

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

TRANSPORTS, MER ET PÊCHE

**Arrêté du 22 juin 2012 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987
relatif à la sécurité des navires (divisions 120 et 221 du règlement annexé)**

NOR : TRAT1222372A

Le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habilité à bord des navires et à la prévention de la pollution ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1987 modifié relatif à la sécurité des navires ;

Vu l'avis de la Commission centrale de sécurité en date du 6 juin 2012,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifié conformément aux dispositions des articles 2 et 3 ci-après.

Art. 2. – Le paragraphe 1 de l'article 120.5 de la division 120 « Liste des titres et certificats » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est remplacée comme suit :

INTITULÉ DU CERTIFICAT	TEXTES DE RÉFÉRENCE	NAVIRES CONCERNÉS
Certificat de sécurité pour navire à passagers	SOLAS consolidée 2001 Résolution A.883(21) (1) Résolutions MSC.170(79) et MSC.171(79) Résolution MSC.216(82), annexe 1 Résolution MSC.194(80), annexe 2 Résolution MSC.240(83) Résolution MSC.308(88) Résolution MSC.309(88)	Tout navire à passagers
Fiche d'équipement (modèle P) pour certificat de sécurité pour navire à passagers	SOLAS consolidée 2001 SOLAS amendements 2000 Résolution A.883(21) ((1) Résolutions MSC.123(75) et MSC.124(75) Résolution MSC.216(82), annexe 1 et résolution MSC.227(82) Résolution MSC.256(84) et résolution MSC.258(84) Résolution MSC.282(86) et résolution MSC.283(86)	Tout navire à passagers
Certificat de sécurité pour navire de charge	SOLAS consolidée 2001 Résolution A.883(21) ((1) Résolution MSC.92(72) Résolution MSC.171(79) Résolution MSC.216(82), annexe 1 Résolution MSC.240(83) Résolution MSC.309(88)	Tout navire de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 500

INTITULÉ DU CERTIFICAT	TEXTES DE RÉFÉRENCE	NAVIRES CONCERNÉS
Fiche d'équipement (modèle C) pour certificat de sécurité pour navire de charge	SOLAS consolidée 2001 SOLAS amendements 2000 Résolution A.883(21) (1) Résolution MSC.124(75) Résolutions MSC.154(78) et MSC.171(79) Résolution MSC.216(82), annexe 1 et résolution MSC.227(82) Résolution MSC.258(84) Résolution MSC.283(86)	Tout navire de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 500
Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge	SOLAS consolidée 2001 Résolution A.883(21) (1) Résolutions MSC.170(79) et MSC.171(79)	Tout navire de charge d'une jauge brute inférieure à 500 et supérieure ou égale à 300
Fiche d'équipement (modèle R) pour certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge	SOLAS consolidée 2001 SOLAS amendements 2000 Résolution A.883(21) (1) Résolutions MSC.123(75) et MSC.124(75) Résolution MSC.256(84) et résolution MSC.258(84)	Tout navire de charge d'une jauge brute inférieure à 500 et supérieure ou égale à 300
Document de conformité « Prescriptions applicables aux navires transportant des marchandises dangereuses »	MSC.1/Circ.1266	Tout navire à passagers Tout navire de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 500
Limites d'exploitation (pour navires à passagers)	SOLAS Règle V/30	Tout navire à passagers
Rapport sur la mesure du bruit	Règle SOLAS II-1/36 Résolution OMI.A.468(XII)	Tout navire
Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers	SOLAS consolidée 2001 Annexe 19 du sous-comité NAV 50 Résolution MSC.170(79) Résolution MSC.216(82), annexe 1 Résolution MSC.239(83) Résolution MSC.308(88)	Tout navire à passagers à propulsion nucléaire
Fiche d'équipement (Modèle PNUC) pour certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers	SOLAS consolidée 2001 Annexe 19 du sous-comité NAV 50 Résolution MSC.170(79) Résolution MSC.216(82), annexe 1 et résolution MSC.227(82) Résolution MSC.256(84) Résolution MSC.282(86)	Tout navire à passagers à propulsion nucléaire
Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge	SOLAS consolidée 2001 Annexe 19 du sous-comité NAV 50 Résolution MSC.170(79) Résolution MSC.216(82), annexe 1 Résolution MSC.239(83) Résolution MSC.308(88)	Tout navire de charge à propulsion nucléaire
Fiche d'équipement (modèle CNUC) pour certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge	SOLAS consolidée 2001 Annexe 19 du sous-comité NAV 50 Résolution MSC.170(79) Résolution MSC.216(82), annexe 1 et résolution MSC.227(82) Résolution MSC.256(84) Résolution MSC.282(86)	Tout navire de charge à propulsion nucléaire

(1) Application mondiale et uniforme du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats.

