

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Décret n° 2006-1257 du 12 octobre 2006 portant publication de la résolution MSC. 134 (76) portant amendement à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 12 décembre 2002 (1)

NOR : MAEJ0630083D

Le Président de la République,

Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères,

Vu les articles 52 à 55 de la Constitution ;

Vu le décret n° 53-192 du 14 mars 1953 modifié relatif à la ratification et à la publication des engagements internationaux souscrits par la France ;

Vu le décret n° 80-369 du 14 mai 1980 portant publication de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (ensemble une annexe), faite à Londres le 1^{er} novembre 1974 ;

Vu le décret n° 82-517 du 14 juin 1982 portant publication des amendements à la convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, adoptés le 14 novembre 1975,

Décète :

Art. 1^{er}. – La résolution MSC. 134 (76) portant amendement à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 12 décembre 2002, sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Art. 2. – Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 12 octobre 2006.

JACQUES CHIRAC

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

DOMINIQUE DE VILLEPIN

Le ministre des affaires étrangères,
PHILIPPE DOUSTE-BLAZY

(1) La présente résolution est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2005.

RÉSOLUTION MSC.134 (76)

(adoptée le 12 décembre 2002)

ADOPTION D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE (ENSEMBLE UNE ANNEXE)

Le Comité de la sécurité maritime,

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

RAPPELANT EN OUTRE l'article VIII *b*) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), ci-après dénommée « la Convention », relatif aux procédures d'amendement applicable à l'annexe de la Convention, à l'exclusion des dispositions du chapitre I,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-seizième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de cette convention,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution ;

2. DÉCIDE, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, que ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1^{er} janvier 2004 à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements ;

3. INVITE les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, les amendements entreront en vigueur le 1^{er} juillet 2004 lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus ;

4. PRIE le Secrétaire général, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention, de communiquer des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements joints en annexe à tous les Gouvernements contractants à la Convention ;

5. PRIE EN OUTRE le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention.

A N N E X E

AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

CHAPITRE II-1

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

Partie A-1

Structure des navires

1. Après l'actuelle règle 3-5, ajouter la nouvelle règle 3-6 ci-après :

« Règle 3-6

*Accès aux espaces de la tranche de la cargaison des pétroliers
et des vraquiers et à l'intérieur de ces espaces*

1. Application

1.1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 1.2, la présente règle s'applique aux pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et aux vraquiers, tels que définis à la règle IX-1, d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000, construits le 1^{er} janvier 2005 ou après cette date.

1.2. Les pétroliers d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, construits le 1^{er} octobre 1994 ou après cette date mais avant le 1^{er} janvier 2005, doivent satisfaire aux dispositions de la règle II-1/12-2 adoptées par la résolution MSC. 27(61).

2. Moyens d'accès aux espaces à cargaison et autres espaces

2.1. Chaque espace de la tranche de la cargaison doit être pourvu d'un moyen d'accès permanent permettant à l'Administration, à la compagnie, telle que définie à la règle IX/1 et au personnel du navire ainsi qu'à d'autres personnes, selon qu'il convient, d'effectuer, pendant toute la durée de vie du navire, des inspections générales et de près et des mesures d'épaisseur. Ces moyens d'accès doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 5 et aux dispositions techniques applicables aux moyens d'accès prévus pour les inspections, adoptées par le Comité de la sécurité maritime par la résolution MSC.133 (76), telles qu'elles pourraient être modifiées par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, entrent en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à l'annexe, à l'exclusion du chapitre I.

2.2. Si un moyen d'accès permanent est susceptible d'être endommagé au cours des opérations normales de chargement et de déchargement ou s'il n'est pas possible dans la pratique d'installer des moyens d'accès permanents, l'Administration peut autoriser, à la place, l'utilisation de moyens d'accès amovibles ou portatifs tels que spécifiés dans les Dispositions techniques, à condition que les dispositifs permettant de fixer,

d'installer, de suspendre ou de soutenir les moyens d'accès portatifs fassent partie de façon permanente de la structure du navire. L'ensemble du matériel portatif doit pouvoir être aisément installé ou déployé par le personnel du navire.

2.3. La construction et les matériaux de tous les moyens d'accès et des dispositifs permettant de les fixer à la structure du navire doivent être jugés satisfaisants par l'administration. Les moyens d'accès doivent être inspectés avant d'être utilisés pour effectuer les visites en conformité avec la règle I/10, ou parallèlement à ces visites.

