie.</p> <p>On ne doit pas autoriser l'utilisation de feux nus comme moyen de chauffage.</p> <p>Les conduites de gaz doivent être en acier ou en un autre matériau approuvé.</p> <p>Des dispositifs automatiques de sécurité doivent être prévus pour couper le gaz.</p>	<p>PARTIE B – règle 10 PARTIE C – règle 30</p>
Divers <sup>70</sup>	<p>Les surfaces apparentes dans les locaux d'habitation doivent avoir un faible pouvoir propagateur de flamme.<sup>71</sup></p> <p>Les sous-couches constituant les revêtements de pont à l'intérieur des locaux d'habitation doivent être en matériaux approuvés qui ne s'enflamment pas aisément et ne risquent pas d'être toxiques ou d'exploser à des températures élevées.<sup>72</sup></p> <p>Les moteurs entraînant les pompes de transfert de combustible et autres pompes similaires à combustible liquide doivent être munis de commandes à distance situées en dehors du local où ils se trouvent, de manière à pouvoir être arrêtés.</p>	<p>PARTIE B – règle 11 PARTIE C – règle 31</p>
Entreposage des bouteilles de gaz	<p>Clairement identifiées.</p> <p>Soigneusement assujetties et protégées contre tout risque de détérioration et les conditions météorologiques.</p> <p>Les appareils électriques doivent être conçus, à la satisfaction de l'Administration, pour être utilisés dans une atmosphère inflammable.</p>	<p>PARTIE B – règle 12 PARTIE C – règle 32</p>

<sup>70</sup> Se reporter aux Directives relatives à l'utilisation de certaines matières plastiques (recommandation 7 du Document joint 4 à l'Acte final de la Conférence internationale sur la sécurité des navires de pêche, 1993).

<sup>71</sup> Se reporter aux Directives concernant l'évaluation des risques d'incendie présentés par les matériaux, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.166(ES. IV) et à la partie 5 - Essai d'inflammabilité des surfaces (essai pour matériaux de surface et sous-couches constituant des revêtements de pont) de l'annexe 1 du Code international de 2010 pour l'application des méthodes d'essai au feu, que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adopté par la résolution MSC.307(88), telle que modifiée par la résolution MSC.437(99).

<sup>72</sup> Se reporter à la Recommandation sur les méthodes d'essai au feu visant à déterminer l'inflammabilité des sous-couches constituant des revêtements de pont, que l'Organisation a adoptée par la résolution A.687(17).

Moyens d'évacuation	Prescriptions	Règles
	<p>Au moins deux moyens d'évacuation aussi éloignés que possible doivent être conçus de manière à constituer un moyen d'évacuation rapide vers le pont exposé et, de là, vers les embarcations et radeaux de sauvetage.</p> <p>Les ascenseurs ne doivent pas être considérés comme constituant l'un des moyens d'évacuation requis.</p>	<p>PARTIE B – règle 13 PARTIE C – règle 33</p>

Dispositif automatique d'extinction par eau diffusée	(méthode IIF) (navires d'une longueur $\geq 60$ m)	Règles
	<p>Du type à tuyaux pleins.</p> <p>Protégé contre le gel<sup>73</sup>.</p> <p>Chaque section de diffuseurs doit comporter des dispositifs transmettant automatiquement des signaux avertisseurs lumineux et sonores pour indiquer la mise en marche d'un diffuseur.</p> <p>Chaque section de diffuseurs doit pouvoir être isolée par une soupape de retenue.</p> <p>Des instructions appropriées doivent être données pour la mise à l'essai et l'entretien du dispositif.</p> <p>Il convient de placer la pompe et le réservoir en dehors des locaux qui doivent être protégés par le dispositif à eau diffusée.</p> <p>Il doit être prévu pour chaque section des têtes de diffuseurs de rechange en nombre jugé suffisant par l'Administration.</p>	<p>PARTIE B – règle 14</p>

<sup>73</sup> Se reporter aux Directives sur les précautions à prendre contre le gel des collecteurs d'incendie (recommandation 6 du Document joint 4 à l'Acte final de la Conférence internationale sur la sécurité des navires de pêche, 1993).

