



SVM  
1<sup>re</sup> édition  
le 1<sup>er</sup> août 1991

---

Gestion du spectre

Circulaire des lois et règlements

**Extraits de la Conférence  
internationale de 1974 sur la  
Sauvegarde de la vie humaine  
en mer et des amendements**

Also available in English - SLS

On rappelle aux lecteurs que la présente codification n'a aucune sanction Parlementaire, que les modifications y ont été incorporées aux seules fins d'en faciliter la consultation. Lorsqu'il s'agit d'interpréter et d'appliquer la loi, c'est à la loi et aux modifications mêmes qu'il faut se reporter.

Les intéressés désireux de faire parvenir leurs observations ou propositions peuvent les adresser à :

Industrie Canada  
Direction générale de la Réglementation  
des radiocommunications  
300, rue Slater  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0C8

À l'attention de la DOSP

Modifiée par :

X Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sur le système mondial de détresse et de sécurité en mer.

Acte final de la Conférence avec résolutions et amendements à la Convention SOLAS de 1974 concernant les radiocommunications pour le système mondial de détresse et de sécurité en mer. (OMI Londres, 1989)

Y Conférence internationale sur le système harmonisé de visites et de délivrance des certificats.

Acte final de la Conférence avec résolutions et le Protocole de 1988 concernant la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974. (OMI Londres, 1989)

Z Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Texte des amendements relatifs aux transbordeurs rouliers à passagers adoptés le 21 avril et le 28 octobre 1988. Autres amendements adoptés le 11 avril 1989. (OMI Londres, 1989)

## CHAPITRE I

### DISPOSITIONS GÉNÉRALES

#### PARTIE A – APPLICATION, DÉFINITIONS, ETC.

##### Règle 1

###### *Application*

- a) Sauf disposition expresse contraire, les présentes règles s'appliquent uniquement aux navires effectuant des voyages internationaux.
- b) Chacun des chapitres définit avec plus de précision les catégories de navires auxquels il s'applique ainsi que le champ des dispositions qui leur sont applicables.

##### Règle 2

###### *Définitions*

Pour l'application des présentes règles, sauf disposition expresse contraire :

- a) *Règles* désigne les règles figurant à l'Annexe de la présente Convention.
- b) *Administration* désigne le gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.
- c) *Approuvé* signifie approuvé par l'Administration.
- d) *Voyage international* désigne un voyage entre un pays auquel s'applique la présente Convention et un port situé en dehors de ce pays, ou réciproquement.
- e) *Passager* désigne toute personne autre que :
  - i) le capitaine et les membres de l'équipage ou autres personnes employées ou occupées en quelque qualité que ce soit à bord d'un navire pour les besoins de ce navire, et
  - ii) les enfants de moins d'un an.
- f) *Navire à passagers* désigne un navire qui transporte plus de 12 passagers.
- g) *Navire de charge* désigne tout navire autre qu'un navire à passagers.
- h) *Navire-citerne* désigne un navire de charge construit pour le transport en vrac de cargaisons liquides de nature inflammable, ou adapté à cet usage.
- i) *Navire de pêche* désigne un navire utilisé pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morses ou autres ressources vivantes de la mer.

*j) Navire nucléaire* désigne un navire comportant une source d'énergie nucléaire.

«k) *Navire neuf* désigne un navire dont la quille est posée, ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 25 mai 1980 ou après cette date.»

l) *Navire existant* désigne un navire qui n'est pas un navire neuf.

m) *Un mille* est égal à 1852 mètres (6080 pieds).

«n) *Date anniversaire* désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du certificat pertinent.»

### Règle 3

#### *Exceptions*

a) Sauf disposition expresse contraire, les présentes règles ne s'appliquent pas :

- i) aux navires de guerre et aux transports de troupes;
- ii) aux navires de charge de moins de 500 tonneaux de jauge brute;
- iii) aux navires sans moyen de propulsion mécanique;
- iv) aux navires en bois de construction primitive;
- v) aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial;
- vi) aux navires de pêche.

b) Sous réserve des dispositions expresses du chapitre V, aucune prescription des présentes règles ne s'applique aux navires affectés exclusivement à la navigation sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord et sur le Saint-Laurent, dans les parages limités à l'est par une ligne droite allant du cap des Rosiers à la pointe ouest de l'île Anticosti et, au nord de l'île Anticosti, par le 63ème méridien.

### Règle 4

#### *Exemptions*

a) Si, par suite de circonstances exceptionnelles, un navire qui normalement n'effectue pas de voyages internationaux est amené à entreprendre un voyage international isolé, il peut être exempté par l'Administration d'une quelconque des prescriptions des présentes règles, à condition qu'il soit conforme aux dispositions qui, de l'avis de l'Administration, sont suffisantes pour assurer sa sécurité au cours du voyage qu'il entreprend.

b) L'Administration peut exempter tout navire qui présente certaines caractéristiques nouvelles de l'application de toute disposition des chapitres II-1, II-2, III et IV des présentes règles qui risquerait d'entraver sérieusement les recherches visant à améliorer ces caractéristiques ainsi que leur mise en oeuvre à bord des navires effectuant des voyages internationaux. Toutefois, ce navire doit satisfaire aux prescriptions que l'Administration,

eu égard au service auquel le navire est destiné, estime suffisantes pour assurer la sécurité générale du navire, et qui sont jugées acceptables par les gouvernements des États dans lesquels le navire est appelé à se rendre. L'Administration accordant une telle exemption en communique le détail et les motifs à l'Organisation qui en fait part aux Gouvernements contractants pour information.

#### Règle 5

##### *Équivalences*

a) Lorsque les présentes règles prescrivent de placer ou d'avoir à bord d'un navire une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil particulier ou d'un type donné, ou de prendre une disposition quelconque, l'Administration peut admettre que soit mis en place toute autre installation, tout autre matériau, dispositif ou appareil particulier ou d'un type donné, ou que soit prise toute autre disposition, s'il est établi à la suite d'essais ou d'une autre manière que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils particuliers ou d'un type donné, ou cette disposition, ont une efficacité au moins égale à celle qui est prescrite par les présentes règles.

b) Toute Administration qui autorise ainsi par substitution une installation, un matériau, un dispositif ou un appareil particulier ou d'un type donné ou une disposition doit en communiquer les caractéristiques à l'Organisation avec un rapport sur les essais qui ont été faits. Connaissance en est donnée par l'Organisation aux autres Gouvernements contractants pour l'information de leurs fonctionnaires.

#### PARTIE B – VISITES ET CERTIFICATS

#### Règle 6 Y

##### *Inspection et visites\**

«a) L'inspection et la visite des navires, en ce qui concerne l'application des dispositions des présentes règles et l'octroi des exemptions pouvant être accordées, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration. Toutefois, l'Administration peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des

---

\* Il convient de se reporter aux Directives sur les visites annuelles obligatoires, les inspections inopinées de tous les navires de charge ainsi que les visites intermédiaires des navires-citernes âgés d'au moins dix ans à effectuer dans le contexte du Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (résolution A.413(XI) telle que modifiée par la résolution A.465(XII)).

Le Comité de la sécurité maritime a prié instamment les gouvernements d'appliquer le système des visites annuelles obligatoires et non pas celui des visites inopinées (lettre circulaire N° 817).

inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.

b) Toute Administration désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des inspections et des visites comme prévu aux paragraphes a) doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à :

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

L'Administration doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de l'autorité qui leur a été déléguée.

c) Lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat ou est tel que le navire ne peut pas prendre la mer sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord, l'inspecteur ou l'organisme doit immédiatement veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'Administration en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat pertinent devrait être retiré et l'Administration doit être informée immédiatement; si le navire se trouve dans un port d'une autre Partie, les autorités compétentes de l'État du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'Administration, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'État du port, le Gouvernement de l'État du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu de la présente règle. Le cas échéant, le gouvernement de l'État du port intéressé doit veiller à empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié sans danger pour le navire lui-même ou pour les personnes à bord.

d) Dans tous les cas, l'Administration doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de l'inspection et de la visite et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.»

#### Règle 7 Y

##### *Visites des navires à passagers*

«a) Tout navire à passagers doit être soumis aux visites spécifiées ci-dessous :

- i) une visite initiale avant la mise en service du navire;
- ii) une visite de renouvellement tous les douze mois, sauf lorsque les règles 14 b), 14 e), 14 f) et 14 g) s'appliquent;
- iii) des visites supplémentaires, selon les besoins.



b) Les visites spécifiées ci-dessus doivent être effectuées comme suit :

i) la visite initiale doit comprendre une inspection complète de la structure du navire, de ses machines et de son matériel d'armement, y compris la face externe du fond du navire ainsi que l'intérieur et l'extérieur des chaudières. Cette visite doit permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux et les échantillons de la structure, les chaudières, les autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, les installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, les systèmes et les dispositifs de sécurité et de protection contre l'incendie, les engins et les dispositifs de sauvetage, le matériel de navigation de bord, les publications nautiques, les moyens d'embarquement des pilotes et autres parties de l'armement satisfont intégralement aux prescriptions des présentes règles, ainsi qu'aux dispositions de toutes lois et de tous décrets, ordres et règlements promulgués pour l'application de ces règles par l'Administration, pour les navires affectés au service auquel ce navire est destiné. La visite doit également être faite de façon à garantir que l'état de toutes les parties du navire et de son armement est à tous égards satisfaisant, et que le navire est pourvu des feux, marques, moyens de signalisation sonore et signaux de détresse prescrits par les dispositions des présentes règles et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur;

ii) la visite de renouvellement doit comprendre une inspection de la structure, des chaudières et autres récipients sous pression, des machines et de l'armement, y compris la face externe du fond du navire. Cette visite doit permettre de s'assurer qu'en ce qui concerne la structure, les chaudières et autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, les installations électriques, les installations radioélectriques, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, les systèmes et les dispositifs de sécurité et de protection contre l'incendie, les engins et les dispositifs de sauvetage, le matériel de navigation de bord, les publications nautiques, les moyens d'embarquement des pilotes et autres parties de l'armement, le navire est tenu dans un état satisfaisant et approprié au service auquel il est destiné et qu'il satisfait aux prescriptions des présentes règles, ainsi qu'aux dispositions de toutes lois et de tous décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application des présentes règles. Les feux, marques, moyens de signalisation sonore et signaux de détresse placés à bord doivent également être soumis à la visite susmentionnée, afin de s'assurer qu'ils sont conformes aux prescriptions des présentes règles et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur;

iii) une visite supplémentaire générale ou partielle, selon le cas, doit être effectuée à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite à la règle 11 ou chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes. La visite doit permettre de s'assurer que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux

employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous points de vue satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions des présentes règles et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur, ainsi qu'aux dispositions des lois, décrets, ordres et règlements promulgués par l'Administration pour l'application des présentes règles et du Règlement susvisé.

- c) i) Les lois, décrets, ordres et règlements mentionnés au paragraphe b) de la présente règle doivent être tels à tous égards, qu'au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, le navire soit approprié au service auquel il est destiné;
- ii) Ces lois, décrets, ordres et règlements doivent notamment fixer les prescriptions à observer en ce qui concerne les essais hydrauliques, ou autres essais acceptables, avant et après la mise en service, applicables aux chaudières principales et auxiliaires, aux connexions, aux tuyaux de vapeur, aux réservoirs à haute pression, aux réservoirs à combustible liquide pour moteurs à combustion interne, y compris les procédures d'essais et les intervalles entre deux épreuves consécutives.»

Règle 8 Y

*Visites des engins de sauvetage et autres parties  
de l'armement des navires de charge*

«a) Les engins de sauvetage et les autres parties de l'armement des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, qui sont visés au paragraphe b) i), doivent être soumis aux visites spécifiées ci-dessous :

- i) une visite initiale avant la mise en service du navire;
- ii) des visites de renouvellement effectuées aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque les règles 14 b), 14 e), 14 f) et 14 g) s'appliquent;
- iii) une visite périodique effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, qui doit remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe a) iv);
- iv) une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge;
- v) des visites supplémentaires ainsi que le prescrit la règle 7 b) iii) pour les navires à passagers.

b) Les visites spécifiées au paragraphe a) doivent être effectuées comme suit :

- i) la visite initiale doit comprendre une inspection complète des systèmes et des dispositifs de protection contre l'incendie, des engins et des dispositifs de sauvetage, excepté les installations radioélectriques, du matériel de navigation de bord, des moyens

d'embarquement des pilotes et autres parties de l'armement auxquels s'appliquent les chapitres II-1, II-2, III et V et permettre de vérifier qu'ils satisfont aux prescriptions des présentes règles, qu'ils sont dans un état satisfaisant et qu'ils sont adaptés au service auquel est destiné le navire. La visite susmentionnée doit également permettre de vérifier que les plans de lutte contre l'incendie, les publications nautiques, les feux, marques, moyens de signalisation sonore et signaux de détresse placés à bord satisfont aux prescriptions des présentes règles et, le cas échéant, du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur;

ii) les visites de renouvellement et les visites périodiques doivent comprendre une inspection du matériel visé au paragraphe b) i) et permettre de vérifier qu'il satisfait aux prescriptions pertinentes des présentes règles et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur, qu'il est dans un état satisfaisant et qu'il est adapté au service auquel est destiné le navire;

iii) la visite annuelle doit comprendre une inspection générale du matériel visé au paragraphe b) i) et permettre de vérifier qu'il a été maintenu dans les conditions prévues à la règle 11 a) et qu'il reste satisfaisant pour le service auquel le navire est destiné.

c) Les visites périodiques et les visites annuelles spécifiées aux paragraphes a) iii) et a) iv) doivent être portées sur le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge.»