3. Accès en toute sécurité aux cales à cargaison, citernes à cargaison, citernes de ballast et autres espaces

3.1. L'accès en toute sécurité (*) aux cales à cargaison, aux cofferdams, aux citernes de ballast, aux citernes à cargaison et aux autres espaces de la tranche de la cargaison doit se faire directement à partir du pont découvert et permettre l'inspection complète de ces espaces. L'accès en toute sécurité (*) aux espaces de double fond peut se faire par une chambre des pompes, un cofferdam profond, un tunnel de tuyautages, une cale à cargaison, un espace de double coque ou un compartiment analogue qui n'est pas destiné au transport d'hydrocarbures ou de cargaisons dangereuses.

3.2. Les citernes et leurs cloisonnements, d'une longueur égale ou supérieure à 35 m, doivent être munis d'au moins deux écoutilles et échelles d'accès, aussi éloignées que possible l'une de l'autre. Les citernes d'une longueur inférieure à 35 m doivent être desservies par au moins une écoutille et échelle d'accès. Lorsqu'une citerne est compartimentée par une ou plusieurs cloisons évidées ou des obstructions analogues qui empêchent d'accéder facilement aux autres parties de la citerne au moins deux écoutilles d'accès et échelles doivent être installées.

3.3. Chaque cale à cargaison doit être pourvue d'au moins deux moyens d'accès aussi éloignés que possible l'un de l'autre. En général, ces moyens d'accès devraient être disposés en diagonale, l'un se trouvant par exemple près de la cloison avant sur bâbord, et l'autre près de la cloison arrière sur tribord.

(*) Se reporter à la Recommandation concernant l'accès aux espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adopté par la résolution A. 864 (20).

4. Manuel d'accès à la structure du navire

4.1. Les moyens d'accès d'un navire permettant d'effectuer les inspections générales et de près et les mesures d'épaisseur doivent être décrits dans un manuel d'accès à la structure du navire approuvé par l'Administration, dont un exemplaire à jour doit se trouver à bord. Le manuel d'accès à la structure du navire doit inclure, pour chaque espace de la tranche de la cargaison :

1. des plans illustrant les moyens d'accès à l'espace, avec indication des spécifications techniques et des dimensions appropriées ;
2. des plans illustrant les moyens d'accès à l'intérieur de chaque espace qui permettent d'effectuer une inspection générale, avec indication des spécifications techniques et des dimensions appropriées. Ces plans doivent indiquer à partir de quel emplacement chaque zone de l'espace peut être inspectée ;
3. des plans illustrant les moyens d'accès à l'intérieur de l'espace qui permettent d'effectuer les inspections de près, avec indication des spécifications techniques et des dimensions appropriées. Ces plans doivent montrer où se trouvent les zones critiques de la structure, préciser si le moyen d'accès est permanent ou portatif, et indiquer l'emplacement à partir duquel chaque zone peut être inspectée ;
4. des instructions pour inspecter et maintenir la résistance structurale de tous les moyens d'accès et des dispositifs de fixation, compte tenu de la présence éventuelle d'une atmosphère corrosive dans l'espace en question ;
5. des consignes de sécurité lorsqu'un canot pneumatique est utilisé pour les inspections de près et les mesures d'épaisseur ;
6. des instructions concernant l'installation et l'utilisation en toute sécurité des moyens d'accès portatifs ;
7. un inventaire de tous les moyens d'accès portatifs ; et
8. des registres des inspections et opérations d'entretien périodiques des moyens d'accès.

4.2. Aux fins de la présente règle, l'expression "zones critiques de la structure" désigne les zones qui ont été identifiées, à la suite de calculs, comme nécessitant une surveillance continue ou, du fait des antécédents de service de navires analogues ou jumeaux, comme étant des zones sujettes à des phénomènes de fissuration, de flambement, de déformation ou de corrosion qui risquent de porter atteinte à l'intégrité de la structure du navire.

5. Spécifications techniques d'ordre général

5.1. Pour l'accès par les ouvertures horizontales, les écoutilles ou les trous d'homme, les dimensions doivent être suffisantes pour permettre à une personne portant un appareil respiratoire autonome et un équipement de

protection de monter ou descendre une échelle sans être gênée, et permettre aussi de hisser facilement un blessé à partir du fond de l'espace considéré. Le clair minimal de ces ouvertures ne doit pas être inférieur à 600 mm sur 600 mm. Lorsque l'accès à une cale à cargaison s'effectue par le panneau de chargement, le haut de l'échelle doit être placé le plus près possible du surbau d'écoutille. Les surbaux d'écoutille d'accès qui ont plus de 900 mm de haut doivent aussi avoir, à l'extérieur, des marches en liaison avec l'échelle.