L'article 120.13 de la division 120 « Liste des titres et certificats » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est remplacée comme suit :

« Tout navire à passagers et tous les autres navires d'une longueur égale ou supérieure à douze mètres, à l'exception des navires de plaisance de longueur hors tout inférieure à trente mètres, des navires sous-marins des engins à grande vitesse satisfaisant aux prescriptions du recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, s'ils ne sont pas soumis à l'obligation de détenir un certificat international de franc-bord, sont munis d'un certificat national de franc-bord ;

INTITULÉ DU CERTIFICAT	TEXTES DE RÉFÉRENCE	NAVIRES CONCERNÉS
Certificat national de franc-bord	Division 222 Division 223 Division 236	Tout navire de charge et à passagers, de plus de 12 mètres, effectuant une navigation nationale, à l'exception des navires de plaisance de longueur hors tout inférieure à 30 mètres et des navires sous-marins
Certificat national de franc-bord pour navire de pêche	Division 226 Division 228 Division 230	Tout navire de pêche ou aquacole de plus de 12 mètres

Art. 3. – La division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

Le paragraphe 4.3 du préambule « Présentation et utilisation de la division 221 » est remplacé comme suit :

« 4.3. Le chapitre XI-2 relatif aux mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime qui fait l'objet du décret n° 2007-937 du 15 mai 2007 relatif à la sûreté des navires. »

Le paragraphe 6 de l'article 221-II-1/41 est remplacé comme suit :

« 6. A bord des navires à passagers construits le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date, toutes les cabines doivent être dotées d'un éclairage complémentaire qui indique clairement la sortie afin que les occupants puissent trouver leur chemin jusqu'à la porte. Cet éclairage, qui peut être relié à une source d'énergie de secours ou avoir une source d'énergie électrique autonome dans chaque cabine, doit se mettre en marche automatiquement en cas de panne de l'alimentation électrique normale de la cabine et doit rester en marche pendant au moins 30 minutes. »

Les paragraphes 1.1 et 1.2 de l'article 221-II-2/1 sont remplacés comme suit :

« 1.1. Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires construits le 1^{er} juillet 2012 ou après cette date.

« 1.2. 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, de quelque type que ce soit, construits avant le 1^{er} juillet 2012, le 1^{er} juillet 2012 ou après cette date ; et

« .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. »

Le paragraphe 2.1 de l'article 221-II-2/1 est remplacé comme suit :

« 2.1 Sauf disposition expresse contraire, dans le cas des navires construits avant le 1^{er} juillet 2012, l'administration doit s'assurer qu'ils respectent les prescriptions qui leur sont applicables en vertu des dispositions du chapitre II-2 de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par les résolutions MSC.1 (XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) et MSC.291(87). »

Dans le paragraphe 3 de l'article 221-II-2/1, le terme : « 1^{er} juillet 2002 » est remplacé par le terme : « 1^{er} juillet 2012 ».

Le dernier alinéa du paragraphe 4 est supprimé.

Le paragraphe 23 de l'article 221-II-2/3 est remplacé comme suit :

« 23. *Le Code des méthodes d'essai au feu* est le code international de 2010 pour l'application des méthodes d'essai au feu (code FTP de 2010), que le comité de la sécurité maritime de l'organisation a adopté par la résolution MSC.307(88). »

Le paragraphe 4.1 de l'article 221-II-2/7 est remplacé comme suit :

« 4.1. *Installation.*

« Un dispositif fixe de détection de l'incendie et d'alarme d'incendie doit être installé dans :

« .1 Les locaux de machines exploités sans présence permanente de personnel ;

« .2 Les locaux de machines :

« .2.1 Qui ne sont pas gardés de façon continue et où l'installation de dispositifs et matériel de commande automatique et à distance a été acceptée en remplacement ; et

« .2.2 Dans lesquels l'appareil de propulsion principal et les appareils associés, y compris les sources d'énergie électrique principales, sont munis de dispositifs de commande automatique ou à distance à divers degrés et sont surveillés en permanence par du personnel depuis un poste de commande ; et

« .3 Les locaux fermés contenant des incinérateurs.

« Les essais du dispositif sont exigés à la mer et au port si les locaux de machines sont aussi exploités au port sans présence permanente de personnel.

« Ce dispositif doit permettre de détecter dans un délai n'excédant pas trois minutes un début d'incendie en n'importe quel point du compartiment. L'essai correspondant est effectué comme indiqué en annexe 221-II-1/A.1 (point ID. 1 du questionnaire).

« Ce dispositif doit aussi être installé dans tout local contenant au moins l'un des appareils ou installations suivants :

- « – poste central de commande et de surveillance ;
- « – tableau électrique principal et tableau électrique de secours ;
- « – atelier machines, atelier électricité. »

La note 20 du tableau 19.3 de l'article 221-II-2/19 est remplacée comme suit :

« (20) En vertu des dispositions du code IMDG tel que défini par la division 411 du présent règlement, l'arrimage de marchandises de la classe 2.3 présentant un risque subsidiaire de la classe 2.1 sous pont ou dans des espaces rouliers fermés est interdit. »

Le paragraphe 2 de l'article 221-II-2/20-1 est remplacé comme suit :

« 2. Il faut installer un dispositif fixe d'extinction de l'incendie dans les locaux fermés contenant des incinérateurs, dans les locaux combinant incinérateur et stockage des déchets, conformément au tableau ci-après :

	DISPOSITIF AUTOMATIQUE d'extinction par eau diffusée	DISPOSITIF FIXE d'extinction de l'incendie
Local combinant incinérateur et stockage des déchets	X	
Local contenant un incinérateur		X

Le chapitre 9 de l'annexe 221-II-2/A.2 est remplacé comme suit :

« *CHAPITRE 9*

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

« 1. *Application*

« Le présent chapitre contient les spécifications applicables aux dispositifs fixes de détection de l'incendie et d'alarme d'incendie qui sont prescrits aux termes du chapitre II-2 de la division 221. Sauf disposition expresse contraire, les prescriptions du présent chapitre s'appliquent aux navires construits le 1^{er} juillet 2012 ou après cette date.

