

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

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

Arrêté du 18 juillet 2008 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 221 et 311 du règlement annexé)

NOR : DEVT0816204A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,

Vu la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996, telle que modifiée, relative aux équipements marins ;

Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité 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 les avis de la Commission centrale de sécurité dans ses 814^e et 815^e sessions en date du 4 juin et du 2 juillet 2008,

Arrête :

Art. 1^{er}. – La division 221 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé, intitulée « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 », est modifiée ainsi qu'il est indiqué dans les articles 2 à 7 ci-après.

Art. 2. – Dans le chapitre 221-II-1, l'article 221-II-1/03-2 dont le titre existant est « Protection contre la corrosion des citernes ballastées à l'eau de mer » est remplacé, dans son titre et son contenu, par le texte et la note de bas de page ci-après :

« Article 221-II-1/03-2

Revêtements de protection des citernes spécialisées ballastées à l'eau de mer de tous les types de navires et des espaces de double muraille des vraquiers

- 1 Les paragraphes 2 et 4 du présent article s'appliquent aux navires d'une jauge brute d'au moins 500 :
 - .1 dont le contrat de construction est passé le 1^{er} juillet 2008 ou après cette date, ou
 - .2 en l'absence d'un contrat de construction, dont la quille est posée ou qui se trouve à un stade équivalent de construction le 1^{er} janvier 2009 ou après cette date ou ;
 - .3 dont la livraison s'effectue le 1^{er} juillet 2012 ou après cette date.

2 Toutes les citernes spécialisées ballastées à l'eau de mer des navires et les espaces de double muraille des vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 m doivent être pourvus, au cours de la construction, d'un revêtement conforme aux normes de comportement des revêtements de protection des citernes spécialisées ballastées à l'eau de mer de tous les types de navires et des espaces de double muraille des vraquiers, que le comité de la sécurité maritime a adoptées par la résolution MSC.215(82), telle qu'elle pourra être modifiée par l'Organisation, sous réserve que ces amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la convention SOLAS relatives aux procédures d'amendement applicables à l'annexe, à l'exclusion du chapitre I.

3 Toutes les citernes spécialisées ballastées à l'eau de mer des pétroliers et des vraquiers construits le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date auxquels le paragraphe 2 n'est pas applicable doivent satisfaire aux prescriptions de l'article 221-II-1/03-2 de la version de la division 221 telle que modifiée par l'arrêté du 17 octobre 2006 paru au JORF le 31 octobre 2006.

4 L'entretien du système de revêtement de protection doit faire partie du programme général d'entretien du navire. L'efficacité du système de revêtement de protection doit être vérifiée au cours de la durée de vie du navire par l'administration ou un organisme reconnu par l'administration, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation (*).

(*) Se reporter aux directives que doit élaborer l'Organisation. »

Art. 3. – Le chapitre 221-II-2 « Construction, prévention, détection et extinction de l'incendie » est modifié comme indiqué ci-dessous :

I. – Dans l'article 221-II-2/1 « Application », le texte du sous-paragraphe 2.2 est remplacé par le texte suivant :

« 2.2 Les navires construits avant le 1^{er} juillet 2002 doivent aussi satisfaire aux dispositions :

- .1 des paragraphes 3, 6.5 et 6.7, selon qu'il convient ;
- .2 des articles 221-II-2/13.3.4.2 à 221-II-2/13.3.4.5 et 221-II-2/13.4.3 et des articles de la partie E, à l'exception des articles 221-II-2/16.3.2.2 et 221-II-2/16.3.2.3, selon qu'il convient, au plus tard à la date de la première visite postérieure au 1^{er} juillet 2002 ;
- .3 des articles 221-II-2/10.4.1.3 et 221-II-2/10.6.4 pour les installations neuves seulement ; et
- .4 de l'article 221-II-2/10.5.6 au plus tard le 1^{er} octobre 2005 pour les navires à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 2000 ; et
- .5 des articles 221-II-2/5.3.1.3.2 et 221-II-2/5.3.4 applicables aux navires à passagers au plus tard à la date de la première visite postérieure au 1^{er} juillet 2008. »

II. – Dans l'article 221-II-2/3 « Définitions », à la suite de la définition 50, il est ajouté les définitions 51 à 53 et la note de bas de page ci-après :

« 51 *Zone sûre, dans le contexte d'un accident*, désigne, du point de vue de l'habitabilité, toute zone qui n'est pas envahie ou qui est située en dehors de la ou des tranches verticales principales dans lesquelles un incendie s'est déclaré et qui est capable de recevoir en toute sécurité toutes les personnes se trouvant à bord afin de les protéger des risques pour leur vie ou leur santé et afin de leur fournir les services essentiels (*).