Dispositif automatique d'alarme et de détection de l'incendie	(méthode IIIF) (navires d'une longueur $\geq 60$ m)	$45 \text{ m} \leq \text{navire} < 60 \text{ m}$	Règles
	<p>Chaque section de détecteurs doit comporter des dispositifs transmettant automatiquement des signaux avertisseurs lumineux et sonores pour indiquer la mise en marche d'un détecteur.</p> <p>Le dispositif doit se mettre en marche sous l'effet d'une élévation anormale de la température de l'air, d'un dégagement de fumée particulièrement important ou d'autres facteurs.</p> <p>Le nombre des sources d'énergie qui alimentent les appareils électriques ne doit pas être inférieur à deux. L'une d'entre elles est obligatoirement une source d'énergie de secours.</p> <p>Il doit être prévu pour chaque section des têtes de détecteurs de rechange en nombre jugé suffisant par l'Administration.</p>	<p>Si des matériaux combustibles sont utilisés dans la construction.</p>	<p>PARTIE B – règle 15 PARTIE C – règle 34</p>

Espaces à cargaison présentant un risque élevé d'incendie	navires d'une longueur $\geq 60$ m	Règles
	<p>Protégés par un dispositif fixe d'extinction par le gaz ou par un dispositif d'extinction assurant une protection équivalente, à la satisfaction de l'Administration.</p>	<p>PARTIE B – règle 16</p>

Pompes d'incendie	navires d'une longueur $\geq 60$ m	$45 \text{ m} \leq \text{navire} < 60 \text{ m}$	Règles
	<p>Deux pompes d'incendie au moins indépendantes de la machine doivent être prévues.</p> <p>Si le navire <math>\geq 75</math> m, une pompe de secours fixe, indépendante.</p>	<p>Une pompe à commande mécanique indépendante de la machine principale; ou une pompe à commande mécanique entraînée par la machine principale.</p> <p>On doit prévoir des moyens supplémentaires d'extinction de l'incendie, à la satisfaction de l'Administration.</p>	<p>PARTIE B – règle 17 PARTIE C – règle 35</p>

		Une pompe de secours fixe, indépendante.	
--	--	--	--

	Prescriptions	Règles
Collecteurs d'incendie, bouches d'incendie, manches	Toutes les bouches d'incendie doivent être munies de manches d'incendie comportant les ajutages d'un type combiné.	PARTIE B – règles 18 et 19 PARTIE C – règles 36 et 37

	Prescriptions	Règles
Extincteurs d'incendie et extincteurs portatifs	<p>De type approuvé.</p> <p>Des charges de rechange doivent être prévues à la satisfaction de l'Administration.</p> <p>Les extincteurs doivent être examinés périodiquement et soumis aux essais demandés par l'Administration<sup>74</sup>.</p> <p>Si le navire <math>\geq 60</math> m, il convient de prévoir au moins cinq extincteurs portatifs dans les postes de sécurité et les locaux d'habitation.</p> <p>Si <math>45 \text{ m} \leq \text{navire} &lt; 60 \text{ m}</math>, il convient de prévoir au moins trois extincteurs portatifs dans les postes de sécurité et les locaux d'habitation.</p>	<p>PARTIE B – règles 20 et 21 PARTIE C – règles 38 et 39</p>

	Prescriptions	Règles
Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie	<p>Différents dispositifs fixes d'extinction de l'incendie doivent être prévus dans les locaux de machines, à la satisfaction de l'Administration.</p> <p>L'installation de nouveaux dispositifs à hydrocarbures halogénés utilisés comme agents d'extinction de l'incendie est interdite à bord des navires neufs et existants<sup>75</sup>.</p>	<p>PARTIE B – règle 22 PARTIE C – règle 40</p>

<sup>74</sup> Se reporter aux Directives améliorées applicables aux extincteurs portatifs à usage maritime, adoptées par l'Organisation par la résolution A.951(23), et aux Directives révisées adoptées par la circulaire MSC.1/Circ.1432, modifiée par la circulaire MSC.1/Circ.1516.

<sup>75</sup> Des considérations particulières sur l'utilisation des halons dans certains États et leur juridiction devraient être prises en compte.

Raccord international de jonction avec la terre	navires d'une longueur $\geq 60$ m	Règles
	Il doit être prévu au moins un raccord international de jonction avec la terre dont les brides doivent avoir les dimensions normalisées.	PARTIE B – règle 23

Équipements de pompier	Prescriptions	Règles
	<p>Si le navire <math>\geq 60</math> m, il doit y avoir à bord au moins deux équipements de pompier jugés satisfaisants par l'Administration.</p> <p>Les équipements de pompier doivent être entreposés, prêts à l'emploi, en des endroits facilement accessibles et bien éloignés les uns des autres.</p> <p>Si <math>45 \text{ m} \leq \text{navire} &lt; 60 \text{ m}</math>, il doit y avoir à bord des équipements de pompier dont le nombre et l'emplacement sont jugés satisfaisants par l'Administration.</p>	PARTIE B – règle 24 PARTIE C – règle 41

Plan de lutte contre l'incendie	Prescriptions	Règles
	<p>Un plan concernant la lutte contre l'incendie doit être affiché en permanence à la satisfaction de l'Administration<sup>76</sup>.</p> <p>L'Administration peut dispenser les navires de faibles dimensions de cette prescription.</p>	PARTIE B – règle 25 PARTIE C – règle 42

<sup>76</sup> Se reporter à la résolution A.756(18) - Directives sur les renseignements à faire figurer dans les plans et opuscules concernant la lutte contre l'incendie, la résolution A.654(16) - Symboles graphiques pour les plans de lutte contre l'incendie, la résolution A.952(23) - Symboles graphiques pour les plans de bord concernant la lutte contre l'incendie, et la résolution A.1116(30) - Signalisation des échappées et de l'emplacement du matériel, qui peuvent être utiles.