« 1.2. *Définitions*

« 1.2.1. *Section* : groupe de détecteurs d'incendie et d'avertisseurs d'incendie à commande manuelle identifié sur le ou les tableaux des indicateurs.

« 1.2.2. *Localisation de section* : système capable d'identifier la section dans laquelle un détecteur ou un avertisseur d'incendie à commande manuelle s'est déclenché.

« 1.2.3. *Individuellement identifiable* : système qui est capable d'identifier l'emplacement exact et le type de détecteur ou d'avertisseur d'incendie à commande manuelle qui s'est déclenché et qui peut différencier le signal de ce dispositif de tous les autres.

« 2. *Spécifications techniques*

« 2.1. *Prescriptions générales*

« 2.1.1. Lorsqu'un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie avec avertisseurs d'incendie à commande manuelle est prescrit, il doit être à tout moment en état de fonctionner immédiatement (il n'est pas nécessaire de prévoir un tableau de commande de réserve). Nonobstant cette prescription, des locaux particuliers peuvent être déconnectés, par exemple, les ateliers pendant le travail à chaud et les espaces rouliers pendant chargement et déchargement. Le moyen utilisé pour déconnecter les détecteurs doit être conçu de façon à ce que le dispositif soit remis automatiquement en position normale de surveillance après un délai fixé à l'avance qui soit approprié pour l'opération en question. Lorsque les détecteurs prescrits sont déconnectés, le local doit être gardé ou un service de ronde y être assuré. Les détecteurs de tous les autres locaux doivent rester opérationnels.

« Le local où sont habituellement effectués les travaux de soudure doit pouvoir disposer d'une déconnexion de la détection pour une durée ne pouvant dépasser trente minutes.

« 2.1.2. Le dispositif de détection de l'incendie doit être conçu de façon à :

« .1 Contrôler et surveiller les signaux d'entrée provenant de tous les détecteurs d'incendie et de fumée connectés et des avertisseurs d'incendie à commande manuelle ;

« .2 Envoyer des signaux de sortie à la passerelle de navigation, au poste de sécurité central gardé en permanence ou au centre de sécurité à bord afin d'informer l'équipage qu'un incendie ou une défaillance s'est produit ;

« .3 Surveiller les sources d'énergie et les circuits nécessaires au fonctionnement du dispositif afin de détecter les pertes d'énergie et les défaillances ; et

« .4 Avoir une interface avec les autres systèmes de protection contre l'incendie, notamment :

« .1 Les systèmes d'appel de personnes, les dispositifs d'alarme d'incendie ou de communication avec le public ;

« .2 L'arrêt des ventilateurs ;

« .3 Les portes d'incendie ;

« .4 Les volets d'incendie ;

« .5 Les dispositifs d'extinction par eau diffusée ;

« .6 Les dispositifs d'extraction de la fumée ;

« .7 Les circuits d'éclairage à faible hauteur ;

« .8 Les dispositifs fixes d'extinction de l'incendie à usage local ;

« .9 Les systèmes de télévision en circuit fermé ; et

« .10 D'autres systèmes de protection contre l'incendie.

« 2.1.3. Le dispositif de détection de l'incendie peut être relié à un système de gestion des décisions, à condition :

« .1 Qu'il soit établi que le système de gestion des décisions est compatible avec le dispositif de détection de l'incendie ;

« .2 Que le système de gestion des décisions puisse être déconnecté sans qu'il en résulte la perte de l'une des fonctions du dispositif de détection de l'incendie prescrites dans le présent chapitre ; et

« .3 Qu'une défaillance du matériel couplé et relié ne se propage en aucun cas au dispositif de détection de l'incendie.

« 2.1.4. Les détecteurs et avertisseurs à commande manuelle doivent être reliés à des sections spécifiques du dispositif de détection de l'incendie. D'autres fonctions de protection contre l'incendie, telles que signaux d'alarme des vannes des diffuseurs, peuvent être assurées si elles concernent d'autres sections.

« 2.1.5. Le dispositif et son équipement doivent être d'une conception qui leur permette de résister aux variations de tension en régime permanent et en régime transitoire, aux modifications de la température ambiante, aux vibrations, à l'humidité, aux chocs, aux impacts et à la corrosion qui se produisent normalement à bord d'un navire. La compatibilité électromagnétique de tous les équipements électriques et électroniques se trouvant sur la passerelle ou à proximité doit être vérifiée compte tenu des recommandations élaborées par l'organisation (1).

« 2.1.6. Les dispositifs fixes de détection de l'incendie et d'alarme d'incendie à détecteurs d'incendie individuellement identifiables doivent être disposés de telle sorte que :

« .1 Des moyens soient installés afin que tout défaut (par exemple, coupure, court-circuit, masse, etc.) survenant dans la section n'empêche pas l'identification individuelle continue des autres détecteurs de la section connectés ;

« .2 Toutes dispositions soient prises pour permettre de rétablir la configuration initiale du système en cas de défaillance (par exemple électrique, électronique, informatique, etc.) ;

« .3 L'alarme d'incendie déclenchée en premier n'empêche pas tout autre détecteur de déclencher d'autres alarmes d'incendie ; et

« .4 Aucune section ne traverse deux fois le même local. Si cela n'est pas possible dans la pratique (par exemple, pour les grands locaux de réunion), la partie de la section qui doit traverser un local pour la deuxième fois doit être installée le plus loin possible des autres parties de la boucle.