52 *Centre de sécurité* désigne un poste de sécurité utilisé exclusivement pour gérer les situations d'urgence. Le fonctionnement, le contrôle et/ou la surveillance des systèmes de sécurité font partie intégrante du centre de sécurité (*).

53 Un *balcon de cabine* est un espace de pont découvert réservé à l'usage exclusif des occupants d'une seule cabine auquel ils accèdent directement depuis cette cabine ou suite de pièces.

(*) Les définitions 51 et 52 entrent en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2010 (résolution MSC.216[82], annexe 3). »

III. – Dans l'article 221-II-2/4 « Probabilité d'inflammation » :

- au sous-paragraphe 4.4 « Sous-couches », à la suite de l'expression « postes de sécurité », il est inséré « ou sur les balcons de cabine des navires à passagers construits le 1^{er} juillet 2008 ou après cette date, » ;
- au sous-paragraphe 5.2.3, à la suite du texte existant, il est ajouté la phrase suivante : « Toutefois, la norme "A-0" est acceptable pour les fenêtres et les hublots situés hors des limites définies à l'article 221-II-2/9.2.4.2.5. »

IV. – Dans l'article 221-II-2/5 « Potentiel de développement de l'incendie » :

- au sous-paragraphe 3.1.2.1, la dernière phrase (commençant par « Les cloisons et ponts partiels... ») est supprimée ;
- après le sous-paragraphe 3.1.2.2.2, il est inséré un nouveau sous-paragraphe 3.1.3 ainsi rédigé :
« 3.1.3 Cloisons et ponts partiels à bord des navires à passagers.
3.1.3.1 Les cloisons et ponts partiels qui subdivisent un local à des fins utilitaires ou de décoration doivent être en matériaux incombustibles.
3.1.3.2 Les revêtements, les plafonds et les cloisons et ponts partiels qui servent d'écran ou de séparation entre des balcons de cabine adjacents doivent être en matériaux incombustibles. Les balcons de cabine des navires à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2008 doivent satisfaire aux prescriptions du présent paragraphe avant la date de la première visite postérieure au 1^{er} juillet 2008. » ;
- au sous-paragraphe 3.2.1.1, après l'expression « des locaux d'habitation et de service », il est inséré l'expression « et des balcons de cabine », et à la fin du sous-paragraphe, il est ajouté la phrase : « Toutefois, il n'est pas nécessaire d'appliquer les dispositions du paragraphe 3.2.3 aux balcons de cabine. » ;
- au sous-paragraphe 3.2.4.1, à la suite de l'alinéa .2 existant, il est ajouté l'alinéa .3 suivant :
« .3 les surfaces apparentes des balcons de cabine, à l'exception des systèmes de plancher en bois dur naturel. » ;
- à la suite du paragraphe 3.3 existant, il est ajouté un nouveau paragraphe 3.4 ainsi rédigé :
« 3.4 Meubles et éléments d'ameublement des balcons de cabine des navires à passagers.
A bord des navires à passagers, les meubles et éléments d'ameublement des balcons de cabine doivent satisfaire aux articles 221-II-2/3.40.1, 221-II-2/3.40.2, 221-II-2/3.40.3, 221-II-2/3.40.6 et 221-II-2/3.40.7 à

moins que ces balcons ne soient protégés par un dispositif fixe d'extinction par pulvérisation d'eau sous pression et un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie satisfaisant aux articles 221-II-2/7.10 et 221-II-2/10.6.1.3. Les navires à passagers construits avant le 1^{er} juillet 2008 doivent satisfaire aux prescriptions du présent paragraphe avant la date de la première visite postérieure au 1^{er} juillet 2008. »

V. – Le texte de l'article 221-II-2/6 « Potentiel de dégagement de fumée et toxicité » est remplacé par le texte ci-après :

« Article 221-II-2/6

Potentiel de dégagement de fumée et toxicité

1 Objet.

Le présent article a pour objet de réduire les risques que présentent, pour la vie humaine, la fumée et les produits toxiques dégagés au cours d'un incendie dans les locaux où, normalement, des personnes travaillent ou vivent. A cette fin, la quantité de fumée et de produits toxiques émises, au cours d'un incendie, par les matériaux combustibles, y compris les matériaux de finition utilisés pour les surfaces, doit être limitée.