Règle 9 

|   |
|---|
| Y |
|---|

*«Visites des installations radioélectriques des navires de charge»*

«a) Les installations radioélectriques des navires de charge, auxquels s'appliquent les chapitres III et IV, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, doivent être soumises aux visites spécifiées ci-dessous :

- i) une visite initiale avant la mise en service du navire;
- ii) des visites de renouvellement effectuées aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque les règles 14 b), 14 e), 14 f) et 14 g) s'appliquent;
- iii) une visite périodique effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du Certificat de sécurité du matériel radioélectrique pour navire de charge;
- iv) des visites supplémentaires, ainsi que le prescrit la règle 7 b) iii) pour les navires à passagers.

b) Les visites spécifiées au paragraphe a) doivent être effectuées comme suit :

- i) la visite initiale doit comprendre une inspection complète des installations radioélectriques des navires de charge, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage et permettre de vérifier qu'elles satisfont aux prescriptions des présentes règles;
- ii) les visites de renouvellement et les visites périodiques doivent comprendre une inspection des installations radioélectriques des navires de charge, y compris celles qui sont utilisées dans les engins de sauvetage, et permettre de vérifier qu'elles satisfont aux prescriptions des présentes règles.

c) Les visites périodiques spécifiées au paragraphe a) iii) doivent être portées sur le Certificat de sécurité du matériel radioélectrique pour navire de charge.»

Règle 10 Y

*«Visites de la structure, des machines et du matériel  
d'armement des navires de charge»*

«a) Dans le cas d'un navire de charge, la structure, les machines et le matériel d'armement visés au paragraphe b) i) (autres que les articles pour lesquels un Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et un Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge sont délivrés) doivent être soumis aux visites et inspections spécifiées ci-dessous :

- i) une visite initiale qui comprend une inspection de la face externe du fond du navire, avant sa mise en service;
- ii) des visites de renouvellement effectuées aux intervalles de temps spécifiés par l'Administration mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque les règles 14 b), 14 e), 14 f) et 14 g) s'appliquent;
- iii) une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, qui doit remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe a) iv);
- iv) une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge;
- v) au moins deux inspections de la face externe du fond du navire pendant toute période de cinq ans, sauf lorsque les règles 14 e) ou 14 f) s'appliquent. Lorsque les règles 14 e) ou 14 f) s'appliquent, 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 doit pas excéder trente-six mois;
- vi) des visites supplémentaires, ainsi que le prescrit la règle 7 b) iii) pour les navires à passagers.

b) Les visites et les inspections spécifiées au paragraphe a) doivent être effectuées comme suit :

- i) la visite initiale doit comprendre une inspection complète de la structure, des machines et du matériel d'armement. Cette visite doit permettre de s'assurer que la disposition générale, les matériaux, les échantillons et l'état de la structure, les chaudières et autres récipients sous pression et leurs auxiliaires, les machines principales et auxiliaires, y compris l'appareil à gouverner et les systèmes de commande associés, l'installation électrique et toutes autres parties de l'armement satisfont aux prescriptions des présentes règles, sont dans un état satisfaisant et sont adaptés au service auquel le navire est destiné, et que la documentation prescrite sur la stabilité se trouve à bord. Dans le cas des navires-citernes, cette visite doit comprendre une inspection des chambres des pompes, des circuits de

tuyautages de la cargaison et du combustible, des conduits  
d'aération et des dispositifs de sécurité associés;

ii) les visites de renouvellement doivent comprendre une inspection de la structure, des machines et du matériel d'armement visés au paragraphe b) i) et permettre de s'assurer qu'ils satisfont aux prescriptions des présentes règles, qu'ils sont dans un état satisfaisant et qu'ils sont adaptés au service auquel le navire est destiné;

iii) la visite intermédiaire doit comprendre une inspection de la structure, des chaudières et autres récipients sous pression, des machines et du matériel d'armement, de l'appareil à gouverner et des systèmes de commande associés ainsi que des installations électriques et permettre de s'assurer qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Dans le cas des navires-citernes, cette visite doit comprendre également une inspection des chambres des pompes, des circuits de tuyautages de la cargaison et du combustible, des conduits d'aération et des dispositifs de sécurité associés, ainsi que la mise à l'essai de la résistance d'isolement des installations électriques dans les zones dangereuses;

iv) la visite annuelle doit comprendre une inspection générale de la structure, des machines et du matériel d'armement visés au paragraphe b) i), afin de s'assurer qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues à la règle 11 a) et qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné;

v) l'inspection de la face externe du fond du navire et l'examen des éléments connexes, qui a lieu en même temps, doivent permettre de s'assurer que ceux-ci restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné.

c) Les visites annuelles, les visites intermédiaires et les inspections de la face externe du fond du navire spécifiées aux paragraphes a) iii), a) iv) et a) v) doivent être portées sur le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge.»

Règle 11 

|   |
|---|
| Y |
|---|

*Maintien des conditions après visite*

«a) L'état du navire et de son armement doit être maintenu conformément aux prescriptions des présentes règles de manière que la sécurité du navire demeure à tous points de vue satisfaisante et que le navire puisse prendre la mer sans danger pour lui-même ou les personnes à bord.

b) Après l'une quelconque des visites prévues aux règles 7, 8, 9 ou 10, aucun changement ne doit être apporté aux dispositions de structure, aux machines, à l'équipement ni aux autres éléments faisant l'objet de la visite, sauf autorisation de l'Administration.

c) Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet la sécurité du navire ou l'efficacité ou l'intégralité des engins de sauvetage ou autres appareils, le capitaine ou le propriétaire du navire doit faire rapport dès que possible à l'Administration, à l'inspecteur désigné ou à

l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent, qui doit faire entreprendre une enquête afin de déterminer s'il est nécessaire de procéder à une visite conformément aux prescriptions des règles 7, 8, 9 ou 10. Si le navire se trouve dans un port d'un autre Gouvernement contractant, le capitaine ou le propriétaire doit également faire rapport immédiatement aux autorités compétentes de l'État du port et l'inspecteur désigné ou l'organisme reconnu doit s'assurer qu'un tel rapport a bien été fait.»

Règle 12 Y

*«Délivrance des certificats ou apposition d'un visa»*

«a) i) Un certificat dit Certificat de sécurité pour navire à passagers doit être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement, à tout navire à passagers qui satisfait aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1, II-2, III, IV et V et aux autres prescriptions pertinentes des présentes règles;

ii) un certificat dit Certificat de sécurité de construction pour navire de charge doit être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement, à tout navire de charge qui satisfait aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1 et II-2 (autres que celles qui concernent les systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et les plans de lutte contre l'incendie) et aux autres prescriptions pertinentes des présentes règles;

iii) un certificat dit Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge doit être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement, à tout navire de charge qui satisfait aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1, II-2, III et V et aux autres prescriptions pertinentes des présentes règles;

iv) un certificat dit Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge doit être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement, à tout navire de charge qui satisfait aux prescriptions pertinentes du chapitre IV et aux autres prescriptions pertinentes des présentes règles;

v)1) au lieu des certificats spécifiés aux paragraphes a) ii), a) iii) et a) iv), un certificat dit Certificat de sécurité pour navire de charge peut être délivré, à l'issue d'une visite initiale ou d'une visite de renouvellement, à tout navire de charge qui satisfait aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1, II-2, III, IV et V et aux autres prescriptions pertinentes des présentes règles;

2) chaque fois qu'il est fait mention dans le présent chapitre du Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, du Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge ou du Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge, cette mention se rapporte au Certificat de sécurité pour navire de charge, s'il est utilisé au lieu des certificats susvisés;



vi) le Certificat de sécurité pour navire à passagers, le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, le Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge et le Certificat de sécurité pour navire de charge visés aux alinéas i), iii), iv) et v) doivent être complétés par une fiche d'équipement;

vii) lorsqu'une exemption est accordée à un navire en application et en conformité des prescriptions des présentes règles, un certificat dit Certificat d'exemption doit être délivré en plus des certificats prescrits au présent paragraphe;

viii) les certificats spécifiés dans la présente règle doivent être délivrés, ou un visa doit y être apposé, soit par l'Administration, soit par toute personne ou tout organisme autorisé par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité des certificats.

b) Un Gouvernement contractant ne doit pas délivrer de certificat en application et en conformité des prescriptions des Conventions internationales de 1960, de 1948 ou de 1929 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, après la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à son égard.»

Règle 13 

|   |
|---|
| Y |
|---|

*«Délivrance de certificats ou apposition d'un visa par un autre gouvernement»*

«Un Gouvernement contractant peut, à la requête de l'Administration, faire visiter un navire. S'il estime que les prescriptions des présentes règles sont observées, il délivre des certificats au navire ou autorise leur délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise son apposition, sur les certificats dont dispose le navire, conformément aux présentes règles. Tout certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration établissant qu'il a été délivré à la requête du gouvernement de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon. Il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en vertu de la règle 12.»

Règle 14 

|   |
|---|
| Y |
|---|

*«Durée et validité des certificats»*

«a) Le Certificat de sécurité pour navire à passagers ne doit pas être délivré pour une durée supérieure à douze mois. Le Certificat de sécurité de construction pour navire de charge, le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge et le Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge doivent être délivrés pour une période dont la durée est fixée par l'Administration, sans que cette durée puisse excéder cinq ans. Le Certificat d'exemption ne doit pas avoir une durée de validité supérieure à celle du certificat auquel il se réfère.

- b) i) Nonobstant les prescriptions du paragraphe a), lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à la date suivante :
- 1) dans le cas d'un navire à passagers, une date qui n'est pas postérieure de plus de douze mois à la date d'expiration du certificat existant;
  - 2) dans le cas d'un navire de charge, une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant;
- ii) lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à la date suivante :
- 1) dans le cas d'un navire à passagers, une date qui n'est pas postérieure de plus de douze mois à la date d'expiration du certificat existant;
  - 2) dans le cas d'un navire de charge, une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant;
- iii) lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à la date suivante :
- 1) dans le cas d'un navire à passagers, une date qui n'est pas postérieure de plus de douze mois à la date d'achèvement de la visite de renouvellement;
  - 2) dans le cas d'un navire de charge, une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement;
- c) Lorsqu'un certificat autre qu'un Certificat de sécurité pour navire à passagers est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Administration peut proroger la validité dudit certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale prévue au paragraphe a), à condition que les visites spécifiées aux règles 8, 9 et 10, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon que de besoin.
- d) Si, après une visite de renouvellement, un nouveau certificat ne peut être délivré ou fourni au navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'Administration peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne peut excéder cinq mois à compter de la date d'expiration.
- e) 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. Toutefois, 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. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable jusqu'à la date suivante :

- i) dans le cas d'un navire à passagers, une date qui n'est pas postérieure de plus de douze mois à la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée;
- ii) dans le cas d'un navire de charge, une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée;

f) Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé conformément aux dispositions précédentes de la présente règle, peut être prorogé par l'Administration pour une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable jusqu'à la date suivante :

- i) dans le cas d'un navire à passagers, une date qui n'est pas postérieure de plus de douze mois à la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée;
- ii) dans le cas d'un navire de charge, une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée;

g) Dans certains cas particuliers déterminés par l'Administration, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant, conformément aux prescriptions des paragraphes b) ii), e) ou f). Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable jusqu'à la date suivante :

- i) dans le cas d'un navire à passagers, une date qui n'est pas postérieure de plus de douze mois à la date d'achèvement de la visite de renouvellement;
- ii) dans le cas d'un navire de charge, une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement;

h) Lorsqu'une visite annuelle, intermédiaire ou périodique est achevée dans un délai inférieur à celui qui est spécifié dans la règle pertinente :

- i) la date anniversaire figurant sur le certificat en cause est remplacée au moyen d'un visa par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite a été achevée;
- ii) la visite annuelle, intermédiaire ou périodique suivante prescrite par les règles pertinentes doit être achevée aux

intervalles stipulés par ces règles, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire;

iii) la date d'expiration peut demeurer inchangée, à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles, intermédiaires ou périodiques, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits par les règles pertinentes ne soient pas dépassés;

i) Un certificat délivré en vertu de la règle 12 ou de la règle 13 cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

i) si les visites et inspections pertinentes ne sont pas achevées dans les délais spécifiés aux règles 7 a), 8 a), 9 a) et 10 a);

ii) si les visas prévus dans les présentes règles n'ont pas été apposés sur le certificat;

iii) si un navire passe sous le pavillon d'un autre État. Un nouveau certificat ne doit être délivré que si le gouvernement délivrant le nouveau certificat a la certitude que le navire satisfait aux prescriptions des règles 11 a) et 11 b). Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Gouvernements contractants, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le gouvernement de l'État dont le navire était autorisé précédemment à battre pavillon adresse dès que possible à l'Administration des copies des certificats dont le navire était pourvu avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite, le cas échéant.»

Règle 15 Y

*«Présentation des certificats et des fiches d'équipement»*

«Les certificats et les fiches d'équipement doivent être établis conformément aux modèles qui figurent à l'appendice de l'Annexe de la présente Convention. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais ni le français, le texte comprend une traduction dans l'une de ces langues.»

Règle 16 Y

*«Disponibilité des certificats»*

«Les certificats délivrés en vertu des règles 12 et 13 doivent pouvoir être facilement examinés à bord à tout moment.»

