

# Projet de règlement sur les cargos destinés à transporter du personnel industriel

**Base juridique:** Fixé par l'Autorité maritime norvégienne le 11 juin 2024 en vertu de la loi du 16 février 2007 n° 9 relative à la sécurité et à la sûreté des navires (loi sur la sécurité et la sûreté des navires), articles 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 21, 22, 43, 44 et 47, voir la délégation formelle du 16 février 2007 n° 171 et la délégation formelle du 31 mai 2007 n° 590.

## **Chapitre 1 Dispositions générales**

### **Article premier Champ d'application**

Le présent règlement s'applique aux cargos norvégiens d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres (L) ou d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux destinés à transporter plus de 12 membres de personnel industriel.

Pour les cargos étrangers d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres (L) ou d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 tonneaux destinés à transporter plus de 12 membres de personnel industriel, le présent règlement s'applique dans les eaux territoriales norvégiennes, y compris les eaux territoriales du Svalbard, et lorsque ces navires font escale dans des installations ou des structures norvégiennes situées dans la zone économique norvégienne et sur le plateau continental norvégien, comme spécifié à l'article 24.

Le terme «transporter» comprend à la fois le transfert et l'hébergement.

### **Article 2 Personnel industriel**

«Personnel industriel»: toutes les personnes transportées ou hébergées sur un navire à des fins d'activités industrielles en mer exercées à bord d'autres navires ou d'installations en mer.

«Activités industrielles en mer»: la construction, l'entretien, la désaffectation, l'exploitation ou la réparation d'installations offshore liées, mais sans s'y limiter, l'exploration et l'exploitation des ressources par les secteurs de l'énergie renouvelable ou des hydrocarbures, l'aquaculture, l'exploitation minière océanique ou des activités similaires.

Aux fins du présent règlement, les membres du personnel industriel ne doivent pas être traités ou considérés comme des passagers.

Si le navire est destiné à transporter ou à accueillir des personnes autres que l'équipage ou le personnel industriel, celles-ci doivent être incluses dans la détermination du nombre de personnel industriel.

«Équipage»: toutes les personnes se trouvant à bord d'un navire pour la navigation et l'entretien du navire et de ses machines, systèmes et dispositifs nécessaires à sa propulsion et à une navigation sûre ou pour la fourniture de services aux autres personnes à bord.

### **Article 3 de la Convention SOLAS chapitre XV et Recueil IP**

La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, 1974 (SOLAS), chapitre XV, adoptée par la résolution MSC.521(106) de l'OMI, ainsi que le Recueil international de règles relatives à la sécurité des navires qui transportent du personnel industriel (Recueil IP), adopté par la résolution MSC.527(106) de l'OMI, s'appliquent en tant que règlements aux navires relevant du champ d'application du présent règlement, avec les adaptations et dispositions supplémentaires énoncées dans le présent règlement.

### **Article 4 Certificats**

Les cargos d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux devant être munis d'un certificat de sécurité du personnel industriel conformément à l'article 3, voir SOLAS XV/5.1.3, doivent être munis de ce qui suit:

- a. certificats de sécurité pour les cargos effectuant des voyages à l'étranger; ou

- b. certificat de sécurité des engins à grande vitesse et un permis d'exploiter des engins à grande vitesse, conformément aux dispositions applicables aux cargos à grande vitesse construits le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après cette date, effectuant des voyages internationaux.

Pour les cargos d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux, les exigences de certification de l'article 3, voir SOLAS XV/5.1.1 et 5.1.3, sont réputées remplies en choisissant l'une des options suivantes:

- a. un certificat de commerce pour cargos, un certificat de sécurité radio et un permis de transporter du personnel industriel, voir l'article 20;
- b. un certificat de commerce pour cargos à grande vitesse transportant du personnel industriel et un permis d'exploiter des cargos à grande vitesse transportant du personnel industriel, voir le chapitre 2.

Les certificats prévus au premier alinéa b) et au deuxième alinéa b) peuvent être délivrés aux cargos définis comme engins à grande vitesse en vertu des articles 1.4.10 et 1.4.30 du Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (HSC), 2000.

### **Article 5 Exigences sanitaires**

La société doit s'assurer que le capitaine reçoit des documents confirmant l'aptitude physique et médicale du personnel industriel conformément à l'article A-I/9 du Code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW), applicable aux ingénieurs, ou à toute norme équivalente.