« 2.1.7. A bord des navires à passagers, le dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie doit permettre d'identifier individuellement à distance chaque détecteur et avertisseur d'incendie à commande manuelle. Lorsqu'ils sont déclenchés, les détecteurs d'incendie installés dans les cabines des navires à passagers doivent également pouvoir émettre, ou faire émettre, une alarme sonore dans le local où ils sont situés. A bord des navires de charge et sur les balcons de cabine des navires à passagers, le dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie doit être doté, au minimum, d'une fonction d'identification de section.

« (1) Se reporter aux prescriptions générales relatives à la compatibilité électromagnétique de tous les équipements électriques et électroniques des navires que l'organisation a adoptées par la résolution A.813(19).

« 2.2. Sources d'alimentation en énergie

« 2.2.1. Le nombre de sources d'énergie qui alimentent les appareils électriques utilisés pour le fonctionnement du dispositif de détection de l'incendie et d'alarme d'incendie ne doit pas être inférieur à deux et l'une d'elles doit être une source d'énergie de secours. Le courant doit être amené par des câbles électriques distincts, exclusivement réservés à cet usage. Ces câbles doivent être raccordés à un commutateur automatique situé sur le tableau de commande du dispositif de détection de l'incendie ou à proximité de ce tableau. Le câble électrique principal (ou le câble électrique de secours) doit être amené du tableau principal (ou du tableau de secours) au commutateur sans passer par aucun autre panneau de distribution.

« 2.2.2. L'énergie fournie doit être suffisante pour permettre au dispositif de continuer à fonctionner avec tous les détecteurs activés, mais au maximum 100, si le nombre total de détecteurs est supérieur.

« 2.2.3. La source d'énergie de secours mentionnée au paragraphe 2.2.1 ci-dessus doit être suffisante pour permettre au dispositif de détection de l'incendie et d'alarme d'incendie de continuer à fonctionner pendant les périodes prescrites aux règles 221-II-1/42 et 221-II-1/43 de la présente division, à l'issue desquelles la batterie doit pouvoir alimenter tous les signaux d'alarme d'incendie visuels et sonores connectés pendant au moins trente minutes.

« 2.3. Spécifications des éléments

« 2.3.1. Détecteurs

« 2.3.1.1. Les détecteurs doivent entrer en action sous l'effet de la chaleur, de la fumée ou d'autres produits de combustion, des flammes ou de toute combinaison de ces facteurs. Les détecteurs qui réagissent à d'autres facteurs indiquant un début d'incendie peuvent être pris en considération par l'administration à condition que leur sensibilité ne soit pas inférieure à celle des détecteurs de chaleur, de fumée ou de flamme.

« 2.3.1.2. Il doit être certifié que les détecteurs de fumée prescrits dans tous les escaliers, toutes les coursives et échappées des locaux d'habitation entrent en action avant que la densité de la fumée dépasse 12,5 % d'obscurcissement par mètre mais après qu'elle a dépassé 2 % lorsqu'ils sont mis à l'essai conformément à la norme EN 54 (2001) et à la norme CEI 60092-505 (2001).

« 2.3.1.3. Il doit être certifié que les détecteurs de chaleur entrent en action avant que la température dépasse 78 °C mais après qu'elle a dépassé 54 °C quand la température s'élève à raison de 1 °C par minute lorsqu'ils sont mis à l'essai conformément à la norme EN 54 (2001) et à la norme CEI 60092-505 (2001).

« 2.3.1.4. La température à laquelle des détecteurs de chaleur entrent en action dans les séchoirs et les locaux de même nature, où la température ambiante est normalement élevée, peut être aussi élevée que 130 °C et aller jusqu'à 140 °C dans le cas des saunas.

« 2.3.1.5. Les détecteurs de flamme doivent être mis à l'essai conformément à la norme EN 54-10 (2001) et à la norme CEI 60092-505 (2001). D'autres normes de mise à l'essai, déterminées par l'administration, peuvent être utilisées.

« 2.3.1.6. Tous les détecteurs doivent être d'un type tel que l'on puisse vérifier leur bon fonctionnement et les remettre en position normale de surveillance sans devoir en remplacer un élément.

« 2.3.1.7. Les dispositifs fixes de détection de l'incendie et d'alarme d'incendie destinés aux balcons de cabine doivent être approuvés par l'administration compte tenu des directives élaborées par l'organisation (2).

« 2.3.1.8. Les détecteurs installés dans les zones dangereuses doivent être mis à l'essai et approuvés à cette fin. Il n'est pas nécessaire que les détecteurs prescrits à la règle 221-II-2/20.4 et installés dans des espaces satisfaisant à la règle 221-II-2/20.3.2.2 de la présente division soient appropriés pour les zones dangereuses. Les détecteurs installés dans les espaces où sont transportées des marchandises dangereuses qui, d'après le tableau 19.3 de la règle 221-II-2/19, doivent satisfaire à la règle 221-II-2/19.3.2 de la présente division doivent être appropriés pour les zones dangereuses.