Règle 17

*Acceptation des certificats*

Les certificats délivrés sous l'autorité d'un Gouvernement contractant doivent être acceptés par les autres Gouvernements contractants à toutes les fins visées par la présente Convention. Ils doivent être considérés par les autres Gouvernements contractants comme ayant la même valeur que les certificats délivrés par ceux-ci.

Règle 18

*Avenant au certificat*

a) Si, au cours d'un voyage particulier, le nombre des personnes présentes à bord d'un navire est inférieur au nombre total indiqué sur le Certificat de sécurité pour navire à passagers et si de ce fait ce navire peut, conformément aux prescriptions des présentes règles, avoir à bord un nombre d'embarcations de sauvetage et d'autres engins de sauvetage inférieur à celui qui est inscrit sur le certificat, un avenant peut être délivré par le gouvernement, la personne ou l'organisme mentionnés à la règle 12 ou à la règle 13 du présent chapitre.

b) Cet avenant doit mentionner que, dans les circonstances existantes, il n'est dérogé à aucune des dispositions des présentes règles. Il doit être annexé au certificat et lui être substitué pour ce qui concerne les engins de sauvetage. Il n'est valable que pour le voyage particulier en vue duquel il est délivré.

Règle 19 Y

*Contrôle*

«a) Tout navire est sujet, dans un port d'un autre Gouvernement contractant, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier que les certificats délivrés en vertu de la règle 12 ou de la règle 13 sont en cours de validité.

b) Ces certificats, s'ils sont en cours de validité, doivent être 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 l'un quelconque de ces certificats ou que le navire et son armement ne satisfont pas aux dispositions des règles 11 a) et 11 b).

c) Dans les circonstances énoncées au paragraphe b) et dans le cas où un certificat est venu à expiration ou a cessé d'être valable, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié, sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord.

d) Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit informer immédiatement et par écrit le consul ou, en son absence, le plus proche représentant diplomatique et l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire. En outre, les inspecteurs désignés ou les organismes reconnus qui sont chargés de la délivrance des certificats doivent également être avisés. Il doit être fait rapport à l'Organisation des faits concernant cette intervention.

e) L'autorité de l'État du port concerné doit communiquer tous les renseignements pertinents intéressant le navire aux autorités du port d'escale suivant, ainsi qu'aux personnes et organismes mentionnés au paragraphe d), si elle ne peut prendre les mesures spécifiées aux paragraphes c) et d) ou si le navire a été autorisé à se rendre au port d'escale suivant.

f) Dans l'exercice du contrôle en vertu de la présente règle, il convient d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indûment le navire. Tout navire qui a été retenu ou retardé indûment par suite de l'exercice de ce contrôle a droit à réparation pour les pertes ou dommages subis.»

**Règle 20**

*Bénéfice de la Convention*

Le bénéfice de la présente Convention ne peut être revendiqué en faveur d'un navire qui ne possède pas les certificats appropriés et en cours de validité.



PARTIE C -- ACCIDENTS

**Règle 21**

*Accidents*

a) Chaque Administration s'engage à effectuer une enquête sur tout accident survenu à l'un quelconque de ses navires soumis aux dispositions de la présente Convention, lorsqu'elle estime que cette enquête peut aider à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter aux présentes règles\*.

b) Chaque Gouvernement contractant s'engage à transmettre à l'Organisation toutes informations pertinentes concernant les conclusions de ces enquêtes. 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.

---

\* Il convient de se reporter aux recommandations intitulées «Échange de renseignements aux fins d'enquêtes sur les accidents maritimes» et «Perspectives des ressources matérielles dont doivent disposer les Administrations pour effectuer les enquêtes sur les accidents et sur les infractions aux conventions» que l'Organisation a adoptées par ses résolutions A.440(XI) et A.442(XI).



## CHAPITRE III

### ENGINS ET DISPOSITIFS DE SAUVETAGE

#### PARTIE A – GÉNÉRALITÉS

##### Règle 1

##### *Application*

1. Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1<sup>er</sup> juillet 1986 ou après cette date.
2. Aux fins du présent chapitre, l'expression «dont la construction se trouve à un stade équivalent» se réfère au stade auquel :
  - .1 une construction identifiable à un navire particulier commence; et
  - .2 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 p. 100 de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.
3. Aux fins du présent chapitre :
  - .1 l'expression «navires construits» désigne les «navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent»;
  - .2 l'expression «tous les navires» désigne les «navires construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 1986, le 1<sup>er</sup> juillet 1986 ou après cette date»; les expressions «tous les navires à passagers» et «tous les navires de charge» doivent s'entendre en conséquence;
  - .3 un navire de charge, quelle que soit sa date de construction, qui est transformé en navire à passagers est considéré comme un navire à passagers construit à la date à laquelle cette transformation commence.
4. Dans le cas des navires construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 1986, l'Administration doit :
  - .1 sous réserve des dispositions des paragraphes 4.2 et 4.3, veiller à l'observation des prescriptions qui, en vertu des dispositions du chapitre III de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, en vigueur avant le 1<sup>er</sup> juillet 1986, sont applicables aux navires neufs ou existants, ainsi qu'il est prescrit dans ce chapitre;
  - .2 examiner les engins et dispositifs de sauvetage à bord des navires qui ne satisfont pas aux prescriptions visées au paragraphe 4.1, de manière à obtenir au plus tôt, pour autant que ce soit raisonnable et possible en pratique, l'application de ces prescriptions dans une large mesure;
  - .3 veiller à ce que, lorsque les engins ou dispositifs de sauvetage qui se trouvent à bord de ces navires sont remplacés ou

que ces navires font l'objet de réparations, de modifications ou de transformations d'une importance majeure qui impliquent le remplacement ou l'adjonction d'engins ou de dispositifs de sauvetage, ces engins ou dispositifs satisfassent aux prescriptions du présent chapitre, pour autant que ce soit raisonnable et possible en pratique. Toutefois, si l'on remplace une embarcation ou un radeau de sauvetage sans remplacer son dispositif de mise à l'eau ou vice versa, l'embarcation ou le radeau de sauvetage ou le dispositif de mise à l'eau peut être du même type que celui qu'il remplace;

.4 approuver les engins de sauvetage prévus en application du paragraphe 6. L'Administration peut admettre que les engins de sauvetage qui existent à bord avant le 1<sup>er</sup> juillet 1991 ne satisfassent pas intégralement aux prescriptions du présent chapitre, à condition qu'ils demeurent dans un état satisfaisant;

.5 sauf dans les cas prévus pour les embarcations et radeaux de sauvetage et les dispositifs de mise à l'eau visés au paragraphe 4.3, veiller à ce que les engins de sauvetage remplacés ou installés le 1<sup>er</sup> juillet 1991 ou après cette date soient évalués, mis à l'essai et approuvés conformément aux prescriptions des règles 4 et 5.

«5. En ce qui concerne les navires construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 1986, les prescriptions des règles 8, 9, 10, 18, 21.3, 21.4, 25, 26.3, 27.2, 27.3 et 30.2.7 et, dans la mesure prescrite par celle-ci, de la règle 19, doivent s'appliquer.

6. En ce qui concerne les navires construits avant le 1<sup>er</sup> février 1992, les prescriptions de la règle 6.2 doivent s'appliquer le 1<sup>er</sup> février 1995 au plus tard.»

## Règle 2

### *Exemptions*

1. L'Administration peut, si elle considère que le parcours abrité et les conditions de voyage sont tels que l'application d'une prescription quelconque du présent chapitre n'est ni raisonnable ni nécessaire, exempter de cette prescription des navires ou des catégories de navires déterminés qui, au cours de leur voyage, ne s'éloignent pas de plus de 20 milles de la terre la plus proche.

2. Dans le cas des navires à passagers qui sont utilisés pour des transports spéciaux d'un grand nombre de passagers, comme le transport de pèlerins, l'Administration peut, si elle juge qu'il est impossible en pratique d'appliquer les prescriptions du présent chapitre, exempter ces navires de l'application des prescriptions en question, à condition qu'ils satisfassent intégralement aux dispositions :

.1 du Règlement annexé à l'Accord de 1971 sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux;

.2 du Règlement annexé au Protocole de 1973 sur les emménagements  
à bord des navires à passagers qui effectuent des transports  
spéciaux.

### Règle 3

#### *Définitions*

Pour l'application du présent chapitre, sauf disposition expresse contraire :

1. Une *personne brevetée* est une personne qui est titulaire d'un brevet d'aptitude à la manoeuvre des embarcations et radeaux de sauvetage délivré sous l'autorité de l'Administration ou reconnu par elle comme valide, conformément aux prescriptions de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille en vigueur, ou une personne qui est titulaire d'un brevet délivré ou reconnu par l'Administration d'un État non partie à cette convention aux mêmes fins que le brevet de la convention.

2. Le *repérage* est la détermination de la position des survivants ou des embarcations et radeaux de sauvetage.

3. L'*échelle d'embarquement* est l'échelle prévue aux postes d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage afin de permettre l'accès en toute sécurité à ces embarcations et radeaux après leur mise à l'eau.

4. La *mise à l'eau par dégagement libre* est la méthode de mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage qui se libère automatiquement du navire en cas de naufrage et est prêt à être utilisé.

5. La *mise à l'eau en chute libre* est la méthode de mise à l'eau d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage qui, avec son chargement en personnes et en armement à bord, tombe à la mer après largage, sans dispositif de ralentissement.

6. Une *combinaison d'immersion* est une combinaison de protection qui réduit la déperdition de chaleur animale d'une personne immergée en eau froide.

7. Un *engin gonflable* est un engin dont la flottabilité est assurée par des chambres non rigides remplies de gaz et qui est normalement conservé non gonflé jusqu'au moment où il est préparé aux fins d'utilisation.

8. Un *engin gonflé* est un engin dont la flottabilité est assurée par des chambres non rigides remplies de gaz et qui est conservé gonflé et peut être utilisé à tout moment.

9. Un *engin ou un dispositif de mise à l'eau* est un moyen permettant de mettre à l'eau en toute sécurité depuis sa position d'arrimage une embarcation ou un radeau de sauvetage ou un canot de secours.

10. La *longueur* est égale à 96 p. 100 de la longueur totale de la flottaison située à une distance du dessus de la quille égale à 85 p.

100 du creux minimal sur quille ou à la distance entre la face avant de l'étrave et l'axe de la mèche du gouvernail à cette flottaison si cette valeur est supérieure. Dans le cas des navires conçus pour naviguer avec une quille inclinée, la flottaison à laquelle la longueur est mesurée doit être parallèle à la flottaison en charge prévue.

11. *Creux sur quille*

.1 Le creux sur quille est la distance verticale mesurée du dessus de la quille à la face supérieure du barrot au livet du pont de franc-bord. Sur les navires en bois et sur ceux de construction composite, cette distance est mesurée en partant de l'arête inférieure de la râblure de quille. Lorsque les formes de la partie inférieure du maître-couple sont creuses ou lorsqu'il existe des galbords épais, cette distance est mesurée en partant du point où le prolongement vers l'axe de la ligne de la partie plate des fonds coupe les côtés de la quille.

.2 Sur un navire ayant une gouttière arrondie, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'au point d'intersection des lignes hors membres du pont et du bordé prolongées comme si la gouttière était de forme angulaire.

.3 Lorsque le pont de franc-bord présente un décrochement et que la partie de ce pont se trouve au-dessus du point où le creux sur quille doit être déterminé, le creux sur quille doit être mesuré jusqu'à une surface de référence prolongeant la ligne de la partie basse du pont parallèlement à la partie haute de ce pont.

12. Un *engin ou un dispositif de sauvetage nouveau* est un engin ou un dispositif de sauvetage présentant de nouvelles caractéristiques qui ne sont pas complètement couvertes par les dispositions du présent chapitre mais assurant un degré de sécurité équivalent ou supérieur.

13. Un *canot de secours* est une embarcation conçue pour sauver des personnes en détresse et pour rassembler des embarcations et radeaux de sauvetage.

14. Le *repêchage* est la récupération des survivants en toute sécurité.

15. Un *matériau rétroréfléchissant* est un matériau qui réfléchit dans la direction opposée un faisceau lumineux dirigé sur lui.

16. Un *voyage international court* est un voyage international au cours duquel le navire ne s'éloigne pas de plus de 200 milles d'un port ou d'un lieu où les passagers et l'équipage peuvent être mis en sécurité. Ni la distance entre le dernier port d'escale du pays où le voyage commence et le port final de destination ni le voyage de retour ne doivent dépasser 600 milles. Le port final de destination est le dernier port d'escale du voyage prévu à partir duquel le navire entreprend son voyage de retour vers le pays dans lequel le voyage a commencé.

17. Une *embarcation* ou un *radeau de sauvetage* est une embarcation ou un radeau permettant de maintenir en vie des personnes en détresse à partir du moment où le navire est abandonné.

18. Un *moyen de protection thermique* est un sac ou une combinaison fabriqué en un matériau imperméable à l'eau et ayant une faible conductivité thermique.

PARTIE B – PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES

SECTION I – NAVIRES À PASSAGERS ET NAVIRES DE CHARGE

Règle 6

*Communications*

«1. Le paragraphe 2 s'applique à tous les navires à passagers et à tous les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux. En ce qui concerne les navires construits avant le 1<sup>er</sup> février 1992, le paragraphe 2 doit s'appliquer au plus tard le 1<sup>er</sup> février 1995. Toutefois, les navires autres que les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 500 tonneaux qui ne satisfont pas aux prescriptions du paragraphe 2 doivent satisfaire à toutes les prescriptions applicables\* du chapitre III de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer en vigueur avant le 1<sup>er</sup> février 1992.