### **Article 6 Supervision**

Pour les navires tenus d'avoir un certificat de sécurité du personnel industriel ou un certificat de commerce pour les cargos à grande vitesse transportant du personnel industriel, la documentation doit être présentée conformément à la liste de dessins prescrite. Cette documentation doit démontrer la conformité aux exigences énoncées dans le présent règlement.

La société assure la surveillance des navires mentionnés à l'alinéa précédent:

- a. bien avant la date souhaitée pour toute surveillance obligatoire;
- b. dès que possible après la conclusion d'un contrat de construction, de transformation, de modification ou de réparation;
- c. en cas de suppression de classe dans une société de classification reconnue;
- d. en cas de transfert vers un registre de navires norvégien.

Pour les cargos d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a. les dispositions relatives à la visite et à la certification du Recueil IP, voir l'article 3, s'appliquent en conséquence au permis visé à l'article 4, deuxième alinéa, point a) et au certificat de commerce pour les cargos à grande vitesse conformément à l'article 4, deuxième alinéa, point b), dans la mesure où elles sont pertinentes.
- b. Les dispositions relatives à la visite et à la certification du Recueil HSC, 2000 s'appliquent en conséquence au certificat de commerce pour les cargos à grande vitesse conformément à l'article 4, deuxième alinéa, point b).
- c. Les inspections de la coque et des machines doivent être effectuées conformément aux règles spécifiées par une société de classification reconnue.

L'annexe 1 s'applique.

### **Article 7 Harmonisation des certificats**

La date d'expiration du certificat de sécurité du personnel industriel et du certificat de commerce pour les cargos à grande vitesse transportant du personnel industriel est harmonisée avec la date d'expiration du certificat de classe, lorsque le certificat est délivré par une société de classification reconnue.

Pour les navires non classés par une société de classification reconnue, la date d'expiration du certificat de sécurité du personnel industriel est harmonisée avec celle du certificat de sécurité de construction pour cargo.

## **Chapitre 2 Navires à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux**

### ***Article 8 SOLAS chapitre X et Recueil HSC 2000***

Le chapitre X de la Convention SOLAS sur les mesures de sécurité pour les engins à grande vitesse, modifié en dernier lieu par la résolution MSC.99(73) de l'OMI, et le Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (Recueil HSC 2000), modifié en dernier lieu par la résolution MSC.499(105) de l'OMI, s'appliquent en tant que règlements aux cargos à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux destinés à transporter plus de 12 membres du personnel industriel, avec les adaptations et dispositions supplémentaires énoncées dans le présent chapitre.

### ***Article 9 Prescriptions générales pour les composants structurels, mécaniques et électriques du navire***

Sauf disposition contraire, les composants structurels, mécaniques et électriques du navire doivent être conçus, construits et entretenus conformément aux règles applicables d'une société de classification reconnue.

### ***Article 10 Conditions de production pour les navires devant être construits en totalité ou en partie par des matériaux moulés***

Les navires destinés à la construction au moyen, entièrement ou partiellement, de matériaux moulés doivent suivre des processus de production dans des conditions et des lieux prévus par les règles applicables d'une société de classification reconnue. Des documents doivent être disponibles pour démontrer que la production, les conditions de production, l'utilisation des matériaux, etc. sont conformes aux dispositions réglementaires applicables.

### ***Article 11 Renforcement structurel***

Si le navire doit être amarré à côté d'autres structures ou fixé à d'autres structures, les zones exposées de la structure du navire doivent être conçues et renforcées pour résister aux charges auxquelles ils seront soumis. Lors de la détermination des zones susceptibles d'être soumises à des charges supplémentaires, il convient également de tenir compte du risque de contact accidentel entre le navire et l'autre structure.

### ***Article 12 Inspections du fond de l'embarcation***

Le paragraphe 1.5 du Recueil HSC 2000 s'applique avec une modification précisant que, au lieu de procéder à une inspection en cale sèche du fond du bâtiment à chaque renouvellement et à chaque visite périodique, deux inspections en cale sèche du fond du bâtiment doivent être effectuées au cours d'une période de cinq ans, à intervalles n'excédant pas 36 mois.

### ***Article 13 Certificats***

Les cargos à grande vitesse d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux, conformément au chapitre 1 et à l'article 8, peuvent être munis d'un certificat de commerce pour les cargos à grande vitesse transportant du personnel industriel et d'un permis d'exploitation de cargos à grande vitesse transportant du personnel industriel.