2.1 Peintures, vernis et autres produits de finition utilisés sur les surfaces.

Les peintures, les vernis et autres produits de finition utilisés sur des surfaces intérieures apparentes ne doivent pas dégager de trop grandes quantités de fumée et de produits toxiques, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu.

2.2 A bord des navires à passagers construits le 1^{er} juillet 2008 ou après cette date, les peintures, vernis et autres produits de finition utilisés sur des surfaces apparentes des balcons de cabine, à l'exception des systèmes de plancher en bois dur naturel, ne doivent pas dégager des quantités excessives de fumée et de produits toxiques, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu.

3.1 Sous-couches constituant des revêtements de pont.

S'il y a des revêtements de pont à l'intérieur des locaux d'habitation et de service et des postes de sécurité, les sous-couches doivent être en matériaux approuvés qui ne risquent pas de dégager de la fumée, d'être toxiques ou d'exploser à des températures élevées, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu.

3.2 A bord des navires à passagers construits le 1^{er} juillet 2008 ou après cette date, les sous-couches constituant les revêtements de pont des balcons de cabine ne doivent pas dégager de fumée, être toxiques ou risquer d'exploser à des températures élevées, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu. »

VI. – Dans l'article 221-II-2/7 « Détection et alarme », à la suite du paragraphe 9.4 existant, il est ajouté un nouveau paragraphe 10 ainsi rédigé :

« 10 Protection des balcons de cabine des navires à passagers.

Un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie satisfaisant aux dispositions du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie doit être installé sur les balcons de cabine des navires auxquels s'applique l'article 221-II-2/5.3.4, lorsque les meubles et éléments d'ameublement de ces balcons ne sont pas tels que définis dans les articles 221-II-2/3.40.1, 221-II-2/3.40.2, 221-II-2/3.40.3, 221-II-2/3.40.6 et 3221-II-2/40.7. »

VII. – Dans l'article 221-II-2/9 « Localisation de l'incendie », à la suite du sous-paragraphe 2.2.5.2, il est inséré un nouveau sous-paragraphe 2.2.6 ainsi rédigé :

« 2.2.6 Disposition des balcons de cabine.

A bord des navires à passagers construits le 1^{er} juillet 2008 ou après cette date, les cloisons partielles non porteuses qui séparent des balcons de cabine adjacents doivent pouvoir être ouvertes par l'équipage d'un côté comme de l'autre aux fins de la lutte contre l'incendie. »

VIII. – Dans l'article 221-II-2/10 « Lutte contre l'incendie » :

– le titre du sous-paragraphe 6.1 est modifié et devient « Dispositifs à eau diffusée et à pulvérisation d'eau à bord des navires à passagers » ;

– à la suite du sous-paragraphe 6.1.2, il est inséré un nouveau sous-paragraphe 6.1.3 ainsi rédigé :

« 6.1.3 Un dispositif fixe d'extinction de l'incendie par pulvérisation d'eau satisfaisant aux dispositions du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie doit être installé sur les balcons de cabine des navires auxquels s'applique l'article 221-II-2/5.3.4, lorsque les meubles et éléments d'ameublement de ces balcons ne sont pas tels que définis dans les articles 221-II-2/3.40.1, 221-II-2/3.40.2, 221-II-2/3.40.3, 221-II-2/3.40.6 et 221-II-2/3.40.7. »

Art. 4. – L'annexe 221-II-2/A.2 « Recueil FSS. Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie » est modifiée comme indiqué ci-dessous :

I. – Dans le chapitre 4 « Extincteurs d'incendie » :

– les paragraphes et sous-paragraphes actuellement numérotés 1.2, 2, 2.1, 2.1.1, 2.1.1.1, 2.1.1.2 et 2.1.2 sont nouvellement numérotés 2, 3, 3.1, 3.1.1, 3.1.1.1, 3.1.1.2 et 3.1.2 ;

– le sous-paragraphe actuellement numéroté 2.2 est nouvellement numéroté 3.2 et rédigé ainsi qu'il suit :

« 3.2 Diffuseurs à mousse portatifs.