*2. Engins de sauvetage radioélectriques*

*2.1 Émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques*

2.1.1 Tout navire à passagers et tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux doit être pourvu d'au moins trois émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques. Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 500 tonneaux doit être pourvu d'au moins deux émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques. Ces émetteurs-récepteurs doivent satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation\*\*. Si un émetteur-récepteur radiotéléphonique fixe à ondes métriques est monté dans une embarcation ou un radeau de sauvetage, il doit satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation\*\*.

2.1.2 Les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques prévus à bord des navires avant le 1<sup>er</sup> février 1992 et ne satisfaisant pas pleinement aux normes de fonctionnement adoptées par l'Organisation peuvent être acceptés par l'Administration jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999, à condition que cette dernière ait la preuve qu'ils sont compatibles avec les émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques approuvés.

---

\* Règles III/6.2.3 et 6.2.4 et, selon qu'il convient, règles III/6.2.1, 6.2.2, 10.6, 38.3.2, 41.7.8 et 42.5 en vigueur avant le 1<sup>er</sup> février 1992 (Amendement de 1983). Voir également la résolution 4 Conférence GMDSS de 1988.

\*\* Il convient de se reporter aux normes de fonctionnement des émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques pour embarcations et radeaux de sauvetage, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.605(15).

## 2.2 Répondeurs radar

Tout navire à passagers et tout navire de charge brute d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux doit être muni, sur chacun de ses bords, d'au moins un répondeur radar. Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 500 tonneaux doit être muni d'au moins un répondeur radar. Ces répondeurs radar doivent satisfaire à des normes de fonctionnement qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation\*. Les répondeurs radar\*\* doivent être arrimés à des emplacements tels qu'ils puissent être rapidement placés dans toute embarcation ou tout radeau de sauvetage autre que le ou les radeaux de sauvetage prescrits à la règle 26.1.4. À titre de variante, un répondeur radar doit être arrimé dans chaque embarcation ou radeau de sauvetage autre que ceux prescrits à la règle 26.1.4.»

## 3. Feux de détresse

On doit prévoir au moins 12 fusées à parachute satisfaisant aux prescriptions de la règle 35, qui doivent être arrimées sur la passerelle de navigation ou à proximité.

## 4. Système de communications à bord et système d'alarme

4.1 On doit prévoir un système d'urgence constitué de matériel fixe ou portatif ou des deux types de matériel à la fois, afin de permettre des communications bilatérales entre les postes de sécurité en cas de situation critique, les postes de rassemblement, les postes d'embarquement et les points stratégiques à bord.

4.2 Un système d'alarme générale en cas de situation critique satisfaisant aux prescriptions de la règle 50 doit être prévu pour appeler les passagers et l'équipage aux postes de rassemblement et pour déclencher les opérations indiquées dans le rôle d'appel. Le système doit être complété soit par une installation de sonorisation, soit par d'autres moyens de communications appropriés.

---

\* Il convient de se reporter aux normes de fonctionnement des répondeurs radar pour embarcations et radeaux de sauvetage destinés à être utilisés opérations de recherche et de sauvetage, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.604(15).

\*\* Un de ces répondeurs radar peut être le répondeur radar prescrit à la règle IV/7.1.3.



CHAPITRE IV X

«RADIOCOMMUNICATIONS

PARTIE A – GÉNÉRALITÉS

Règle 1

*Application*

1. Le présent chapitre s'applique à tous les navires visés par les présentes règles et aux navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux.

2. Le présent chapitre ne s'applique pas aux navires soumis par ailleurs aux dispositions des présentes règles lorsque ces navires naviguent dans les eaux des Grands Lacs de l'Amérique du Nord et les eaux tributaires et communicantes jusqu'à la limite Est constituée par la sortie inférieure de l'écluse Saint-Lambert à Montréal, dans la province du Québec (Canada)\*.

3. Aux fins du présent chapitre :

.1 l'expression *navires construits* désigne les «navires dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent»;

.2 l'expression *dont la construction se trouve à un stade équivalent* se réfère au stade auquel :

.2.1 une construction identifiable à un navire particulier commence; et

.2.2 le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1% de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.

4. Tout navire doit satisfaire aux prescriptions des règles 7.1.4 (NAVTEX) et 7.1.6 (RLS par satellite) au plus tard le 1<sup>er</sup> août 1993.

5. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, l'Administration doit veiller à ce que tout navire construit avant le 1<sup>er</sup> février 1995 :

.1 entre le 1<sup>er</sup> février 1992 et le 1<sup>er</sup> février 1999 :

.1.1 satisfasse à toutes les prescriptions applicables du présent chapitre; ou

.1.2 satisfasse à toutes les prescriptions applicables du chapitre IV de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui étaient en vigueur avant le 1<sup>er</sup> février 1992; et

---

\* Ces navires sont soumis, pour les besoins de la sécurité, à des prescriptions spéciales concernant la radioélectricité, qui sont contenues dans l'A pertinent entre le Canada et les États-Unis d'Amérique.

.2 après le 1<sup>er</sup> février 1999, satisfasse à toutes les prescriptions applicables du présent chapitre.

6. Tout navire construit le 1<sup>er</sup> février 1995 ou après cette date doit satisfaire à toutes les prescriptions applicables du présent chapitre.

7. Aucune disposition du présent chapitre ne peut empêcher un navire, une embarcation ou un radeau de sauvetage ou une personne en détresse d'utiliser tous les moyens disponibles pour attirer l'attention, signaler sa position et obtenir du secours.

## Règle 2

### *Termes et définitions*

1. Pour l'application du présent chapitre, les expressions suivantes ont les significations ci-dessous :

.1 *Communications de passerelle à passerelle* désigne les communications ayant trait à la sécurité échangées entre navires depuis les postes de navigation habituels des navires.

.2 *Veille permanente* signifie que la veille radioélectrique en question ne doit pas être interrompue si ce n'est durant les brefs laps de temps pendant lesquels la capacité de réception du navire est gênée ou empêchée par les communications que ce navire effectue ou pendant lesquels les installations font l'objet d'un entretien ou de vérifications périodiques.

.3 *Appel sélectif numérique (ASN)* désigne une technique qui repose sur l'utilisation de codes numériques dont l'application permet à une station radioélectrique d'entrer en contact avec une autre station ou un groupe de stations et de leur transmettre des messages, et qui satisfait aux recommandations pertinentes du Comité consultatif international des radiocommunications (CCIR).

.4 *Télégraphie à impression directe* désigne des techniques de télégraphie automatiques qui satisfont aux recommandations pertinentes du Comité consultatif international des radiocommunications (CCIR).

.5 *Radiocommunications d'ordre général* désigne le trafic ayant trait à l'exploitation et à la correspondance publique, autre que les messages de détresse, d'urgence et de sécurité, qui est acheminé au moyen de la radioélectricité.

.6 *INMARSAT* désigne l'Organisation créée en vertu de la Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT), adoptée le 3 septembre 1976.

.7 *Service NAVTEX international* désigne le service d'émissions coordonnées et de réception automatique sur 518 kHz de

renseignements sur la sécurité maritime au moyen de la télégraphie  
à impression directe à bande étroite, en langue anglaise\*.

---

\* Il convient de se reporter au Manuel NAVTEX approuvé par l'Organisation.

.8 *Repérage* désigne la localisation de navires, d'aéronefs, d'unités ou de personnes en détresse.

.9 *Renseignements sur la sécurité maritime* désigne les avertissements concernant la navigation et la météorologie, les prévisions météorologiques et autres messages urgents concernant la sécurité qui sont diffusés aux navires.

.10 *Service par satellites sur orbite polaire* désigne un service qui repose sur l'utilisation de satellites sur orbite polaire pour la réception et la retransmission des alertes de détresse émanant de RLS par satellite et qui permet d'en déterminer la position.

.11 *Règlement des radiocommunications* désigne le Règlement des radiocommunications annexé, ou considéré comme annexé, à la plus récente Convention internationale des télécommunications en vigueur à un moment donné.

.12 *Zone océanique A1* désigne une zone située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes métriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par un Gouvernement contractant\*.

.13 *Zone océanique A2* désigne une zone, à l'exclusion de la zone océanique A1, située à l'intérieur de la zone de couverture radiotéléphonique d'au moins une station côtière travaillant sur ondes hectométriques et dans laquelle la fonction d'alerte ASN est disponible en permanence, telle qu'elle peut être définie par un Gouvernement contractant\*.

.14 *Zone océanique A3* désigne une zone, à l'exclusion des zones océaniques A1 et A2, située à l'intérieur de la zone de couverture d'un satellite géostationnaire d'INMARSAT et dans laquelle la fonction d'alerte est disponible en permanence.

.15 *Zone océanique A4* désigne une zone située hors des zones océaniques A1, A2 et A3.

2. Toutes les autres expressions et abréviations qui sont utilisées dans le présent chapitre et qui sont définies dans le Règlement des radiocommunications ont les significations données dans ledit règlement.

### Règle 3

#### *Exemptions*

1. Les Gouvernements contractants estiment qu'il est particulièrement souhaitable de ne pas s'écarter des prescriptions du présent chapitre; néanmoins, l'Administration peut accorder à titre individuel, à certains navires, des exemptions partielles ou conditionnelles aux prescriptions des règles 7 à 11, à condition :

---

\* Il convient de se reporter à la recommandation relative aux services de radiocommunications à assurer dans le cadre du système mondial de détection en mer, que l'Organisation doit mettre au point (voir MSC 55/25, annexe 3).

.1 que ces navires puissent assurer les fonctions énumérées à la règle 4; et

.2 que l'Administration ait tenu compte des conséquences que ces exemptions pourraient avoir sur l'efficacité globale du service pour la sécurité de tous les navires.

2. Une exemption peut être seulement accordée aux termes du paragraphe 1 :

.1 si les conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale des règles 7 à 11 n'est ni raisonnable ni nécessaire;

.2 dans des circonstances exceptionnelles, pour un seul voyage hors de la ou des zones océaniques pour lesquelles le navire est équipé; ou

.3 avant le 1<sup>er</sup> février 1999, si le navire doit être définitivement retiré du service dans un délai de deux ans à compter d'une date prescrite à la règle 1 pour l'application d'une prescription du présent chapitre.

3. Chaque Administration doit soumettre à l'Organisation, dès que possible après le 1<sup>er</sup> janvier de chaque année, un rapport indiquant toutes les exemptions accordées en vertu des paragraphes 1 et 2 au cours de l'année civile précédente et donnant les motifs de ces exemptions.

#### Règle 4

##### *Fonctions à assurer*

1. Tout navire à la mer doit pouvoir :

.1 sous réserve des dispositions des règles 8.1.1 et 10.1.4.3, émettre des alertes de détresse dans le sens navire-côtière par au moins deux moyens distincts et indépendants, utilisant chacun un service de radiocommunication différent;

.2 recevoir des alertes de détresse dans le sens côtière-navire;

.3 émettre et recevoir des alertes de détresse dans le sens navire-navire;

.4 émettre et recevoir des communications ayant trait à la coordination des opérations de recherche et de sauvetage;

.5 émettre et recevoir des communications sur place;

.6 émettre et, conformément aux prescriptions des règles V/12 g) et h), recevoir des signaux destinés au repérage\*;

.7 émettre et recevoir\*\* des renseignements sur la sécurité maritime;

\* Il convient de se reporter à la résolution A.614(15) relative à la présence à bord de radars fonctionnant dans la bande comprise entre 9 300 et 9 l'Assemblée a adoptée lors de sa quinzième session.

\*\* Il convient de noter que les navires pourraient avoir besoin de recevoir certains renseignements sur la sécurité maritime lorsqu'ils sont au port.

.8 émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général à destination et en provenance de systèmes ou réseaux de radiocommunications à terre, sous réserve des dispositions de la règle 15.8; et

.9 émettre et recevoir des communications de passerelle à passerelle.

PARTIE B – ENGAGEMENTS DES GOUVERNEMENTS CONTRACTANTS\*

**Règle 5**

*Services de radiocommunications à assurer*

1. Chaque Gouvernement contractant s'engage à fournir, s'il estime que cela est possible et nécessaire, soit séparément, soit en coopération avec d'autres Gouvernements contractants, des installations à terre satisfaisantes afin d'assurer, en tenant dûment compte des recommandations de l'Organisation\*\*, les services radioélectriques spatiaux et terrestres suivants :

.1 un service de radiocommunications qui repose sur l'utilisation de satellites géostationnaires, dans le cadre du service mobile maritime par satellite;

.2 un service de radiocommunications qui repose sur l'utilisation de satellites sur orbite polaire, dans le cadre du service mobile par satellite;

.3 le service mobile maritime dans les bandes comprises entre 156 MHz et 174 MHz;

.4 le service mobile maritime dans les bandes comprises entre 4 000 kHz et 27 500 kHz; et

.5 le service mobile maritime dans les bandes comprises entre 415 kHz et 535 kHz et entre 1 605 kHz et 4 000 kHz.

2. Chaque Gouvernement contractant s'engage à communiquer à l'Organisation des renseignements pertinents sur les installations à terre du service mobile maritime, du service mobile par satellite et du service mobile maritime par satellite, qui ont été mises en place pour couvrir les zones océaniques qu'il a désignées au large de ses côtes.