Conformément au paragraphe 1.9.3 du Recueil HSC 2000, le permis d'exploitation et le Manuel opérationnel de route doivent inclure toutes les conditions opérationnelles prescrites par les États des ports le long du trajet. La société est tenue de soumettre des informations sur ces conditions à l'autorité maritime norvégienne, et elle doit être reçue avant la délivrance d'un permis d'exploitation.

#### **Article 14 Stabilité des dommages pour les navires d'une longueur inférieure à 45 mètres ( $L_h$ )**

Pour les navires d'une longueur inférieure à 45 mètres ( $L_h$ ), les articles 2.6.7, 2.6.9, 2.6.10 et 2.6.11 du Recueil HSC 2000 s'appliquent comme suit: les articles 2.6.7, 2.6.9, 2.6.10 et 2.6.11 du Recueil HSC 2000 s'appliquent au tiers avant de la longueur du navire, où des dommages peuvent survenir n'importe où, y compris à travers des cloisons transversales étanches. L'article 2.6.9.2.1.1 du Recueil HSC 2000 ne s'applique pas.

L'article 2.6.7 du Recueil HSC 2000 s'applique également aux zones restantes du navire, mais les dommages sont supposés être confinés entre les cloisons étanches de la quille au pont et du côté du navire à l'axe du navire.

La «Longueur ( $L_h$ )» est définie comme la longueur du navire telle que définie à l'article 1.4.33 du Recueil HSC 2000.

#### **Article 15 Combinaisons d'immersion**

Au lieu de combinaisons d'immersion conformément aux articles 8.3.7 et 8.3.8 du Recueil HSC 2000, les combinaisons d'immersion doivent être mises à la disposition de tous les membres d'équipage à bord.

#### **Article 16 Bateau de sauvetage**

Cet article remplace l'article 8.10.6 du Recueil HSC 2000.

Les navires d'une longueur inférieure à 30 mètres ( $L_h$ ) sont exemptés du transport d'un bateau de sauvetage, à condition que les conditions suivantes soient remplies:

- a. Le navire est conçu pour faciliter la récupération hors de l'eau d'une personne en détresse.
- b. Le navire est suffisamment maniable pour s'approcher et récupérer en toute sécurité la personne de l'eau dans toutes les conditions.
- c. L'observation depuis le pont au poste de position permet de surveiller la récupération d'une personne en détresse de l'eau.
- d. Le navire est équipé d'un appareil de levage facilement accessible, préparé pour l'utilisation et dimensionné pour une charge statique d'au moins 200 kg si le franc-bord dépasse 1 mètre.

#### **Article 17 Dispositions supplémentaires concernant la formation spécifique au navire**

Le règlement sur la construction, l'équipement et l'exploitation d'engins à grande vitesse utilisés comme navires à passagers ou cargos visés par l'article 36, troisième alinéa, relatif au système de formation et d'évaluation du niveau de compétence propre à l'équipage en vertu de l'article 18.3 du Recueil HSC 2000, s'applique en conséquence.

#### **Article 18 Manuel d'utilisation**

Le manuel d'utilisation de l'engin, tel qu'exigé par l'article 18.2.1 du Recueil HSC 2000, doit également contenir des informations sur la vitesse de sécurité par rapport à l'état de la mer et toute limitation de la pilotabilité.

#### **Article 19 Système de réception sonore**

L'article 13.14 du Recueil HSC 2000 concernant le système de réception sonore ne s'applique pas aux navires d'une longueur inférieure à 30 mètres ( $L_h$ ).

### **Chapitre 3 Dispositions finales**

#### **Article 20 Permis de transporter du personnel industriel**

Les cargos d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux peuvent être munis d'un permis de transporter plus de 12 membres du personnel industriel en vertu du présent article.

Pour obtenir un permis conformément au premier alinéa, une demande écrite doit être présentée, accompagnée d'une documentation prouvant que le navire satisfait aux mêmes exigences que les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tonneaux, qui doivent être munis d'un certificat de sécurité du personnel industriel. L'annexe 1 s'applique.

Sous réserve du respect des objectifs et des exigences fonctionnelles du chapitre XV de la convention SOLAS et du Recueil IP, l'Autorité maritime norvégienne peut accorder des dérogations aux exigences suivantes:

- a. les exigences jugées moins critiques pour le navire en raison de sa taille ou d'autres raisons évidentes;
- b. des exigences qui ne sont pas pratiquement raisonnables, à condition que les mesures compensatoires garantissent un niveau de sécurité équivalent.