5.2. Pour l'accès par les ouvertures verticales, ou les trous d'homme dans les cloisons évidées, les varangues, les carlingues et les porques, permettant de traverser l'espace sur toute sa longueur et toute sa largeur, l'ouverture minimale ne doit pas être inférieure à 600 mm sur 800 mm et doit être située à une hauteur ne dépassant pas 600 mm à partir du bordé de fond, sauf s'il existe un caillebotis ou d'autres points d'appui pour les pieds.

5.3. Dans le cas des pétroliers d'un port en lourd inférieur à 5 000 tonnes, l'Administration peut accepter des dimensions inférieures dans des cas particuliers, pour les ouvertures mentionnées aux paragraphes 5.1 et 5.2 ci-dessus, si l'on peut démontrer, à la satisfaction de l'Administration, qu'il est possible de passer par ces ouvertures ou d'évacuer un blessé. »

Partie B

Compartimentage et stabilité

Règle 12-2

Accès aux espaces de la tranche de la cargaison des pétroliers

2. Supprimer l'actuelle règle 12-2.

Partie C

Installations de machines

Règle 31

Commande des machines

3. A l'actuel paragraphe 2 de cette règle, ajouter le nouvel alinéa 10 ci-après :

« 10. Les systèmes automatisés doivent être conçus de telle sorte qu'un signal d'alarme, en cas de ralentissement ou d'arrêt inéluctable ou imminent du système de propulsion, soit donné à temps à l'officier de quart à la passerelle pour lui permettre d'évaluer les conditions de navigation en cas d'urgence. En particulier, les systèmes doivent avoir une fonction de contrôle, de surveillance, d'information et d'alarme et doivent, pour les besoins de la sécurité, ralentir ou arrêter la propulsion tout en donnant à l'officier de quart à la passerelle la possibilité d'intervenir manuellement, sauf dans les cas où une intervention manuelle entraînerait rapidement la défaillance totale de la machine et/ou de l'appareil de propulsion, comme par exemple en cas de survitesse. »

CHAPITRE II-2

Construction – prévention, détection et extinction de l'incendie

Règle 3

Définitions

4. Au paragraphe 20, remplacer les mots : « à la règle VII/2 », par les mots : « par le Code IMDG, tel que défini à la règle VII/1.1 ».

Règle 19

Transport des marchandises dangereuses

5. Dans les colonnes 7 et 8 (concernant les points d'éclair pour la classe 3) du tableau 19.3, remplacer les numéros : « 3.1 », « 3.2 » et « 3.3 », respectivement par le numéro : « 3 ».

6. Dans la colonne 13 (concernant la classe 5.2) du tableau 19.3, ajouter : « 16 » après le « X » des lignes 15 (concernant le paragraphe 3.10.1) et 16 (concernant le paragraphe 3.10.2), ainsi qu'une nouvelle note 16, ainsi libellée :

« (16). En vertu des dispositions du code IMDG, tel que modifié, l'arrimage de marchandises dangereuses de la classe 5.2 sous pont ou dans des espaces rouliers fermés est interdit. »

CHAPITRE III

Engins et dispositifs de sauvetage

Règle 26

Prescriptions supplémentaires applicables aux navires rouliers à passagers

7. A la fin du paragraphe 1, ajouter le nouvel alinéa 4 ci-après :

« 4. Avant le 1^{er} juillet 2004 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.5 au plus tard à la date de la première visite ou après cette date. »

8. A la fin du paragraphe 2, ajouter le nouvel alinéa 5 ci-après :

« 5. Les radeaux de sauvetage à bord des navires rouliers à passagers doivent être équipés d'un répondeur radar (*), à raison d'un répondeur pour quatre radeaux. Le répondeur doit être monté à l'intérieur du radeau de sauvetage de manière à ce que son antenne se trouve à plus d'un mètre au-dessus du niveau de la mer lorsque le radeau est déployé, sauf lorsqu'il s'agit de radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente, auquel cas le répondeur doit être disposé de manière à ce que les survivants puissent y accéder et le monter facilement. Chaque répondeur doit être disposé de manière à pouvoir être monté manuellement lorsque le radeau de sauvetage est déployé. Il doit être clairement indiqué sur les enveloppes des radeaux de sauvetage que ceux-ci sont équipés de répondeurs.