---

\* 1. Chaque Gouvernement contractant n'est pas tenu de fournir tous les services de radiocommunications.  
2. Il faudrait spécifier que les installations à terre doivent couvrir les diverses zones océaniques.

\*\* Il convient de se reporter à la recommandation relative aux services de radiocommunications à assurer dans le cadre du système mondial de détresse et de sécurité en mer, que l'Organisation doit mettre au point (voir MSC 55/25, annexe 3).

PARTIE C – PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX NAVIRES

**Règle 6**

*Installations radioélectriques*

1. Tout navire doit être pourvu d'installations radioélectriques capables de satisfaire, pendant toute la durée du voyage prévu, aux prescriptions de la règle 4 sur les fonctions à assurer et, à moins qu'il n'en soit exempté par la règle 3, aux prescriptions de la règle 7 et, selon la ou les zones océaniques qu'il traversera au cours de ce voyage, aux prescriptions des règles 8, 9, 10 ou 11.

2. Toute installation radioélectrique :

.1 doit être située de telle manière qu'aucun brouillage nuisible d'origine mécanique, électrique ou autre ne nuise à son bon fonctionnement et de façon à assurer sa compatibilité électromagnétique avec les autres équipements et systèmes et à éviter toute interaction nuisible de ces matériels;

.2 doit être située de manière à bénéficier de la plus grande sécurité et de la plus grande disponibilité opérationnelle possibles;

.3 doit être protégée des effets nuisibles de l'eau, des températures extrêmes et autres conditions ambiantes défavorables;

.4 doit être munie d'un éclairage électrique fiable et installé en permanence, qui soit indépendant des sources d'énergie électrique principale et de secours et qui permette d'éclairer de manière satisfaisante les commandes radioélectriques nécessaires à l'exploitation de l'installation radioélectrique; et

.5 doit comporter bien en évidence une inscription de l'indicatif d'appel, de l'identité de la station du navire et des autres codes qui peuvent servir à l'exploitation de l'installation radioélectrique.

3. La commande des voies radiotéléphoniques en ondes métriques requises pour la sécurité de la navigation doit être immédiatement accessible sur la passerelle de navigation près du poste d'où vient le navire est habituellement gouverné; au besoin, il devrait être possible d'établir des liaisons radiotéléphoniques depuis les ailes de la passerelle de navigation. Il peut être satisfait à cette dernière disposition en utilisant du matériel à ondes métriques portatif.

## Règle 7

### *Matériel radioélectrique - Dispositions générales*

1. Tout navire doit être pourvu :

.1 d'une installation radioélectrique à ondes métriques permettant d'émettre et de recevoir :

.1.1 par ASN\* sur la fréquence 156,525 MHz (voie 70). Il doit être possible de déclencher sur la voie 70 l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire\*\*; et

.1.2 en radiotéléphonie sur les fréquences 156,300 MHz (voie 6), 156,650 MHz (voie 13) et 156,800 MHz (voie 16);

.2 d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la voie 70 en ondes métriques, qui peut être distincte de celle prescrite au paragraphe .1.1 ou y être incorporée\*\*;

.3 d'un répondeur radar pouvant fonctionner dans la bande des 9 GHz :

.3.1 qui doit être arrimé de manière à pouvoir être utilisé facilement; et

.3.2 qui peut être l'un de ceux prescrits à la règle III/6.2.2 pour les embarcations et radeaux de sauvetage;

.4 d'un récepteur permettant de recevoir les messages diffusés dans le cadre du service NAVTEX international, si le navire effectue des voyages dans une zone où un service NAVTEX international est assuré;

.5 d'un dispositif radioélectrique permettant de recevoir les renseignements sur la sécurité maritime diffusés dans le cadre du système d'appel de groupe amélioré d'INMARSAT, si le navire effectue des voyages dans une zone couverte par INMARSAT mais où un service NAVTEX international n'est pas assuré. Peuvent toutefois être exemptés de l'application de cette prescription les navires qui effectuent des voyages exclusivement dans des zones où il est assuré un service de diffusion télégraphique à impression directe, sur ondes décimétriques\*, de renseignements sur la

---

\* Les besoins auxquels doivent satisfaire tous les navires en matière d'appel sélectif numérique (ASN) et les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 1 600 tonneaux en matière de télégraphie à impression directe (IDBE) sur ondes décimétriques seront maintenus à l'étude conformément à la résolution A.606(15) (Maintien à l'étude et évaluation du système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)). Sauf disposition contraire, la présente note s'applique à toutes les prescriptions de la Convention relatives à l'ASN et à l'IDBE.

\*\* Certains navires peuvent être exemptés de cette prescription (voir la règle 9.4).



sécurité maritime et qui sont équipés de matériel permettant de recevoir ces émissions\*.

---

\* Il convient de se reporter à la recommandation relative à l'émission de renseignements sur la sécurité maritime que l'Organisation doit mettre au MSC 55/25, annexe 8).

.6 sous réserve des dispositions de la règle 8.3, d'une radiobalise de localisation des sinistres par satellite (RLS par satellite) qui doit :

.6.1 pouvoir émettre une alerte de détresse soit dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire fonctionnant dans la bande des 406 MHz, soit, si le navire effectue seulement des voyages à l'intérieur de zones couvertes par INMARSAT, dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT fonctionnant dans la bande des 1,6 GHz\*;

.6.2 être installée dans un endroit d'accès aisé;

.6.3 pouvoir être facilement dégagée à la main et être portée par une seule personne à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage;

.6.4 pouvoir se dégager librement si le navire coule et se déclencher automatiquement quand elle flotte; et

.6.5 pouvoir être déclenchée manuellement.

2. Jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999 ou jusqu'à une autre date que pourra fixer le Comité de la sécurité maritime, tout navire doit, en plus, être équipé d'une installation radioélectrique comportant un récepteur de veille radiotéléphonique pouvant fonctionner sur la fréquence de détresse 2 182 kHz.

3. Jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999, tout navire doit, à moins qu'il n'effectue des voyages uniquement dans la zone océanique A1, être équipé d'un dispositif permettant d'émettre le signal d'alarme radiotéléphonique sur la fréquence 2 182 kHz.

4. L'Administration peut exempter les navires construits le 1<sup>er</sup> février 1997 ou après cette date des prescriptions des paragraphes 2 et 3.

## Règle 8

### *Matériel radioélectrique - Zone océanique A1*

1. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 7, tout navire qui effectue des voyages exclusivement dans la zone océanique A1 doit être pourvu d'une installation radioélectrique qui puisse déclencher l'émission d'alertes de détresse, dans le sens navire-côtière, depuis le poste de navigation habituel du navire, et qui fonctionne :

.1 soit sur ondes métriques par ASN; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS prescrite au paragraphe 3, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;

---

\* Sous réserve que des installations appropriées de réception et de traitement à terre soient disponibles pour chaque région océanique couverte par INMARSAT.

.2 soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à la règle 7.1.6, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;

.3 soit sur ondes hectométriques par ASN, si le navire effectue des voyages à l'intérieur de la zone de couverture des stations côtières équipées de matériel ASN travaillant sur ondes hectométriques;

.4 soit sur ondes décamétriques par ASN;

.5 soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant :

.5.1 une station terrienne de navire INMARSAT\*; ou

.5.2 la RLS par satellite prescrite à la règle 7.1.6, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste.

2. L'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite à la règle 7.1.1 doit permettre en outre d'émettre et de recevoir des radiocommunications d'ordre général au moyen de la radiotéléphonie.

3. Les navires qui effectuent des voyages exclusivement dans la zone océanique A1 peuvent, au lieu de la RLS par satellite prescrite à la règle 7.1.6, avoir à bord une RLS qui doit :

.1 pouvoir émettre une alerte de détresse par ASN sur la voie 70 en ondes métriques et permettre le repérage par un répondeur radar fonctionnant dans la bande des 9 GHz;

.2 être installée dans un endroit d'accès aisé;

.3 pouvoir être facilement dégagée à la main et être portée par une seule personne à bord d'une embarcation ou d'un radeau de sauvetage;

.4 pouvoir se dégager librement si le navire coule et se déclencher automatiquement quand elle flotte; et

.5 pouvoir être déclenchée manuellement.

## Règle 9

### *Matériel radioélectrique - Zones océaniques A1 et A2*

1. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 7, tout navire qui effectue des voyages au-delà de la zone océanique A1

---

\* Il peut être satisfait à cette prescription en utilisant les stations terriennes de navire INMARSAT, permettant d'assurer des communications bicelles telles celles des types A ou C. Sauf disposition contraire, la présente note s'applique à toutes les prescriptions du présent chapitre relatives à une station terrienne de navire INMARSAT.

mais qui reste à l'intérieur de la zone océanique A2 doit être pourvu :

.1 d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur les fréquences :

.1.1 2 187,5 kHz par ASN; et

.1.2 2 182 kHz en radiotéléphonie;

.2 d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2 187,5 kHz, qui peut être distincte de celle prescrite au paragraphe .1.1 ou y être incorporée; et

.3 de moyens permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique qui ne repose pas sur l'utilisation des ondes hectométriques et qui fonctionne :

.3.1 soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à la règle 7.1.6, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;

.3.2 soit sur ondes décamétriques par ASN;

.3.3 soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant :

.3.3.1 le matériel spécifié au paragraphe 3.2; ou

.3.3.2 la RLS par satellite prescrite à la règle 7.1.6, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste.

2. Les installations radioélectriques spécifiées aux paragraphes 1.1 et 1.3 doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

3. Le navire doit pouvoir, en outre, émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général au moyen de la radiotéléphonie ou de la télégraphie à impression directe en utilisant :

.1 soit une installation radioélectrique fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz ou entre 4 000 kHz et 27 500 kHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit au paragraphe 1.1;

.2 soit une station terrienne de navire INMARSAT.

4. L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions des règles 7.1.1.1 et 7.1.2 les navires construits avant le 1<sup>er</sup> février 1997 qui effectuent des voyages exclusivement dans la zone océanique A2, à condition que ces navires, lorsque cela est possible, restent en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.



## Règle 10

### *Matériel radioélectrique - Zones océaniques A1, A2 et A3*

1. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 7, tout navire qui effectue des voyages au-delà des zones océaniques A1 et A2 mais qui reste à l'intérieur de la zone océanique A3 doit, s'il ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 2, être pourvu :

.1 d'une station terrienne de navire INMARSAT qui permette :

.1.1 d'émettre et de recevoir des communications de détresse et de sécurité en utilisant la télégraphie à impression directe;

.1.2 de lancer et de recevoir des appels de détresse prioritaires;

.1.3 de maintenir une veille pour la réception des alertes de détresse émises dans le sens côtière-navire, y compris celles qui sont destinées à des zones géographiques spécifiquement définies;

.1.4 d'émettre et de recevoir des radiocommunications d'ordre général en utilisant soit la radiotéléphonie, soit la télégraphie à impression directe; et

.2 d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur les fréquences :

.2.1 2 187,5 kHz par ASN; et

.2.2 2 182 kHz en radiotéléphonie; et

.3 d'une installation radioélectrique permettant de maintenir une veille permanente par ASN sur la fréquence 2 187,5 kHz, qui peut être distincte de celle prescrite au paragraphe .2.1 ou y être incorporée; et

.4 de moyens permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique qui fonctionne :

.4.1 soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à la règle 7.1.6, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;

.4.2 soit sur ondes décamétriques par ASN;

.4.3 soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT, en utilisant une station terrienne de navire supplémentaire ou la RLS par satellite prescrite à la règle 7.1.6, laquelle peut être installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;

2. Outre qu'il doit satisfaire aux prescriptions de la règle 7, tout navire qui effectue des voyages au-delà des zones océaniques A1 et A2 mais qui reste à l'intérieur de la zone océanique A3 doit, s'il ne satisfait pas aux prescriptions du paragraphe 1, être pourvu :

.1 d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques permettant, aux fins de la détresse et de la sécurité, d'émettre et de recevoir sur toutes les fréquences de détresse et de sécurité des bandes comprises entre 1 605 kHz et 4 000 kHz et entre 4 000 kHz et 27 500 kHz au moyen :

.1.1 de l'ASN;

.1.2 de la radiotéléphonie; et

.1.3 de la télégraphie à impression directe; et

.2 d'un appareil permettant de maintenir une veille par ASN sur les fréquences 2 187,5 kHz et 8 414,5 kHz et sur au moins une des fréquences ASN de détresse et de sécurité 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz, il doit être possible à tout moment de choisir l'une quelconque de ces fréquences ASN de détresse et de sécurité. Cet appareil peut être distinct du matériel prescrit au paragraphe .1 ou y être incorporé; et

.3 de moyens permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire-côtière dans le cadre d'un service de radiocommunications qui ne repose pas sur l'utilisation des ondes décamétriques et qui fonctionne :

.3.1 soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à la règle 7.1.6, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste;

.3.2 soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'INMARSAT; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant :

.3.2.1 une station terrienne de navire INMARSAT; ou

.3.2.2 la RLS par satellite prescrite à la règle 7.1.6, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste; et

.4 en outre, les navires doivent pouvoir émettre et recevoir des radiocommunications d'ordre général au moyen de la radiotéléphonie ou de la télégraphie à impression directe en utilisant une installation radioélectrique à ondes hectométriques/ décamétriques fonctionnant sur les fréquences de travail des bandes comprises entre

1 605 kHz et 4 000 kHz et entre 4 000 kHz et 27 500 kHz. Il peut être satisfait à cette prescription en ajoutant cette option au matériel prescrit au paragraphe .1.