« 2.3.2. Tableau de contrôle

« Le tableau de contrôle du dispositif de détection de l'incendie doit être mis à l'essai conformément aux normes EN 54-2 (1997) et EN 54-4 (1997) et à la norme CEI 60092-504 (2001).

« 2.3.3. Câbles

« Les câbles utilisés dans les circuits électriques doivent être retardateurs de flamme conformément à la norme CEI 60332-1. A bord des navires à passagers, les câbles qui traversent des tranches verticales principales autres que celles qu'ils desservent et les câbles d'alimentation des tableaux de commande situés dans un poste de commande du matériel d'incendie qui n'est pas gardé doivent résister au feu conformément à la norme CEI 60331, à moins qu'ils ne soient installés en double et bien séparés.

« (2) Se reporter aux directives pour l'approbation des dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie destinés aux balcons de cabine (circulaire MSC.1/Circ.1242).

« 2.4. Prescriptions concernant l'installation

« 2.4.1. Sections

« 2.4.1.1. Les détecteurs et les avertisseurs d'incendie à commande manuelle doivent être divisés en sections.

« 2.4.1.2. Une section de détecteurs d'incendie qui dessert un poste de sécurité, un local de service ou un local d'habitation ne doit pas desservir un local de machines de la catégorie A ni un espace roulier. Une section de détecteurs d'incendie qui dessert un espace roulier ne doit pas desservir un local de machines de la catégorie A. En ce qui concerne les dispositifs fixes de détection d'incendie qui comportent des détecteurs individuellement identifiables à distance, une section couvrant des détecteurs d'incendie qui desservent les locaux d'habitation, les locaux de service et les postes de sécurité ne doit inclure aucun détecteur d'incendie desservant les locaux de machines de la catégorie A ou les espaces rouliers.

« 2.4.1.3. Lorsque le dispositif fixe de détection de l'incendie et d'alarme d'incendie ne comporte pas de moyens permettant d'identifier individuellement à distance chaque détecteur, aucune section ne doit normalement desservir plus d'un pont dans les limites des locaux d'habitation et de service et des postes de sécurité, à l'exception de la section qui protège une cage d'escalier fermée. Pour que la source d'incendie soit identifiée sans tarder, les locaux fermés desservis par chaque section doivent être limités à 50. Si le dispositif de détection est muni de détecteurs d'incendie individuellement identifiables à distance, les sections peuvent couvrir plusieurs ponts et desservir un nombre quelconque de locaux fermés.

« 2.4.1.4. A bord des navires à passagers, une même section de détecteurs et d'avertisseurs d'incendie à commande manuelle ne doit pas s'étendre sur plus d'une tranche verticale principale, abstraction faite des balcons de cabine.

« 2.4.2. Disposition des détecteurs

« 2.4.2.1. L'emplacement des détecteurs doit être choisi en vue d'une efficacité optimale. Il faut éviter de les placer à proximité des barrots et des conduits de ventilation ou à d'autres endroits où les courants d'air pourraient compromettre leur fonctionnement ainsi que les emplacements où ils risquent de subir des chocs ou d'être endommagés. Les détecteurs installés au plafond doivent se trouver à 0,5 m au moins de toute cloison, sauf dans les coursives, les armoires de service et les escaliers.

« 2.4.2.2. La distance maximale qui sépare les détecteurs doit être conforme au tableau ci-dessous :

« Tableau 9.1. *Espacement des détecteurs*

TYPE DE DÉTECTEUR	SURFACE AU SOL MAXIMALE protégée par un détecteur (m ²)	DISTANCE MAXIMALE entre centres (m)	DISTANCE MAXIMALE par rapport aux cloisons (m)
Détecteur de chaleur	37	9	4,5
Détecteur de fumée	74	11	5,5

« L'administration peut exiger ou accepter des espacements différents de ceux qui sont spécifiés dans le tableau ci-dessus sur la base des données qui résultent d'essais établissent les caractéristiques des détecteurs. L'emplacement des détecteurs placés sous les ponts rouliers mobiles doit être conforme aux indications du tableau ci-dessus.

« 2.4.2.3. Les détecteurs situés dans les escaliers doivent être placés au moins au niveau supérieur de l'escalier et à un niveau sur deux au-dessous.

« 2.4.2.4. Lorsque des détecteurs d'incendie sont installés dans les congélateurs, les séchoirs, les saunas, les parties des cuisines utilisées pour chauffer la nourriture, les buanderies et les autres locaux dans lesquels de la vapeur et de la fumée se dégagent, des détecteurs de chaleur peuvent être utilisés.

« 2.4.2.5. Lorsqu'un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie est prescrit par la règle 221-II-2/7.5 de la présente division, il n'est pas nécessaire d'installer de détecteurs dans les locaux présentant un risque d'incendie faible ou nul. Ces locaux comprennent les espaces vides où ne sont pas entreposés de combustibles, les salles de bains privées, les toilettes publiques, les locaux d'entreposage de l'agent d'extinction, les armoires pour les appareils de nettoyage (si des liquides inflammables n'y sont pas entreposés), les espaces de pont découverts et les promenades couvertes présentant un risque d'incendie faible ou nul et qui sont aérés naturellement par des ouvertures permanentes.