(*) Se reporter aux Normes de fonctionnement des répondeurs radar pour embarcations et radeaux de sauvetage destinés à être utilisés lors des opérations de recherche et de sauvetage, qui ont été adoptées par l'Organisation par la résolution A. 802(19). »

CHAPITRE XII

Mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraquiers

9. Après l'actuelle règle 11, ajouter les nouvelles règles 12 et 13 ci-après :

« Règle 12

Détecteurs de niveau d'eau dans les cales, les espaces à ballast et les espaces secs

(La présente règle s'applique aux vraquiers, quelle que soit leur date de construction.)

1. Les vraquiers doivent être équipés de détecteurs de niveau d'eau comme suit :

1. Chaque cale à cargaison doit être pourvue de détecteurs de niveau d'eau qui déclenchent des alarmes sonores et visuelles, l'une lorsque le niveau d'eau au-dessus du plafond de double fond dans une cale quelconque atteint une hauteur de 0,5 m, et l'autre dans le cas d'une hauteur qui ne soit pas inférieure à 15 % de la profondeur de la cale à cargaison mais qui ne soit pas supérieure à 2 m. A bord des vraquiers auxquels la règle 9.2 s'applique, il est nécessaire d'installer des détecteurs déclenchant seulement cette dernière alarme. Les détecteurs de niveau d'eau doivent être installés à l'extrémité arrière des cales à cargaison. Dans le cas des cales à cargaison qui sont utilisées pour l'eau de ballastage, un dispositif de neutralisation de l'alarme peut être installé. Les alarmes visuelles doivent faire clairement la distinction entre les deux niveaux d'eau différents détectés dans chaque cale ;
2. Toute citerne à ballast située en avant de la cloison d'abordage prescrite par la règle II-1/11 doit être pourvue de détecteurs de niveau d'eau qui déclenchent une alarme sonore et visuelle lorsque le liquide dans la citerne atteint un niveau qui ne dépasse pas 10 % de la capacité de la citerne. On peut installer un dispositif de neutralisation de l'alarme qui sera activé lorsque la citerne est utilisée ; et
3. Tout espace sec ou vide autre qu'un puits aux chaînes, dont une partie quelconque se prolonge à l'avant de la cale à cargaison extrême avant doit être pourvu de détecteurs de niveau d'eau qui déclenchent une alarme sonore et visuelle à un niveau d'eau de 0,1 m au-dessus du pont. Il n'est pas nécessaire de prévoir de telles alarmes dans des espaces fermés dont le volume ne dépasse pas 0,1 % du volume de carène maximal du navire.

2. Les alarmes sonores et visuelles mentionnées au paragraphe 1 doivent être situées sur la passerelle de navigation.

3. Les vraquiers construits avant le 1^{er} juillet 2004 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle au plus tard à la date de la visite annuelle, de la visite intermédiaire ou de la visite de renouvellement du navire postérieure au 1^{er} juillet 2004, selon celle qui intervient en premier.

Règle 13

Disponibilité des systèmes d'assèchement

(La présente règle s'applique aux vraquiers, quelle que soit leur date de construction.)

1. A bord des vraquiers, les dispositifs prévus pour vidanger et assécher les citernes à ballast situées à l'avant de la cloison d'abordage et les puisards des espaces secs dont une partie quelconque se prolonge à l'avant de la cale à cargaison extrême avant doivent pouvoir être mis en marche à partir d'un local fermé facilement accessible, auquel il soit possible d'accéder depuis la passerelle de navigation ou le poste de commande des machines de propulsion sans avoir à traverser le pont de franc-bord exposé ou des ponts de superstructures. Lorsque des tuyautages desservant de tels puisards ou citernes traversent la cloison d'abordage, on peut accepter que les sectionnements soient manœuvrés au moyen de commandes à distance à la place des commandes prescrites à la règle II-1/11.4, à condition que l'emplacement de ces commandes satisfasse à la présente règle.

2. Les vraquiers construits avant le 1^{er} juillet 2004 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle au plus tard à la date de la première visite intermédiaire ou de renouvellement du navire qui doit être effectuée après le 1^{er} juillet 2004, mais dans tous les cas au plus tard le 1^{er} juillet 2007. »