3. Les installations radioélectriques spécifiées aux paragraphes 1.1, 1.2, 1.4, 2.1 et 2.3 doivent permettre de déclencher l'émission d'alertes de détresse depuis le poste de navigation habituel du navire.

4. L'Administration peut exempter de l'application des règles 7.1.1.1 et 7.1.2 les navires construits avant le 1<sup>er</sup> février 1997 qui effectuent des voyages exclusivement dans les zones océaniques A2 et A3, à condition que ces navires, lorsque cela est possible, restent

en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques. Cette  
veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.



## Règle 11

### *Matériel radioélectrique - Zones océaniques A1, A2, A3 et A4*

1. Outre qu'ils doivent satisfaire aux prescriptions de la règle 7, les navires qui effectuent des voyages dans toutes les zones océaniques doivent être pourvus des installations et du matériel radioélectriques prescrits à la règle 10.2, à cette exception près que le matériel prescrit à la règle 10.2.3.2 ne doit pas être accepté en remplacement de celui prescrit à la règle 10.2.3.1 qui doit toujours être mis en place. Les navires qui effectuent des voyages dans toutes les zones océaniques doivent satisfaire, en outre, aux prescriptions de la règle 10.3.

2. Les Administrations peuvent exempter de l'application des règles 7.1.1.1 et 7.1.2 les navires construits avant le 1<sup>er</sup> février 1997 qui effectuent des voyages exclusivement dans les zones océaniques A2, A3 et A4, à condition que ces navires, lorsque cela est possible, restent en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

## Règle 12

### *Veilles*

1. Tout navire à la mer doit assurer une veille permanente :

.1 par ASN sur la voie 70 en ondes métriques, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 7.1.2, équipé d'une installation radioélectrique à ondes métriques;

.2 sur la fréquence ASN de détresse et de sécurité 2 187,5 kHz, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 9.1.2 ou 10.1.3, équipé d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques;

.3 sur les fréquences ASN de détresse et de sécurité 2 187,5 kHz et 8 414,5 kHz, ainsi que sur au moins une des fréquences ASN de détresse et de sécurité 4 207,5 kHz, 6 312 kHz, 12 577 kHz ou 16 804,5 kHz, en fonction de l'heure du jour et de la position géographique du navire, si ce navire est, en application des prescriptions de la règle 10.2.2 ou 11.1, équipé d'une installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques. Cette veille peut être assurée au moyen d'un récepteur à exploration;

.4 pour les alertes de détresse transmises par satellite dans le sens côtière-navire, si le navire est, en application des prescriptions de la règle 10.1.1, équipé d'une station terrienne de navire INMARSAT.

2. Tout navire à la mer doit rester à l'écoute radioélectrique des émissions de renseignements sur la sécurité maritime sur la fréquence ou les fréquences de diffusion de ces informations pour la zone où le navire se trouve.

3. Jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999 ou jusqu'à une autre date que pourra fixer le Comité de la sécurité maritime, tout navire à la mer doit, lorsque cela est possible, rester en permanence à l'écoute de la voie 16 en ondes métriques. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire

4. Jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999 ou jusqu'à une autre date que pourra fixer le Comité de la sécurité maritime, tout navire tenu d'avoir à bord un récepteur de veille radiotéléphonique doit, lorsqu'il est à la mer, assurer une veille permanente sur la fréquence radiotéléphonique de détresse 2 182 kHz. Cette veille doit être assurée au poste de navigation habituel du navire.

### Règle 13

#### *Sources d'énergie*

1. 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.

2. Une ou plusieurs sources d'énergie de réserve doivent être prévues à bord de tout navire pour alimenter les installations radioélectriques afin d'assurer les communications de détresse et de sécurité, en cas de défaillance des sources d'énergie électrique principale et de secours du navire. La ou les sources d'énergie de réserve doivent pouvoir faire fonctionner simultanément l'installation radioélectrique à ondes métriques prescrite à la règle 7.1.1 et, selon la ou les zones océaniques pour lesquelles le navire est équipé, soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques prescrite à la règle 9.1.1, soit l'installation radioélectrique à ondes hectométriques/décamétriques prescrite à la règle 10.2.1 ou 11.1, soit la station terrienne de navire INMARSAT prescrite à la règle 10.1.1 et l'une des charges supplémentaires mentionnées aux paragraphes 4, 5 et 8, pendant une durée d'au moins :

.1 une heure, à bord des navires construits le 1<sup>er</sup> février 1995 ou après cette date;

.2 une heure, à bord des navires construits avant le 1<sup>er</sup> février 1995, si la source d'énergie électrique de secours satisfait pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle II-1/42 ou 43, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques; et

.3 six heures, à bord des navires construits avant le 1<sup>er</sup> février 1995, si la source d'énergie électrique de secours n'a pas été prévue ou ne satisfait pas pleinement à toutes les prescriptions pertinentes de la règle II-1/42 ou 43, y compris les prescriptions visant l'alimentation des installations radioélectriques\*.

---

\* À titre indicatif, il est recommandé d'utiliser la formule ci-après pour déterminer la quantité d'électricité que doit fournir la source d'énergie de réchaque installation radioélectrique prescrite pour les conditions de détresse : moitié de la consommation de courant nécessaire pour l'émission +  
(continued...)

Il n'est pas nécessaire que la ou les sources d'énergie de réserve alimentent en même temps les installations radioélectriques à ondes décamétriques et celles à ondes hectométriques indépendantes.

3. La ou les sources d'énergie de réserve doivent être indépendantes de la puissance propulsive du navire et du réseau électrique du navire.

4. Lorsque, outre l'installation radioélectrique à ondes métriques, deux ou plusieurs des autres installations radioélectriques mentionnées au paragraphe 2 peuvent être raccordées à la ou aux sources d'énergie de réserve, celles-ci doivent pouvoir alimenter en même temps, pendant la durée spécifiée, selon le cas, au paragraphe 2.1, 2.2 ou 2.3, l'installation radioélectrique à ondes métriques et :

.1 toutes les autres installations radioélectriques qui peuvent être raccordées à la ou aux sources d'énergie de réserve en même temps; ou

.2 celle des autres installations radioélectriques qui consomme le plus d'énergie, si l'on ne peut raccorder qu'une des autres installations radioélectriques à la ou aux sources d'énergie de réserve en même temps que l'installation radioélectrique à ondes métriques.

5. La ou les sources d'énergie de réserve peuvent être utilisées pour fournir l'éclairage électrique prescrit à la règle 6.2.4.

6. Lorsqu'une source d'énergie de réserve est constituée d'une ou de plusieurs batteries d'accumulateurs rechargeables :

.1 un moyen de recharger automatiquement ces batteries doit être prévu, qui soit capable de les recharger, jusqu'à la capacité minimale requise, dans un délai de 10 heures; et

.2 la capacité de la ou des batteries doit être vérifiée en utilisant une méthode appropriée\*, à des intervalles ne dépassant pas 12 mois, lorsque le navire n'est pas à la mer.

7. Les batteries d'accumulateurs qui constituent une source d'énergie de réserve doivent être placées et installées de manière à :

.1 assurer le service le meilleur;

.2 avoir une durée de vie raisonnable;

.3 offrir un degré de sécurité raisonnable;

.4 demeurer à des températures conformes aux spécifications du fabricant, qu'elles soient en charge ou au repos; et

---

(...continued)

consommation de courant nécessaire pour la réception + consommation de courant de toutes charges additionnelles.

\* Un moyen de vérifier la capacité d'une batterie d'accumulateurs consiste à décharger puis à recharger complètement la batterie en utilisant le cou- temps normaux d'exploitation (10 heures, par exemple). L'état de charge peut être vérifié à n'importe quel moment, mais il convient, ce faisant, de décharger la batterie lorsque le navire est à la mer.

.5 fournir, lorsqu'elles sont à pleine charge, au moins le nombre minimal d'heures de fonctionnement prescrit, quelles que soient les conditions météorologiques.

8. Si une installation radioélectrique prescrite au présent chapitre a besoin de recevoir constamment des données du matériel de navigation ou des autres équipements du navire pour fonctionner correctement, des moyens doivent être prévus pour garantir que ces données lui seront fournies continuellement en cas de défaillance de la source d'énergie électrique principale ou de secours du navire.

#### Règle 14

##### *Normes de fonctionnement*

1. Tout le matériel auquel s'applique le présent chapitre doit être d'un type approuvé par l'Administration. Sous réserve du paragraphe 2, ce matériel doit satisfaire à des normes de fonctionnement appropriées qui ne soient pas inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation\*.

---

\* Il convient de se reporter aux normes de fonctionnement ci-après que l'Organisation a adoptées par les résolutions mentionnées ou qu'elle doit mettre au point :

- .1 Matériel à impression directe à bande étroite pour la réception d'avertissements concernant la météorologie et la navigation et de renseignements urgents destinés aux navires (résolution de l'Assemblée A.525(13)).
- .2 Prescriptions générales applicables au matériel radioélectrique de bord qui fera partie du futur système mondial de détresse et de sécurité en mer (résolution de l'Assemblée A.569(14)).
- .3 Stations terriennes de navire permettant d'assurer des communications bidirectionnelles (résolution de l'Assemblée A.608(15)).
- .4 Installations radioélectriques à ondes métriques pour les communications vocales et l'appel sélectif numérique (résolution de l'Assemblée A.609(15)).
- .5 Installations radioélectriques de bord à ondes hectométriques pour les communications vocales et l'appel sélectif numérique (résolution de l'Assemblée A.610(15)).
- .6 Installations radioélectriques de bord à ondes hectométriques et décamétriques pour les communications vocales, l'impression directe à bande étroite et l'appel sélectif numérique (résolution de l'Assemblée A.613(15)).
- .7 Radiobalises de localisation des sinistres par satellite pouvant surnager librement et émettant sur 406 MHz (résolution de l'Assemblée A.611(15)).
- .8 Répondeurs radar pour embarcations et radeaux de sauvetage destinés à être utilisés lors des opérations de recherche et de sauvetage (résolution de l'Assemblée A.604(15)).
- .9 Radiobalises de localisation des sinistres à ondes métriques pouvant surnager librement (résolution de l'Assemblée A.612(15)).
- .10 Stations terriennes de navire INMARSAT de type C permettant d'émettre

(continued...)

2. L'Administration peut, à sa discrétion, exempter le matériel installé avant les dates prescrites à la règle 1, de la pleine application des normes de fonctionnement appropriées à condition que ce matériel soit compatible avec celui qui satisfait aux normes de fonctionnement et compte dûment tenu des critères que l'Organisation pourrait adopter en rapport avec ces normes.

#### Règle 15

##### *Prescriptions relatives à l'entretien*

1. Le matériel doit être conçu de manière que les éléments principaux puissent être remplacés aisément, sans qu'il soit besoin de procéder à de nouveaux étalonnages ou réglages compliqués.

2. S'il y a lieu, le matériel doit être construit et installé de manière à être aisément accessible aux fins d'inspection et d'entretien à bord.

3. Des instructions satisfaisantes doivent être fournies pour permettre au matériel d'être exploité et entretenu correctement, compte tenu des recommandations de l'Organisation\*.

4. Des outils et pièces de rechange satisfaisants doivent être fournis pour permettre l'entretien du matériel.

5. L'Administration doit veiller à ce que le matériel radioélectrique prescrit au présent chapitre soit entretenu de manière à garantir la disponibilité des fonctions à assurer en application de la règle 4 et à satisfaire aux normes de fonctionnement recommandées pour ce matériel.

6. À bord des navires qui effectuent des voyages dans les zones océaniques A1 et A2, la disponibilité doit être assurée en appliquant des méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre, une capacité d'entretien électronique en mer ou une combinaison de ces méthodes, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration.

---

#### (...continued)

et de recevoir des communications par impression directe (MSC 55/25, annexe 4).

.11 Équipement d'appel de groupe amélioré (MSC 55/25, annexe 5).

.12 Radiobalises de localisation des sinistres pouvant surnager librement et émettant à 1,6 GHz par l'intermédiaire des satellites géostationnaires du système INMARSAT (MSC 55/25, annexe 7).

.13 Dispositifs permettant au matériel radioélectrique de secours de se dégager pour surnager librement et de se mettre en marche (MSC 55/25, annexe 6).

\* Il convient de se reporter à la recommandation sur les prescriptions générales applicables au matériel radioélectrique de bord qui fera partie du 1 mondial de détresse et de sécurité en mer (résolution A.569(14)).

7. À bord des navires qui effectuent des voyages dans les zones océaniques A3 et A4, la disponibilité doit être assurée en appliquant une combinaison d'au moins deux méthodes comme l'installation en double du matériel, un entretien à terre ou une capacité d'entretien électronique en mer, telles qu'elles peuvent être approuvées par l'Administration, compte tenu des recommandations de l'Organisation.

8. Alors que toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir le matériel en bon état de marche afin qu'il puisse assurer toutes les fonctions spécifiées à la règle 4, on ne doit pas considérer le mauvais fonctionnement du matériel destiné à assurer les radiocommunications d'ordre général prescrites à la règle 4.8 comme rendant un navire inapte à prendre la mer ou comme une raison suffisante pour le retenir dans un port où il n'est guère facile de procéder à la réparation, sous réserve que ce navire soit capable d'assurer toutes les fonctions de détresse et de sécurité.