« 2.4.3. Disposition des câbles

« 2.4.3.1. Les câbles faisant partie du dispositif doivent être disposés de façon à ne pas traverser les cuisines, les locaux de machines de la catégorie A et les autres locaux fermés présentant un risque élevé d'incendie, sauf lorsque cela est nécessaire pour assurer la détection de l'incendie ou l'alarme d'incendie dans ces locaux ou pour atteindre la source d'énergie appropriée.

« 2.4.3.2. Une section dotée d'une fonction d'identification individuelle doit être disposée de manière à ne pas être endommagée en plus d'un point par un incendie.

« 2.5. Prescriptions concernant le contrôle des dispositifs

« 2.5.1. Signaux d'incendie visuels et sonores (3)

« 2.5.1.1. L'entrée en action d'un détecteur ou d'un avertisseur d'incendie à commande manuelle doit déclencher un signal d'alarme de détection de l'incendie visuel et sonore au tableau de commande et aux tableaux des indicateurs. Si, au bout de deux minutes, ce signal n'a pas été acquitté, une alarme d'incendie sonore doit se déclencher automatiquement dans tous les locaux d'habitation de l'équipage, les locaux de service, les postes de sécurité et les locaux de machines de la catégorie A. Cette alarme sonore n'a pas à faire partie intégrante du système de détection.

« 2.5.1.2. A bord des navires à passagers, le tableau de commande doit être situé dans le centre de sécurité à bord. A bord des navires de charge, le tableau de commande doit être situé sur la passerelle de navigation ou dans le poste de commande du matériel d'incendie.

« 2.5.1.3. A bord des navires à passagers, un tableau des indicateurs permettant d'identifier individuellement chaque détecteur qui s'est déclenché ou avertisseur à commande manuelle qui a été actionné doit être situé sur la passerelle de navigation. A bord des navires de charge, un tableau des indicateurs doit être situé sur la passerelle de navigation si le tableau de contrôle se trouve dans le poste de commande du matériel d'incendie. A bord des navires de charge et sur les balcons de cabine des passagers, les indicateurs doivent au minimum identifier la section dans laquelle un détecteur s'est déclenché ou un avertisseur à commande manuelle a été actionné.

« 2.5.1.4. Des renseignements clairs indiquant les locaux desservis et l'emplacement des sections doivent être affichés sur chaque indicateur ou à proximité de chaque indicateur.

« 2.5.1.5. Un système de surveillance des sources d'énergie et des circuits électriques nécessaires au fonctionnement du dispositif doit signaler les pertes d'énergie et les défaillances, selon le cas, y compris :

« .1 La moindre mise en circuit ouvert ou coupure d'alimentation provoquée par une rupture de câble ;

« .2 La moindre mise à la masse accidentelle due au contact d'un conducteur avec un élément métallique ; et

« .3 La moindre défaillance de câble à câble provoquée par le contact de deux ou plusieurs conducteurs.

« Un signal visuel et sonore, distinct du signal d'incendie, doit se déclencher au tableau de commande lorsqu'une défaillance se produit.

« 2.5.1.6. Des moyens doivent être prévus au tableau de commande pour acquitter manuellement tous les signaux d'alarme et de défaillance. Les signaux d'alarme sonores du tableau de commande et des tableaux des indicateurs peuvent être arrêtés manuellement. Le tableau de commande doit permettre de distinguer nettement entre les situations normales, d'alarme, d'alarme acquittée, de défaillance et de signal sonore arrêté.

« 2.5.1.7. Le dispositif doit être configuré de façon à se remettre automatiquement en position normale de fonctionnement après qu'il a été remédié au problème à l'origine de l'alarme et à la défaillance.

« 2.5.1.8. Si le dispositif doit faire retentir une alarme sonore locale à l'intérieur des cabines où sont installés les détecteurs, le tableau de commande ne doit comporter aucun moyen permettant de mettre à l'arrêt les alarmes sonores locales.

« 2.5.1.9. En règle générale, le niveau de pression acoustique des alarmes sonores à l'endroit de la couchette dans la cabine et à un mètre de la source doit être égal à au moins 75 dB(A) et dépasser d'au moins 10 dB(A) le niveau de bruit ambiant dans des conditions d'exploitation normales du matériel, le navire faisant route par temps modéré. Le niveau de pression acoustique devrait se situer dans la bande de tiers d'octave centrée sur la fréquence fondamentale. Les signaux des alarmes sonores ne doivent pas dépasser 120 dB(A).

« (3) Se reporter au recueil de règles relatives aux alarmes et aux indicateurs, 2009, que l'organisation a adopté par la résolution A.1021(26).

« 2.5.2. Mise à l'essai

« Des instructions et des pièces de rechange appropriées doivent être prévues pour les essais et l'entretien. Les détecteurs doivent être mis à l'essai périodiquement au moyen d'un matériel adapté aux types d'incendie auxquels ils sont censés réagir. »

Le second alinéa du paragraphe 3.3.3 de l'article 221-III/19 est supprimé.