3.2.1 Un diffuseur à mousse portatif doit comporter un ajutage/raccordement de tuyau à mousse, soit du type à éjection automatique, soit utilisable avec un éjecteur séparé, pouvant être relié au collecteur principal d'incendie par une manche d'incendie, et un réservoir portatif contenant au moins 20 l de liquide émulseur ainsi qu'un réservoir au moins de liquide émulseur de rechange de même capacité.

3.2.2 Fonctionnement du dispositif.

3.2.2.1 L'ajutage/le raccordement de tuyau et l'éjecteur doivent être en mesure de produire une mousse efficace pouvant éteindre un feu d'hydrocarbures, avec un taux d'application de la solution moussante d'au moins 200 l/min à la pression nominale du collecteur principal d'incendie.

3.2.2.2 Le liquide émulseur doit être approuvé par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation (*).

3.2.2.3 Le taux de foisonnement et le temps de vidange de la mousse produite par le diffuseur à mousse portatif ne doivent pas s'écarter de ± 10 % des valeurs calculées conformément au paragraphe 3.2.2.2.

3.2.2.4 Le diffuseur à mousse portatif doit être conçu de manière à pouvoir supporter l'encrassement, les variations de la température ambiante, les vibrations, l'humidité, les chocs, les impacts et la corrosion que l'on rencontre normalement à bord des navires.

(*) Se reporter aux directives relatives aux critères d'efficacité et d'essai et à l'inspection des liquides émulseurs à bas foisonnement utilisés dans les dispositifs fixes d'extinction de l'incendie (MSC/Circ.582 et Corr.1). »

II. – Dans le chapitre 6 « Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie à mousse », le texte du sous-paragraphe 2.3.1.2 est remplacé par le texte ci-après :

« 2.3.1.2 Le dispositif doit pouvoir projeter, à travers des orifices de décharge fixes, en moins de 5 minutes, une quantité de mousse suffisante pour recouvrir efficacement la plus grande surface individuelle sur laquelle le combustible est susceptible de se répandre. »

III. – Dans le chapitre 7 « Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie par projection d'eau diffusée sous pression et pas diffusion d'eau en brouillard », le texte du paragraphe 2 existant « Spécifications techniques » est remplacé par le texte et les notes de bas de page ci-après :

« 2 Spécifications techniques.

2.1 Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie par projection d'eau diffusée sous pression.

Les dispositifs d'extinction de l'incendie par projection d'eau diffusée sous pression destinés aux locaux de machines et aux chambres des pompes à cargaison doivent être approuvés par l'administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation (1).

2.2 Dispositifs équivalents d'extinction de l'incendie par diffusion d'eau en brouillard.

Les dispositifs d'extinction de l'incendie par diffusion d'eau en brouillard destinés aux locaux de machines et aux chambres des pompes à cargaison doivent être approuvés par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation (1).

2.3 Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie par projection d'eau diffusée sous pression destinés aux balcons de cabine.

Les dispositifs fixes d'extinction de l'incendie par projection d'eau diffusée sous pression destinés aux balcons de cabine doivent être approuvés par l'administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation (2).

(1) Se reporter aux directives révisées pour l'approbation de dispositifs d'extinction de l'incendie à base d'eau équivalents pour les locaux de machines et les chambres des pompes à cargaison (circulaire MSC/Circ.1165).

(2) Se reporter aux directives pour l'approbation des dispositifs fixes d'extinction de l'incendie par projection d'eau diffusée sous pression et à base d'eau destinés aux balcons de cabine (circulaire MSC.1/Circ.1268). »

IV. – Dans le chapitre 9 « Dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie », à la suite du sous-paragraphe 2.5.2, il est ajouté un nouveau sous-paragraphe 2.6 et une note de bas de page ainsi rédigés :

« 2.6 Dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie destinés aux balcons de cabine.