#### Règle 16

##### *Personnel chargé des radiocommunications*

Tout navire doit avoir à bord du personnel dont les qualifications en matière de radiocommunications de détresse et de sécurité sont jugées satisfaisantes par l'Administration. Le personnel doit être titulaire des certificats spécifiés, comme il convient, dans le Règlement des radiocommunications, l'un quelconque des membres de ce personnel pouvant être désigné principal responsable des radiocommunications pendant les cas de détresse.

#### Règle 17

##### *Registres de bord radioélectriques*

Tous les événements intéressant le service de radiocommunications qui semblent avoir de l'importance pour la sauvegarde de la vie humaine en mer doivent être consignés dans un registre à la satisfaction de l'Administration et conformément aux prescriptions du Règlement des radiocommunications.»

## CHAPITRE V

### SÉCURITÉ DE LA NAVIGATION

#### Règle 1

##### *Application*

Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique à tous les navires pour tous les voyages, à l'exception des navires de guerre et des navires naviguant exclusivement sur les Grands Lacs de l'Amérique du Nord et sur les eaux qui les relient entre eux ou en sont tributaires, limitées à l'est par la porte aval de l'écluse Saint-Lambert à Montréal, dans la province du Québec (Canada).

#### Règle 2

##### *Messages de danger*

a) Le capitaine de tout navire qui se trouve en présence de glaces ou d'une épave dangereuses, de tout autre danger immédiat pour la navigation ou d'une tempête tropicale, qui rencontre des températures de l'air inférieures au point de congélation, associées à des vents de force tempête, provoquant de graves accumulations de glace sur les superstructures, ou qui rencontre des vents de force égale ou supérieure à 10 (échelle Beaufort) pour lesquels aucun avis de tempête n'a été reçu, est tenu d'en informer par tous les moyens dont il dispose les navires dans le voisinage, ainsi que les autorités compétentes par l'intermédiaire du premier point de la côte avec lequel il peut communiquer. Aucune forme spéciale de transmission n'est imposée. L'information peut être transmise soit en clair (de préférence en anglais), soit au moyen du Code international de signaux. Elle devrait être diffusée à tous les navires dans le voisinage et envoyée au premier point de la côte avec lequel la communication peut se faire en le priant de la transmettre aux autorités compétentes.

b) Chaque Gouvernement contractant prend les mesures nécessaires pour que toute information reçue concernant un danger prévu au paragraphe a) de la présente règle soit promptement portée à la connaissance des intéressés et communiquée aux autres gouvernements auxquels elle peut être utile.

c) La transmission des messages concernant ces dangers est gratuite pour les navires intéressés.

d) Tous les messages transmis par voie radioélectrique en vertu du paragraphe a) de la présente règle sont précédés du signal de sécurité en utilisant la procédure prescrite par le Règlement des radiocommunications tel qu'il est défini dans la règle 2 du chapitre IV.

Règle 3

*Information requise dans les messages de danger*

Les renseignements suivants doivent être fournis dans les messages de danger :

a) *Glaces, épaves et autres dangers immédiats pour la navigation* :

- i) la nature de la glace, de l'épave ou du danger observés;
- ii) l'emplacement de la glace, de l'épave ou du danger lors de la dernière observation;
- iii) la date et l'heure («temps universel coordonné») de la dernière observation.

b) *Tempêtes tropicales* (ouragans aux Antilles, typhons dans les mers de Chine, cyclones dans l'océan Indien et tempêtes de même nature dans les autres régions) :

- i) un message signalant qu'une tempête tropicale a été rencontrée. Cette obligation devrait être comprise dans un esprit large, et l'information devrait être transmise toutes les fois que le capitaine a lieu de croire qu'une tempête tropicale est en cours de formation ou sévit dans son voisinage;
- ii) la date, l'heure («temps universel coordonné») et la position du navire au moment où l'observation a été faite;
- iii) le plus de renseignements possible concernant :
  - la pression barométrique de préférence corrigée (en indiquant si elle est évaluée en millibars, en millimètres ou en pouces, et si la lecture a été corrigée ou non);
  - la tendance barométrique (le changement survenu dans la pression barométrique au cours des trois dernières heures);
  - la direction vraie du vent;
  - la force du vent (échelle Beaufort);
  - l'état de la mer (calme, modérée, forte, démontée);
  - la houle (faible, modérée, forte) et la direction vraie d'où elle vient. Une indication de la période ou de la longueur de la houle (courte, moyenne, longue) serait également utile;
  - la route vraie et la vitesse du navire.

c) *Observations ultérieures*

Lorsqu'un capitaine a signalé une tempête tropicale ou toute autre tempête dangereuse, il est souhaitable mais non obligatoire qu'il effectue des observations ultérieures et les transmette toutes les heures si possible, mais en tout cas à des intervalles n'excédant pas trois heures, aussi longtemps que le navire reste sous l'influence de la tempête.

d) *Vents de force égale ou supérieure à 10 (échelle Beaufort), pour lesquels aucun avis de tempête n'a été reçu*



Le présent paragraphe vise les tempêtes autres que les tempêtes tropicales mentionnées au paragraphe b) de la présente règle; lorsqu'une tempête de ce genre est rencontrée, le message envoyé doit contenir des renseignements semblables à ceux qui sont énumérés au paragraphe b), à l'exception des informations relatives à l'état de la mer et à la houle.

e) *Températures de l'air inférieures au point de congélation associées à des coups de vents violents et provoquant une grave accumulation de glace sur les superstructures :*

- i) date et heure «UTC»;
- ii) température de l'air;
- iii) température de la mer (si possible);
- iv) force et direction du vent.

#### *Exemples*

##### *Glace*

TTT Glace. Grand iceberg aperçu à 4605N., 4410W., à 0800 «UTC». 15 mai.

##### *Épave*

TTT Épave. Épave observée presque submergée à 4006N., 1243W., à 1630 «UTC». 21 avril.

##### *Danger pour la navigation*

TTT Navigation. Bateau phare Alpha pas à son poste. 1800 «UTC». 3 janvier.

##### *Tempête tropicale*

TTT Tempête. 0030 «UTC». 18 août. 2004N., 11354E. Baromètre corrigé 994 millibars, tendance à la baisse 6 millibars. Vent NW., force 9, forts grains. Forte houle de l'est. Route 067, 5 noeuds.

TTT Tempête. Les apparences indiquent l'approche d'un ouragan. 1300 «UTC». 14 septembre. 2200N., 7236W. Baromètre corrigé 29,64 pouces, tendance à la baisse 0,015 pouce. Vent NE., force 8, grains de pluie fréquents. Route 035, 9 noeuds.

TTT Tempête. Les conditions indiquent la formation d'un cyclone intense. 0200 «UTC». 4 mai. 1620N., 9203E. Baromètre non corrigé 753 millimètres, tendance à la baisse 5 millimètres. Vent S., quart SW., force 5. Route 300, 8 noeuds.

TTT Tempête. Typhon dans le SE. 0300 «UTC». 12 juin. 1812N., 12605E. Le baromètre baisse rapidement. Le vent augmente du nord.

TTT Tempête. Vent de force 11, pas d'avis de tempête reçu. 0300 «UTC». 4 mai. 4830N., 30W. Baromètre corrigé 983 millibars, tendance à la baisse 4 millibars, vent SW., force 11 variable, route 260, 6 noeuds.

##### *Givrage*

TTT formation inquiétante de givre. 1400 «UTC». Z 2 mars. 69N., 10W. Température de l'air 18. Température de la mer 29. Vent NE., force 8.

Règle 4

*Services météorologiques*

a) Les Gouvernements contractants s'engagent à encourager les navires à la mer à recueillir des renseignements d'ordre météorologique et à veiller à ce que ceux-ci soient examinés, diffusés et échangés de la manière la plus efficace pour faciliter la navigation. Les Administrations doivent favoriser l'emploi d'instruments présentant un haut degré d'exactitude et faciliter l'inspection de ces instruments, lorsqu'elle est requise.

b) En particulier, les Gouvernements contractants s'engagent à collaborer à l'application, dans la plus grande mesure possible, des dispositions météorologiques suivantes :

i) Avertir les navires des coups de vent, tempêtes et tempêtes tropicales, tant par la transmission de messages par voie radioélectrique que par l'usage de signaux appropriés sur des points de la côte.

ii) Transmettre journallement, par voie radioélectrique, des bulletins météorologiques à l'usage de la navigation et donnant des renseignements sur les conditions météorologiques, l'état de la mer et l'état des glaces, ainsi que des prévisions et, si possible, des informations complémentaires suffisantes pour permettre l'établissement en mer de cartes météorologiques simples et encourager en outre la transmission par fac-similé de cartes météorologiques appropriées.

iii) Établir et diffuser toutes publications pouvant être nécessaires à l'exécution efficace du travail météorologique en mer et assurer, dans la mesure du possible, la publication et la communication de cartes quotidiennes du temps pour l'information des navires en partance.

iv) Prendre des mesures pour que les navires sélectionnés soient pourvus d'instruments contrôlés (tels que baromètre, barographe, psychromètre et appareil permettant de mesurer la température de la mer) destinés à être employés à cette fin et effectuent des observations météorologiques aux heures standards principales pour des observations synoptiques de surface (au moins quatre fois par jour lorsque les conditions le permettent); encourager d'autres navires à effectuer des observations sous une forme modifiée, en particulier lorsqu'ils se trouvent dans des régions où la navigation est peu intense, étant entendu que ces navires transmettront ces observations par voie radioélectrique dans l'intérêt des divers services météorologiques officiels et répéteront leurs informations dans l'intérêt des navires se trouvant à proximité. Dans le voisinage d'une tempête tropicale ou d'une tempête tropicale présumée, les navires doivent être encouragés à effectuer et à transmettre leurs observations, chaque fois qu'il est possible, à des intervalles plus fréquents, compte tenu cependant du fait que les officiers du navire peuvent être occupés par les tâches de la navigation pendant la durée de la tempête.



- 2) d'un compas de route magnétique, à moins que les renseignements sur le cap donnés par le compas étalon prévu à l'alinéa 1) ne soient fournis au poste principal de commande, sous une forme clairement lisible par le timonier;
  - 3) de moyens appropriés de communication entre l'emplacement du compas étalon et le poste habituel de contrôle de la navigation qui soient jugés satisfaisants par l'Administration; et
  - 4) de moyens permettant de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon qui se rapproche le plus possible de 360 degrés.
- ii) Chaque compas magnétique visé à l'alinéa i) doit être convenablement compensé et le tableau ou la courbe des déviations résiduelles doit se trouver à bord à tout moment.
  - iii) Il doit exister à bord un compas magnétique de rechange qui puisse être utilisé à la place du compas étalon, à moins que le navire ne soit pourvu d'un compas de route tel que celui mentionné à l'alinéa i) 2) ou d'un gyrocompas.
  - iv) Si elle estime qu'il n'est ni raisonnable ni nécessaire d'exiger la présence à bord d'un compas magnétique étalon et si la nature du voyage, la proximité du navire de la terre ou le type du navire ne justifient pas l'utilisation d'un compas étalon, l'Administration peut exempter de cette obligation des navires ou des catégories de navires déterminés, à condition qu'ils aient tous à leur bord un compas de route satisfaisant.
- c) Les navires d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux doivent, dans la mesure où l'Administration le juge raisonnable et possible en pratique, être pourvus d'un compas de route et de moyens permettant de prendre des relèvements.
- d) Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date doivent être pourvus d'un gyrocompas qui satisfasse aux prescriptions suivantes :
- i) le gyrocompas principal ou un répéteur de gyrocompas doit être clairement lisible par le timonier au poste principal de commande;
  - ii) les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux doivent être pourvus d'un ou de plusieurs répéteurs de gyrocompas convenablement placés pour permettre de prendre des relèvements sur un arc de l'horizon qui se rapproche le plus possible de 360 degrés.
- e) Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 1984 qui effectuent des voyages internationaux doivent être pourvus d'un gyrocompas qui satisfasse aux prescriptions du paragraphe d).
- «f) Les navires qui sont pourvus de postes de commande de secours de l'appareil à gouverner doivent être équipés au moins d'un téléphone ou autre moyen de télécommunications permettant de transmettre à ces postes les renseignements sur le cap. Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 construits le 1<sup>er</sup> février 1992 ou après cette date doivent en outre être équipés de moyens

permettant de fournir visuellement les indications du compas au poste de commande de secours de l'appareil à gouverner.»