APPENDICE 7

**TABLEAU RÉCAPITULATIF DES ENGINS DE SAUVETAGE**  
**Navires neufs uniquement (à l'exception des règles 13 et 14, qui s'appliquent**  
**aux navires existants d'une longueur (L) supérieure à 45 mètres**  
**ou d'une jauge brute égale ou supérieure à 950)**

Un résumé des dispositions du chapitre VII relatif aux engins et dispositifs de sauvetage est fourni pour faciliter la compréhension.

<b>Embarcations de sauvetage, canots de secours et radeaux de sauvetage<sup>77</sup></b>				
<b>Nombre et types des embarcations et radeaux de sauvetage</b>	<b>Au moins 2 embarcations de sauvetage à bord des navires L ≥ 75 m</b>			<b>Au moins 2 embarcations de sauvetage à bord des navires L &lt; 75 m</b>
	Capacité globale suffisante pour recevoir, de chaque bord du navire, au moins 100 % des personnes à bord.	Pourvu que le navire satisfasse : <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ aux règles de compartimentage,</li> <li>▪ aux critères de stabilité après avarie et aux critères relatifs à une protection améliorée contre l'incendie à la construction,</li> <li>▪ en sus de ceux stipulés dans la règle III/14 et dans le chapitre V.</li> </ul>	Capacité globale suffisante pour recevoir, de chaque bord du navire, au moins 50 % des personnes à bord.	Capacité globale suffisante pour recevoir, de chaque bord du navire, au moins 100 % des personnes à bord.
	Au lieu de satisfaire aux prescriptions ci-dessus, les navires peuvent porter une ou plusieurs embarcations de sauvetage pouvant être mises à l'eau en chute libre à l'arrière du navire et des radeaux de sauvetage ayant une capacité suffisante pour recevoir 100 % des personnes à bord			
	Et un canot de secours, à moins que le navire ne dispose d'une embarcation de sauvetage.			Et un canot de secours, à moins que le navire ne dispose d'une embarcation de sauvetage appropriée.

<sup>77</sup> Équipés de matériau rétroréfléchissant. Voir la résolution MSC.481(102), Recommandation révisée sur l'utilisation et la pose de matériaux rétroréfléchissants sur les engins de sauvetage, qui peut être utile.

	Disponibilité	Arrimage	Embarquement <sup>78</sup>	Entretien	Variante
	Disponibilité et arrimage	<p>Promptement disponibles en cas de situation critique.</p> <p>Mis à l'eau en toute sécurité et rapidement.</p> <p>Être récupérés rapidement (s'ils peuvent assurer également la fonction de canots de secours).</p> <p>Les radeaux de sauvetage doivent pouvoir surnager librement à partir de leur poste d'arrimage, se gonfler et se séparer du navire si celui-ci vient à couler.</p>	<p>Embarquer rapidement et en bon ordre.</p> <p>Manœuvre rapide.</p> <p>Fixés à un jeu séparé de bossoirs ou à un dispositif approuvé de mise à l'eau.</p> <p>Placés aussi près que possible des locaux d'habitation et des locaux de service.</p>	<p>Lorsque la distance entre le pont des embarcations et la flottaison à la charge minimale de service du navire est supérieure à 4,5 m.</p> <p>Au moins une échelle.</p> <p>Dispositifs pour éclairer.</p> <p>Dispositifs pour avertir que le navire est sur le point d'être abandonné.</p> <p>Dispositifs permettant d'empêcher toute décharge d'eau.</p>	<p>Disponibilité opérationnelle.</p> <p>Consignes pour l'entretien à bord ou programme d'entretien.</p> <p>Garants inversés et renouvelés périodiquement .</p> <p>Des pièces détachées et du matériel de réparation doivent être prévus.</p> <p>Entretien périodique des radeaux de sauvetage gonflables et des dispositifs de largage hydrostatiques</p>
Brassières de sauvetage	<b>Disponibilité</b>		<b>Arrimage</b>		<b>Prescriptions</b>
	<p>Pour chaque personne.</p> <p>Équipées de matériau rétroréfléchissant.</p>		<p>Rapidement accessibles.</p> <p>Emplacement clairement indiqué.</p>		Règle 24

<sup>78</sup> Devrait être conforme aux prescriptions de la règle 32 pour les navires neufs uniquement.