Les dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie destinés aux balcons de cabine doivent être approuvés par l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation (1).

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

Art. 5. – Le chapitre 221-III « Engins et dispositifs de sauvetage » est modifié comme indiqué ci-dessous :

I. – Dans l'article 221-III/06 « Communications », le texte du sous-paragraphe 4.3 est remplacé par le texte ci-après :

« 4.3 Le système d'alarme générale en cas de situation critique doit pouvoir être entendu dans tous les locaux d'habitation et dans tous les locaux où les membres de l'équipage travaillent habituellement. A bord des navires à passagers, le système doit aussi pouvoir être entendu sur tous les ponts découverts. »

II. – Dans le paragraphe 7 de l'article 221-III/11 « Dispositions à prendre pour l'appel et l'embarquement dans les embarcations et les radeaux de sauvetage », l'expression « le navire ayant une assiette défavorable pouvant atteindre 10° » est remplacée par « le navire ayant une assiette pouvant atteindre jusqu'à 10° ».

III. – Le texte de l'alinéa .1 de l'article 221-III/14 « Arrimage des canots de secours » est remplacé par le texte ci-après :

« .1 de manière à être prêts à tout moment à être mis à l'eau en 5 min au plus, et s'ils sont de type gonflable être entièrement gonflés en permanence ; »

IV. – Le texte du sous-paragraphe 3.3.4 de l'article 221-III/19 « Formation et exercices en vue d'une situation critique » est remplacé par le texte et la note de bas de page ci-après :

« 3.3.4 Dans le cas d'une embarcation de sauvetage conçue pour être mise à l'eau en chute libre, au moins une fois tous les trois mois au cours d'un exercice d'abandon du navire, les membres de l'équipage doivent monter à bord de l'embarcation, s'attacher comme il convient à leurs sièges et commencer la procédure de mise à l'eau sans toutefois larguer réellement l'embarcation (c'est-à-dire que le croc de dégagement ne doit pas être actionné). L'embarcation de sauvetage doit ensuite soit être mise à l'eau en chute libre avec, à son bord, uniquement l'équipage chargé de la faire fonctionner, soit être abaissée dans l'eau au moyen des dispositifs secondaires de mise à l'eau avec ou sans l'équipage chargé de la faire fonctionner à son bord. Dans les deux cas, l'embarcation de sauvetage doit ensuite être manœuvrée dans l'eau par l'équipage chargé de la faire fonctionner. Au moins une fois tous les six mois, l'embarcation de sauvetage doit être mise à l'eau en chute libre avec, à son bord, uniquement l'équipage chargé de la faire fonctionner, sinon, une simulation de la mise à l'eau doit être effectuée conformément aux directives élaborées par l'Organisation (*).

(*) Se reporter à la circulaire MSC.1/Circ.1206 sur les Mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage. »

V. – L'article 221-III/20 « Disponibilité opérationnelle, entretien et inspections » est modifié ainsi qu'il suit :

– le texte existant du paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant :

« 4 Entretien des garants.

Il faut inspecter périodiquement (*) les garants utilisés pour les engins de mise à l'eau, en accordant une attention particulière aux zones traversant les gorges, et les remplacer lorsque cela est nécessaire du fait de leur détérioration ou dans un délai qui ne dépasse pas cinq ans, le délai le plus court étant retenu.

(*) Se reporter à la circulaire MSC.1/Circ.1206 sur les Mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage. » ;

– dans l'alinéa .2 du paragraphe 6, la phrase débutant par « Si, du fait de ses caractéristiques... » et se terminant par « ...dans le manuel du constructeur » est remplacée par la phrase : « Si, du fait de ses caractéristiques, un moteur hors-bord installé sur un canot de secours ne pouvait pas tourner sans que son hélice ne soit immergée pendant 3 minutes, un dispositif approprié d'alimentation en eau peut être fourni. » ;

– le texte de l'alinéa .3 du sous-paragraphe 11.1 est remplacé par le texte ci-après :

« .3 une fois achevé l'examen prévu à l'alinéa .2, être soumis à un essai dynamique pour vérifier le frein du treuil à la vitesse d'amenage maximale. La charge à appliquer doit être la masse de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ou du canot de secours sans personne à bord ; toutefois, à des intervalles ne dépassant pas cinq ans, cet essai doit être effectué avec une charge d'essai égale à 1,1 fois le poids de l'embarcation ou du radeau de sauvetage ou du canot de secours avec son plein chargement en personnes et en armement. » ;