«g) Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date et les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1600 tonneaux construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 1984 doivent être pourvus d'une installation radar. À compter du 1<sup>er</sup> février 1995, cette installation radar doit être capable de fonctionner dans la bande de fréquences 9 GHz. En outre, après le 1<sup>er</sup> février 1995, les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions, ainsi que les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux, lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux, doivent être pourvus d'une installation radar capable de fonctionner dans la bande de fréquences 9 GHz. L'Administration peut exempter de l'application des prescriptions du paragraphe r) les navires à passagers d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux et les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux mais inférieure à 500 tonneaux, sous réserve que le matériel soit pleinement compatible avec le répondeur radar de recherche et de sauvetage.

h) Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux doivent être pourvus de deux installations radar capables de fonctionner indépendamment l'une de l'autre. À compter du 1<sup>er</sup> février 1995, l'une au moins de ces installations radar doit être capable de fonctionner dans la bande de fréquences 9 GHz.»

i) Des installations de pointage des renseignements radar doivent être prévues sur la passerelle de navigation des navires qui, conformément aux prescriptions des paragraphes g) ou h), doivent être pourvus d'une installation radar. À bord des navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux 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.

j) i) Une aide de pointage radar automatique doit être installée sur :

1) les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date;

2) les navires-citernes construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 1984 dans les délais ci-après :

aa) avant le 1<sup>er</sup> janvier 1985 pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 40 000 tonneaux;

bb) avant le 1<sup>er</sup> janvier 1986 pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 10 000 tonneaux mais inférieure à 40 000 tonneaux;

3) les navires, autres que les navires-citernes construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 1984, dans les délais ci-après :

aa) avant 1<sup>er</sup> septembre 1986 pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 40 000 tonneaux;

- bb) avant le 1<sup>er</sup> septembre 1987 pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 tonneaux mais inférieure à 40 000 tonneaux;
- cc) avant le 1<sup>er</sup> septembre 1988 pour les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 15 000 tonneaux mais inférieure à 20 000 tonneaux.
- ii) Les aides de pointage radar automatiques installées avant le 1<sup>er</sup> septembre 1984 qui ne répondent pas entièrement aux normes de fonctionnement adoptées par l'Organisation\* peuvent être maintenues en service jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1991, à la discrétion de l'Administration.
- iii) L'Administration peut exempter un navire de prescriptions énoncées dans le présent paragraphe au cas où elle estime que le port d'un tel matériel n'est ni raisonnable ni nécessaire, ou si le navire doit être définitivement retiré du service dans un délai de deux années après la date appropriée de mise en oeuvre des prescriptions.
- k) Lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux, les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux construits avant le 25 mai 1980 et les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux construits le 25 mai 1980 ou après cette date doivent être pourvus d'un sondeur à écho.
- l) Lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux, les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date doivent être pourvus d'un indicateur de vitesse et de distance. Les navires qui doivent, en application des dispositions du paragraphe j), être équipés d'aides de pointage radar automatiques, doivent être pourvus d'un indicateur de vitesse et de distance sur l'eau.
- m) Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 1984 et les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date doivent être équipés de 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. Tous ces indicateurs doivent être lisibles depuis le poste de contrôle.
- n) Les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 000 tonneaux construits le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date doivent être pourvus d'un indicateur de taux de giration.
- o) Sous réserve des dispositions des règles I/7b) ii), I/8 et I/9, bien que toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour maintenir en bon état de fonctionnement les appareils mentionnés aux paragraphes d) à n), un défaut de fonctionnement des appareils ne doit pas être considéré comme rendant le navire inapte à prendre

---

\* Il convient de se reporter aux Normes de fonctionnement des aides de pointage radar automatiques (APRA), qui ont été adoptées par l'Organis: (résolution A.422(XI)).

la mer ou comme un motif suffisant pour retarder son départ d'un port où les réparations ne peuvent être effectuées.

«p) Lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux, les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux doivent être pourvus d'un radiogoniomètre. L'Administration peut exempter un navire de cette prescription si elle estime que la présence d'un tel matériel à bord n'est ni raisonnable ni nécessaire ou si le navire est pourvu d'un autre matériel de radionavigation qui convienne tout au long des voyages prévus.

q) Jusqu'au 1<sup>er</sup> février 1999, les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 tonneaux construits le 25 mai 1980 ou après cette date mais avant le 1<sup>er</sup> février 1995, lorsqu'ils effectuent des voyages internationaux, doivent être pourvus d'un matériel radioélectrique permettant le radioralliement sur la fréquence radiotéléphonique de détresse.»

r) Tout matériel installé conformément à la présente règle doit être d'un type approuvé par l'Administration. Le matériel installé à bord d'un navire le 1<sup>er</sup> septembre 1984 ou après cette date doit être conforme à des normes de fonctionnement appropriées équivalant au moins à celles adoptées par l'Organisation\*. L'Administration peut décider que le matériel n'a pas à être pleinement conforme aux normes de fonctionnement le concernant s'il a été installé avant l'adoption de ces normes, compte dûment tenu des critères recommandés que l'Organisation pourrait adopter en rapport avec lesdites normes.

s) Lorsqu'elle est conçue pour constituer un ensemble remorqueur-chaland spécialisé et intégré, une unité composite reliée par un lien rigide et formée par un navire pousseur et un navire poussé doit être considérée comme un seul navire aux fins de la présente règle.

t) Si l'application des dispositions de la présente règle exige que des transformations de structure soient apportées aux navires construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 1984, l'Administration peut autoriser un prolongement du délai prévu pour l'installation du matériel exigé jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre 1989 au plus tard, en tenant compte de la première mise en cale sèche prévue pour le navire considéré aux termes des présentes règles.

u) Sous réserve des autres dispositions de la présente règle, l'Administration peut accorder à titre individuel à certains navires des exemptions de caractère partiel ou conditionnel lorsque le navire considéré effectue un voyage au cours duquel la distance maximale à laquelle il s'éloigne de la côte, la longueur et la

---

\* Il convient de se reporter aux recommandations suivantes adoptées par l'Organisation dans les résolutions indiquées :  
Recommandation sur les prescriptions générales applicables aux aides électroniques à la navigation (résolution A.281(VIII))  
Recommandation sur la présence à bord de compas magnétiques (résolution A.382(X))  
Recommandation sur les normes de fonctionnement des gyrocompas (résolution A.424(XI))  
Recommandation sur les normes de fonctionnement du matériel radar (résolution A.477(XII))  
Normes de fonctionnement des aides de pointage radar automatiques (résolution A.422(XI))  
Recommandation relative aux normes de fonctionnement des sondeurs à écho (résolution A.224(VII))  
Recommandation sur les normes de fonctionnement des indicateurs de vitesse et de distance (résolution A.478(XII))  
Normes de fonctionnement des indicateurs de taux de giration (résolution A.526(13)).

nature du voyage, l'absence des risques habituels de la navigation et autres conditions affectant la sécurité sont telles que l'application intégrale des dispositions de la présente règle n'est ni raisonnable ni nécessaire. Pour décider si elle accordera ou non des exemptions à un navire particulier, l'Administration doit considérer les incidences que cette exemption peut avoir sur la sécurité de tous les autres navires.



Règle 13

*Équipage*

«a) Les Gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver ou, si c'est nécessaire, à adopter toute mesure ayant pour objet de s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer tous les navires ont à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité\*.

b) Tout navire auquel s'applique le chapitre I de la présente Convention doit être pourvu d'un document approprié spécifiant les effectifs de sécurité, ou d'un document équivalent, délivré par l'Administration et attestant que le navire a à son bord les effectifs minimaux de sécurité jugés nécessaires pour satisfaire aux dispositions du paragraphe a).»

Règle 14

*Aides à la navigation*

«Les Gouvernements contractants conviennent d'assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation dans la mesure où, à leur avis, ces mesures se justifient par l'intensité de la navigation et par le degré de risque; il convient également d'assurer que les renseignements relatifs à ces aides seront mis à la disposition de tous les intéressés.»

Règle 20

*Publications nautiques*

Tous les navires doivent être pourvus des cartes, instructions nautiques, livres des phares, avis aux navigateurs, annuaires des marées et autres publications nautiques appropriées tenues à jour qui peuvent être nécessaires au cours du voyage.

Règle 21

*Code international de signaux*

«Tous les navires qui, conformément à la présente Convention, sont tenus de posséder des installations radiotélégraphiques, doivent être munis du Code international de signaux. Cette publication doit également être présente à bord de tout autre navire qui, de l'avis de l'Administration, peut en avoir l'usage.»

---

\* Il convient de se reporter aux Principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité, qui ont adoptés par l'Organisation (ré A.481(XII)).

## CHAPITRE VIII

### NAVIRES NUCLÉAIRES

#### Règle 1

##### *Application*

Les règles du présent chapitre s'appliquent à tous les navires nucléaires à l'exception des navires de guerre.

#### Règle 2

##### *Application des autres chapitres*

Les règles figurant dans les autres chapitres de la présente Convention s'appliquent aux navires nucléaires sous réserve des modifications prévues par le présent chapitre\*.

#### Règle 3

##### *Exemptions*

Un navire nucléaire ne peut, en aucun cas, être exempté des prescriptions de l'une quelconque des règles de la présente Convention.

#### Règle 4

##### *Approbaton de l'installation du réacteur*

La conception, la construction et les normes de contrôle en usine et de montage de l'installation du réacteur doivent être jugées satisfaisantes par l'Administration et approuvées par celle-ci. Elles doivent tenir compte des limites qu'impose aux visites l'existence d'un rayonnement.

---

\* Il convient de se reporter au Recueil de règles de sécurité applicables aux navires de commerce nucléaires (résolution A.491(XII)) qui complète les prescriptions du présent chapitre.

Règle 5

*Adaptation de l'installation du réacteur  
aux conditions du service à bord*

L'installation du réacteur doit être conçue en fonction des conditions particulières du service à bord du navire dans toutes les circonstances, normales ou exceptionnelles, de la navigation.

Règle 6

*Protection contre le rayonnement*

L'Administration prend les mesures nécessaires pour vérifier qu'il n'existe pas de risques déraisonnables provenant du rayonnement ou de toute autre cause d'origine nucléaire, à la mer comme au port, pour les personnes embarquées, les populations, les voies navigables, les aliments ou les eaux.

Règle 7

*Dossier de sécurité*

a) Il est établi un Dossier de sécurité afin de permettre l'évaluation de l'installation nucléaire et de la sécurité du navire et de vérifier qu'il n'existe pas de risques déraisonnables provenant du rayonnement ou de toute autre cause d'origine nucléaire, à la mer comme au port, pour les personnes embarquées, les populations, les voies navigables, les aliments ou les eaux. Ce Dossier doit être soumis pour approbation à l'examen de l'Administration. Il doit être constamment tenu à jour.

b) Le Dossier de sécurité est mis suffisamment à l'avance à la disposition des Gouvernements contractants des pays dans lesquels le navire nucléaire doit se rendre afin que ceux-ci puissent évaluer la sécurité du navire.

Règle 8

*Guide de conduite*

Il est établi un guide de conduite complet et détaillé contenant, à l'intention du personnel, des renseignements et des directives pour l'aider, dans l'exercice de ses fonctions, à résoudre toutes les questions qui concernant la conduite de l'installation nucléaire et qui ont une importance particulière en matière de sécurité. Ce guide de conduite doit être soumis pour approbation à l'examen de l'Administration. Il doit être constamment tenu à jour; un exemplaire en est conservé à bord du navire.

Règle 9

*Visites*

Les visites des navires nucléaires doivent satisfaire aux prescriptions applicables de la règle 7 du chapitre I ou des règles 8, 9 et 10 de ce même chapitre, sauf dans la mesure où ces visites sont limitées par l'existence de radiations. En plus, les visites doivent satisfaire à toutes les prescriptions spéciales du Dossier de sécurité. Elles doivent, nonobstant les dispositions des règles 8 et 10 du chapitre I, être dans tous les cas effectuées au moins une fois par an.

Règle 10

*Certificats*

- a) Les dispositions du paragraphe a) de la règle 12 du chapitre I et de la règle 14 de ce même chapitre ne s'appliquent pas aux navires nucléaires.
- b) Un certificat, dit Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers, doit être délivré après inspection et visite à un navire nucléaire à passagers qui satisfait aux prescriptions des chapitres II-1, II-2, III, IV et VIII, et à toutes autres prescriptions applicables des présentes règles.
- c) Un certificat, dit Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge, doit être délivré après inspection et visite à un navire nucléaire de charge qui satisfait aux prescriptions de la règle 10 du chapitre I en matière de visite pour navires de charge, ainsi qu'aux prescriptions des chapitres II-1, II-2, III, IV et VIII et à toutes autres prescriptions applicables des présentes règles.
- d) Les Certificats de sécurité pour navire nucléaire à passagers et les Certificats de sécurité pour navire nucléaire de charge doivent établir que : «ce navire, qui est un navire nucléaire, satisfait à toutes les prescriptions du chapitre VIII de la Convention et est conforme au Dossier de sécurité approuvé pour le navire».
- e) La validité des Certificats de sécurité pour navire nucléaire à passagers et des Certificats de sécurité pour navire nucléaire de charge ne doit pas excéder douze mois.
- f) Les Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers et les Certificats de sécurité pour navire nucléaire de charge doivent être délivrés par l'Administration ou par toute personne ou organisation dûment autorisée par elle. Dans tous les cas, l'Administration assume l'entière responsabilité du certificat.

Règle 11

*Contrôle spécial\**

Outre les contrôles stipulés à la règle 19 du chapitre I, les navires nucléaires peuvent faire l'objet, avant l'entrée dans les ports des Gouvernements contractants ainsi qu'à l'intérieur de ces ports, d'un contrôle spécial qui a pour but de vérifier que le navire possède un certificat valable de sécurité pour navire nucléaire et qu'il ne présente pas de risque déraisonnable provenant du rayonnement ou de toute autre cause d'origine nucléaire, à la mer comme au port, pour les personnes embarquées, les populations, les voies navigables, les aliments ou les eaux.

Règle 12

*Accidents*

Au cas où se produirait un accident quelconque de nature à créer un danger pour l'environnement, le capitaine d'un navire nucléaire doit en informer immédiatement l'Administration. Le capitaine doit également aviser immédiatement les administrations compétentes de tout pays dans les eaux duquel le navire se trouve ou pénètre en état d'avarie.

---

\* Il convient de se reporter aux Recommandations de l'OMI et de l'AIEA relatives à la sécurité de l'utilisation des ports par les navires de commerce