Le permis sera inclus dans le certificat de commerce du navire, ainsi que des informations sur toutes les restrictions et conditions applicables. La validité du permis s'aligne sur celle du certificat de commerce. Les dispositions relatives à la validité, à la date d'expiration, aux visites, etc., applicables au certificat de commerce, s'appliquent en conséquence au permis.

### **Article 21 Ordonnances**

L'Autorité maritime norvégienne peut émettre des ordonnances obligeant un navire qui n'est pas initialement soumis aux dispositions du présent règlement à respecter des exigences spécifiques dans les circonstances suivantes:

- c. modifications de l'utilisation ou de l'exploitation;
- d. remplacement de l'équipement;
- e. réparations;
- f. reconversions;
- g. tirant d'eau accru;

ou pour d'autres raisons, à la suite d'une évaluation de sécurité spécifique fondée sur la conception structurelle générale, l'équipement, l'arrangement et l'état général du navire.

### **Article 22 Transfert d'un navire au pavillon norvégien**

Les navires faisant l'objet d'un transfert du pavillon d'un autre État à un registre de navires norvégien doivent, au minimum, respecter la législation applicable aux navires norvégiens ayant la même date de construction ou la même date de délivrance du permis, selon ce qui est pertinent.

### **Article 23 Dérogations**

L'Autorité maritime norvégienne peut accorder des dérogations aux exigences énoncées dans le présent règlement.

La société sollicitant une exemption doit présenter une demande écrite démontrant qu'au moins l'une des conditions suivantes est remplie:

- a. Des raisons particulières rendent l'exigence à laquelle la dérogation est sollicitée moins essentielle pour le navire en question et la dérogation est par ailleurs justifiable en termes de sécurité.
- b. Des mesures compensatoires garantissent le maintien du niveau de sécurité.
- c. L'exigence à l'égard de laquelle la dérogation est demandée constitue un obstacle à la mise à l'essai, à l'élaboration ou à l'application d'une solution innovante et la dérogation est justifiable en termes de sécurité.

Le processus de justification en termes de sécurité doit respecter l'une des lignes directrices suivantes:

- a. MSC.1/Circ.1212 «Lignes directrices sur la conception et les arrangements alternatifs pour les chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS»
- b. MSC.1/Circ.1455 «Lignes directrices pour l'approbation des solutions de remplacement et des équivalents prévues dans divers instruments de l'OMI»
- c. MSC/Circ.1002

D'autres méthodes ou lignes directrices peuvent être appliquées d'un commun accord avec l'Autorité

maritime norvégienne.

Si la disposition à l'égard de laquelle la dérogation est demandée met en œuvre une législation internationale avec un accès restreint ou inexistant à l'octroi de dérogations, la même limitation s'applique à une dérogation en vertu du présent article.

#### **Article 24 Cargos étrangers**

Pour les cargos étrangers, voir l'article 1, deuxième alinéa, la compagnie doit être en mesure de prouver que le navire est autorisé par l'État du pavillon à transporter ou à accueillir du personnel industriel.

De plus, il doit être documenté que le navire respecte le présent règlement ou des dispositions garantissant un niveau de sécurité équivalent. L'obligation concernant les certificats norvégiens, voir les articles 4, 6 et 7, ne s'applique pas. Toutefois, la société doit être en mesure de démontrer que le navire est conforme aux dispositions équivalentes de l'État du pavillon en matière de visites et de certificats.

#### **Article 25 Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2024.

### **Pièce jointe 1**

#### **Supervision**

La géométrie de la coque, l'hydrostatique, les courbes croisées, les courbes limites et les documents justificatifs sont générés à l'aide d'un logiciel figurant dans la liste des programmes de calcul de stabilité approuvés par l'Autorité maritime norvégienne. La même base de données est utilisée pour le calcul de la stabilité et de la jauge.

La société est chargée d'effectuer des exercices, des essais, des mesures, etc., ou d'en assurer l'exécution, si l'Autorité maritime norvégienne l'estime nécessaire pour l'examen de la demande.

Si nécessaire au cours des procédures administratives, la société peut être invitée à transmettre des documents supplémentaires ou à fournir des informations sous une forme spécifique.

Un essai d'inclinaison est effectué conformément à la procédure de l'Autorité maritime norvégienne.

La délivrance d'un certificat en vertu de ce règlement sera refusée jusqu'à ce que la Direction norvégienne de la protection civile (DSB) ou l'autorité déléguée ait effectué une supervision conformément au règlement n° 1450 du 4 décembre 2001 relatif aux installations électriques maritimes.