– la première phrase du sous-paragraphe 11.2 est remplacée par la phrase ci-après :

« 11.2 Les dispositifs de largage en charge des embarcations de sauvetage ou des canots de secours, y compris ceux des embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre, doivent : » ;

– à la suite du sous-paragraphe 11.2, il est ajouté un nouveau sous-paragraphe 11.3 ainsi rédigé :

« 11.3 Les crocs de dégagement automatique des radeaux de sauvetage sous bossoirs doivent :

.1 faire l'objet d'un entretien conformément aux consignes pour l'entretien à bord prescrites par l'article 221-III/36 ;

.2 être soumis, pendant les visites annuelles prescrites aux règles 7 et 8 du chapitre I de la convention SOLAS en vigueur, à un examen approfondi et à un essai de fonctionnement effectués par un personnel qualifié connaissant bien le dispositif ; et

.3 être mis à l'essai en cours d'exploitation avec une charge égale à 1,1 fois la masse totale du radeau de sauvetage avec son plein chargement en personnes et en armement chaque fois que le croc de dégagement automatique a été révisé. Cette révision et cet essai doivent être effectués au moins une fois tous les cinq ans (*).

(*) Se reporter à la Recommandation sur la mise à l'essai des engins et dispositifs de sauvetage, que l'Organisation a adoptée par la résolution A.689(17). Pour les engins de sauvetage installés à bord le 1^{er} juillet 1999 ou après cette date, se reporter à la Recommandation révisée sur la mise à l'essai des engins de sauvetage, que le comité de la sécurité maritime a adoptée par la résolution MSC.81(70). »

VI. – L'article 221-III/21 « Embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours » est modifié ainsi qu'il suit :

- dans l'alinéa 1.2, l'expression « et satisfaisant aux règles spéciales de compartimentage prescrites à l'article 221-II-1/06.5 » est supprimée ;
- la numérotation de l'alinéa 1.3 ainsi que la première phrase de cet alinéa existant sont supprimées ;
- les alinéas existants numérotés 1.4, 1.5 et 1.6 sont nouvellement numérotés 1.3, 1.4 et 1.5 ;
- dans le nouvel alinéa 1.3, après l'expression « où le signal d'abandon du navire est donné », il est inséré l'expression « après que toutes les personnes ont été rassemblées et ont endossé leur brassière de sauvetage. » ;
- le texte de l'alinéa 2.3 est remplacé par le texte ci-après :

« 2.3 Une embarcation de sauvetage peut être acceptée en tant que canot de secours à condition que cette embarcation et ses dispositifs de mise à l'eau et de récupération satisfassent également aux prescriptions applicables aux canots de secours. » ;

- dans l'alinéa 3.2, l'expression « et satisfaisant aux règles spéciales de compartimentage prescrites à l'article 221-II-1/06.5 » est supprimée.

VII. – Dans l'article 221-III/26 « Prescriptions supplémentaires applicables aux navires rouliers à passagers », le texte des alinéas 3.1 et 3.2 est remplacé par le texte ci-après :

« 3.1 Au moins un des canots de secours prévus à bord des navires rouliers à passagers doit être un canot de secours rapide satisfaisant aux dispositions de la section 5.1.4 du Recueil.

3.2 Chaque canot de secours rapide doit être desservi par un engin de mise à l'eau approprié satisfaisant à la section 6.1.7 du Recueil. »

VIII. – Dans l'article 221-III/31 « Embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours » :

- le texte de l'alinéa .2 du sous-paragraphe 1.1 est remplacé par le texte ci-après :

« .2 en outre, un ou plusieurs radeaux de sauvetage gonflables ou rigides satisfaisant aux prescriptions de la section 4.2 ou 4.3 du Recueil, d'une masse inférieure à 185 kg et arrimés dans un emplacement permettant de les transférer aisément d'un bord à l'autre au niveau d'un même pont découvert, et ayant une capacité globale suffisante pour recevoir toutes les personnes à bord. Si le ou les radeaux de sauvetage ne sont ni d'une masse inférieure à 185 kg, ni arrimés dans un emplacement permettant de les transférer aisément d'un bord à l'autre au niveau d'un même pont découvert, la capacité totale existant sur chaque bord doit être suffisante pour recevoir le nombre total des personnes à bord. » ;