Le paragraphe 9 de l'article 221-V/18 est remplacé comme suit :

« 9. Le système d'identification automatique (AIS) doit être soumis à un essai chaque année. Cet essai est réalisé par le représentant de l'ANFr ou la société de classification habilitée pour les navires relevant de leurs compétences respectives lors des visites périodiques. L'essai doit permettre de s'assurer que les données statiques relatives au navire ont été correctement programmées et que l'échange de données avec les capteurs connectés s'effectue sans erreurs et de vérifier le fonctionnement du matériel radioélectrique en mesurant les fréquences radioélectriques et en effectuant un essai en direct à l'aide, par exemple, d'un service de trafic maritime (STM). Un exemplaire du procès-verbal d'essai doit être conservé à bord du navire. »

L'article 221-V/23 est remplacé comme suit :

« Article 221-V/23

« *Dispositifs de transfert du pilote*

« 1. Application.

« 1.1. Les navires qui effectuent des voyages au cours desquels ils peuvent avoir à employer des pilotes doivent être dotés de dispositifs de transfert du pilote.

« 1.2. Le matériel et les dispositifs de transfert du pilote installés (4) le 1^{er} juillet 2012 ou après cette date doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle et il doit être dûment tenu compte des normes adoptées par l'organisation (5).

« 1.3. Sauf disposition contraire, le matériel et les dispositifs de transfert du pilote installés à bord des navires avant le 1^{er} juillet 2012 doivent au moins satisfaire aux prescriptions de la règle 17 (6) ou 23, selon le cas, de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer qui étaient applicables avant cette date et il doit être dûment tenu compte des normes adoptées par l'organisation avant cette date.

« 1.4. Le matériel et les dispositifs qui sont installés le 1^{er} juillet 2012 ou après cette date en remplacement de matériel et de dispositifs installés à bord des navires avant le 1^{er} juillet 2012 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique.

« 1.5. Dans le cas des navires construits avant le 1^{er} janvier 1994, le paragraphe 5 s'applique au plus tard à la date de la première visite (7) prévue le 1^{er} juillet 2012 ou après cette date.

« 1.6. Le paragraphe 6 s'applique à tous les navires.

« (4) Se reporter à l'interprétation uniforme de la règle V/23 de la convention SOLAS (circulaire MSC.1/Circ.1375).

« (5) Se reporter à la résolution de l'assemblée A.1045(27) sur les dispositifs de transfert du pilote.

« (6) Se reporter à la résolution MSC.99(73), par laquelle la règle 17 est renumérotée "règle 23", qui est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2002.

« (7) Se reporter à l'interprétation uniforme de l'expression première visite" mentionnée dans les règles de la convention SOLAS » (circulaire MSC.1/Circ.1290).

« 2. Généralités.

« 2.1. Tous les dispositifs utilisés pour le transfert du pilote doivent remplir efficacement leur rôle, qui est de permettre au pilote d'embarquer et de débarquer en toute sécurité. Ces dispositifs doivent être tenus propres, être convenablement entretenus et arimés et être contrôlés régulièrement de façon à pouvoir être utilisés en toute sécurité. Ils ne doivent être utilisés que pour l'embarquement ou le débarquement du personnel.

« 2.2. La mise en place des dispositifs de transfert du pilote et l'embarquement du pilote doivent être surveillés par un officier responsable disposant de moyens de communication avec la passerelle de navigation, lequel doit aussi faire en sorte que le pilote soit escorté le long d'un parcours sûr pour aller à la passerelle de navigation et en revenir. Le personnel qui s'occupe de la mise en place et de l'utilisation d'un dispositif mécanique doit être mis au courant des consignes de sécurité à suivre et le matériel doit être mis à l'essai avant d'être utilisé.

« 2.3. La conformité de l'échelle de pilote à la présente règle ou à une norme internationale jugée acceptable par l'organisation (8) doit être certifiée par le fabricant. Les échelles doivent être inspectées conformément aux dispositions des règles I/6, I/7 et I/8 de la convention Solas.

« 2.4. Toutes les échelles de pilote utilisées pour le transfert du pilote doivent être clairement identifiées comme telles à l'aide d'une étiquette ou d'une autre marque permanente afin que chacune d'elles puisse être identifiée dans le contexte des visites, de l'inspection et de la tenue des registres. Les dates auxquelles une échelle donnée a été mise en service et a fait l'objet d'une quelconque réparation doivent être consignées dans un registre conservé à bord du navire.

« 2.5. L'échelle de coupée à laquelle il est fait référence dans la présente règle peut être une échelle inclinée si elle fait partie des dispositifs de transfert du pilote.

« 3. Dispositifs de transfert.

« 3.1. Des dispositifs doivent être prévus pour que le pilote puisse embarquer et débarquer en toute sécurité de chaque bord du navire.

« 3.2. Lorsque, à bord d'un navire, le point d'entrée ou de sortie se trouve à une hauteur de plus de 9 mètres du niveau de la mer et qu'il est prévu d'embarquer et de débarquer les pilotes en utilisant une échelle de coupée (9) ou tout autre moyen également sûr et commode conjointement avec une échelle de pilote, le navire doit être équipé de ce matériel de chaque bord, à moins que le matériel en question puisse être déplacé pour être transféré d'un bord à l'autre du navire.