	Disponibilité	Arrimage	Prescriptions	Variante
Combinaisons d'immersion <sup>79</sup>	<p>Pour chaque personne affectée à l'équipage du canot de secours.</p> <p>Pour chaque personne et d'une taille appropriée.</p> <p>Équipées de matériau rétroréfléchissant.</p>	<p>En outre, au moins trois combinaisons d'immersion pour chaque embarcation de sauvetage.</p>	Règle 25	<p>Ces combinaisons d'immersion et moyens de protection thermique peuvent ne pas être prescrits si le navire est équipé soit d'embarcations de sauvetage complètement fermées, soit d'une embarcation de sauvetage mise à l'eau en chute libre d'une capacité suffisante pour recevoir 100 % des personnes à bord.</p> <p>L'Administration peut exempter les navires effectuant en permanence des voyages dans des climats chauds.</p>
Moyens de protection thermique	<p>En plus des moyens de protection thermique des embarcations de sauvetage.</p>		Règle 26	

	Disponibilité	Arrimage	Prescriptions
Bouées de sauvetage	<p>Au moins huit bouées à bord des navires <math>L \geq 75</math> m</p> <p>Au moins six bouées à bord des navires <math>L &lt; 75</math> m</p> <p>Équipés de matériau rétroréfléchissant.</p>	<p>À portée immédiate et non assujetties de façon permanente.</p> <p>À allumage automatique pour la moitié au moins des bouées.</p> <p>Signaux fumigènes à déclenchement automatique, au moins deux bouées.</p> <p>Ligne de sauvetage flottante, au moins une bouée sans appareil lumineux à allumage automatique sur chaque bord du navire.</p>	Règle 27

<sup>79</sup> Les circulaires MSC/Circ.1047, Directives pour l'inspection à bord des navires des combinaisons d'immersion et MSC/Circ.1114, Directives pour la mise à l'essai périodique des combinaisons d'immersion, peuvent être utiles.

Appareil lance-amarre	Disponibilité	Prescriptions
	Un appareil lance-amarre.	Règle 28

Signaux de détresse	Disponibilité	Arrimage	Prescriptions	Variante
	Au moins 12 fusées à parachute.	Rapidement accessibles. Emplacement clairement indiqué.	Règle 29 Pour les feux à main, voir la règle 30 Pour les signaux fumigènes flottants, voir la règle 31	Signaux de détresse efficaces, de jour et de nuit, à la satisfaction de l'Administration.

Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques portatifs à ondes métriques dans le cadre du SMDSM	Disponibilité	Arrimage	Prescriptions	Variante
	Au moins trois émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques portatifs avec leurs batteries de secours (batteries de piles, normalement au lithium). <sup>80</sup>	Emplacement central et aisément accessible de la passerelle de navigation <sup>81</sup> .	Règle 13 Normes de fonctionnement de l'OMI.	À bord des navires existants, l'Administration peut accepter des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques portatifs dans le cadre du SMDSM dont les normes de fonctionnement ne sont pas conformes à celles adoptées par l'Organisation

<sup>80</sup> Les batteries de piles devraient être scellées et n'être utilisées qu'en cas d'urgence; le fournisseur devrait inscrire la date limite d'utilisation sur la batterie. La batterie doit être munie d'un sceau non remplaçable indiquant qu'elle n'a pas été utilisée et doit avoir une capacité suffisante pour assurer un fonctionnement de 8 heures à sa puissance nominale la plus élevée.

<sup>81</sup> La circulaire COMSAR/Circ.32/Rev.2, Harmonisation des prescriptions relatives aux installations radioélectriques du SMDSM à bord des navires soumis à la Convention SOLAS, peut être utile.

Répondeur radar	Disponibilité	Arrimage	Prescriptions
	<p>Au moins un SART<sup>82</sup>.</p>	<p>Emplacement visible à l'intérieur de la passerelle de navigation, de chaque bord et à proximité des portes extérieures<sup>83</sup>.</p> <p>À titre de solution de rechange, un répondeur radar doit être arrimé à bord de chaque embarcation ou radeau de sauvetage.</p>	<p>Règle 14</p> <p>Normes de fonctionnement de l'OMI.</p>

\*\*\*

<sup>82</sup> Le SART comprend le radar SART et l' AIS-SART.

<sup>83</sup> L'un de ces répondeurs radar peut être celui prescrit par la règle IX/6 1) c).