« 3.3. Il doit être possible d'accéder au navire et d'en débarquer de manière sûre et commode par :

« .1 Une échelle de pilote, sans monter moins de 1,5 mètre ni plus de 9 mètres au-dessus de la surface de l'eau, cette échelle devant être installée et assujettie de manière :

« .1 Qu'elle ne risque pas de recevoir d'éventuels rejets provenant du navire ;

« .2 Qu'elle soit située sur la partie rectiligne du navire et, si possible, entre le quart avant et le quart arrière ;

« .3 Que chaque échelon soit solidement appuyé contre le bordé du navire ; si des caractéristiques de construction, telles que des bandes de ragage, empêchent l'application de la présente disposition, des mesures spéciales doivent être prises, à la satisfaction de l'autorité compétente, pour que les personnes puissent embarquer et débarquer en toute sécurité ;

« .4 Qu'elle puisse, tout en étant d'une seule pièce, atteindre l'eau depuis l'accès au navire ou le point de sortie et qu'il soit dûment tenu compte de toutes les conditions de chargement et d'assiette du navire ainsi que d'une contre-gîte de 15°, le point d'assujettissement, les manilles et les cordages de fixation doivent être au moins aussi résistants que les cordages latéraux ; ou

« .2 Une échelle de coupée conjointement avec l'échelle de pilote (autrement dit un dispositif combiné) ou un autre dispositif présentant des conditions de sécurité et de commodité équivalentes, lorsque la distance entre le niveau de la mer et le point d'accès au navire est supérieure à 9 mètres. L'échelle de coupée doit être disposée en direction de l'arrière. Lorsqu'elle est utilisée, il doit y avoir un moyen permettant d'assujettir le plateau inférieur de l'échelle de coupée d'une manière telle que l'extrémité et le plateau inférieurs de l'échelle restent bien contre la partie rectiligne du bordé et, dans la mesure du possible, entre le quart avant et le quart arrière du navire et à l'écart de tout rejet.

« .1 Si un dispositif combiné est utilisé pour embarquer de pilote, il doit y avoir un moyen permettant d'assujettir l'échelle de pilote et les tire-veilles au bordé du navire à une distance nominale de 1,5 m au-dessus de la plate-forme inférieure de l'échelle de coupée. Dans le cas d'un dispositif combiné qui comprend une échelle de coupée ayant une trappe dans sa plate-forme inférieure (c'est-à-dire la plate-forme d'embarquement), l'échelle de pilote et les tire-veilles doivent passer dans la trappe et se prolonger, au-dessus de la plate-forme, jusqu'à la hauteur de la main courante.

« (8) Se reporter aux recommandations de l'organisation internationale de normalisation, en particulier la publication ISO 799:2004. – Navires et technologie maritime. – Echelles de pilote.

« (9) Se reporter à la règle II-1/3-9 relative aux moyens d'embarquement et de débarquement, adoptée par la résolution MSC.256(84), ainsi qu'aux directives connexes (circulaire MSC.1/Circ.1331).

« 4. Accès au pont du navire.

« Des dispositifs doivent être prévus pour permettre à toute personne embarquant ou débarquant de passer de manière sûre et commode et sans entrave du sommet de l'échelle de pilote, ou de toute échelle de coupée ou autre dispositif, au pont du navire :

« .1 Lorsqu'on utilise à cet effet une ouverture dans les lisses ou le pavois, il doit être prévu des poignées appropriées ;

« .2 Lorsque ce passage s'effectue au moyen d'une échelle de pavois, deux batayoles fixées de manière rigide à la structure du navire, à leur base ou non loin de celle-ci, ainsi qu'à des points situés plus haut, doivent être installées. L'échelle de pavois doit être solidement fixée au navire pour ne pas risquer de se retourner.

« 5. Portes latérales.

« Les portes latérales utilisées pour le transfert du pilote ne doivent pas s'ouvrir vers l'extérieur.

« 6. Appareils de hissage du pilote.

« Il est interdit d'utiliser des appareils de hissage du pilote.

« 7. Accessoires.

« 7.1. Les accessoires ci-après doivent toujours être prêts à être utilisés immédiatement lors d'un transfert de personnes :

« .1 Deux tire-veilles d'un diamètre d'au moins 28 mm mais de 32 mm au plus, bien assujettis au navire, si le pilote le demande ; ces tire-veilles doivent être attachés par leur extrémité à l'anneau fixé sur le pont et doivent être prêts à être utilisés quand le pilote débarque ou à la demande d'un pilote qui s'apprête à embarquer (les tire-veilles doivent se prolonger jusqu'à la hauteur des chandeliers ou du pavois au niveau de l'accès au pont avant leur fixation à l'anneau sur le pont) ;

« .2 Une bouée de sauvetage munie d'un feu à allumage automatique ;

« .3 Un halin.

« 7.2. Dans le cas spécifié au paragraphe 4 ci-dessus, les navires doivent être munis de batayoles et d'échelles de pavois.

« 8. Eclairage.

« Un éclairage adéquat doit être prévu pour éclairer les dispositifs de transfert du pilote sur le bordé et l'endroit du pont où se font l'embarquement et le débarquement. »

Art. 4. – Le présent arrêté est applicable en Polynésie française, dans les îles Wallis et Futuna, dans les Terres australes et antarctiques françaises et en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités et exercées par elles en application des statuts les régissant.

Art. 5. – La directrice des affaires maritimes est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 22 juin 2012.

Pour le ministre et par délégation :
La directrice des affaires maritimes,
R. BRÉHIER