- le texte de l'alinéa .2 du sous-paragraphe 1.3 est remplacé par le texte ci-après :

« .2 sauf si les radeaux de sauvetage prescrits au paragraphe 1.3.1 ont une masse inférieure à 185 kg et sont arrimés dans un emplacement permettant de les transférer aisément d'un bord à l'autre au niveau d'un même pont découvert, il doit être prévu des radeaux de sauvetage supplémentaires de manière que la capacité totale existant sur chaque bord soit suffisante pour recevoir 150 % du nombre total des personnes à bord ; »

- le texte de l'alinéa .4 du sous-paragraphe 1.3 est remplacé par le texte ci-après :

« .4 les embarcations et radeaux de sauvetage disponibles pour utilisation de chaque bord, y compris ceux qui ont une masse inférieure à 185 kg et sont arrimés dans un emplacement permettant de les transférer aisément d'un bord à l'autre au niveau d'un même pont découvert, doivent être en nombre suffisant pour recevoir toutes les personnes à bord au cas où une embarcation ou un radeau de sauvetage quelconque serait perdu ou deviendrait inutilisable. » ;

- le texte du paragraphe 2 est remplacé par le texte ci-après :

« 2 Canots de secours.

Les navires de charge doivent porter au moins un canot de secours satisfaisant aux prescriptions de la section 5.1 du Recueil. Une embarcation de sauvetage peut être acceptée en tant que canot de secours à condition que cette embarcation et ses dispositifs de mise à l'eau et de récupération satisfassent également aux prescriptions applicables aux canots de secours. »

IX. – Dans l'article 221-III/32 « Engins de sauvetage individuels » :

- dans le sous-paragraphe 3.2, à la suite de la première apparition de l'expression « Une combinaison d'immersion », il est inséré « d'une taille appropriée » ;
- le texte du sous-paragraphe 3.3 est remplacé par le texte ci-après :

« 3.3 S'il existe à bord d'un navire des postes de quart ou de travail éloignés de l'emplacement ou des emplacements où les combinaisons d'immersion sont normalement entreposées et notamment des embarcations et radeaux de sauvetage arrimés dans un emplacement éloigné à bord conformément à l'article 221-III/31.1.4, il doit y avoir à tout moment à ces postes des combinaisons d'immersion supplémentaires d'une taille appropriée pour le nombre de personnes qui sont habituellement chargées du quart ou travaillent à ces postes. »

X. – Dans l'article 221-III/35 « Manuel de formation et aides à la formation à bord », à la suite du paragraphe 4, il est ajouté un nouveau paragraphe 5 ainsi rédigé :

« 5 Le manuel de formation doit être rédigé dans la langue de travail de l'équipage du navire. »

Art. 6. – Le chapitre 221-V « Sécurité de la navigation » est modifié comme indiqué ci-dessous :

I. – Dans la note de bas de page (1) se rapportant au paragraphe 2 de l'article 221-V/18 « Approbation, visites et normes de fonctionnement des systèmes et matériel de navigation et des enregistreurs des données du voyage » :

– à la suite du texte de la note de bas de page libellée « Recommandation sur les normes de fonctionnement du matériel radar (résolution MSC.64[67], annexe 4) », il est ajouté : « ou, à compter du 1^{er} juillet 2008, Recommandation révisée sur les normes de fonctionnement du matériel radar (résolution MSC.192[79]). » ;

– à la suite de cette note de bas de page, il est inséré le texte suivant : « Normes de performance pour la présentation des renseignements de navigation de bord (résolution MSC.191(79), à compter du 1^{er} juillet 2008. »

II. – Dans l'article 221-V/19-1 « Identification et suivi des navires à grande distance » :

– au paragraphe 2.2, l'expression « aux paragraphes 3 à 11.2 » est remplacée par « aux paragraphes 3 à 7.2 » ;

– le texte de la note de bas de page (1) se rapportant au paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant : « (1) Se reporter aux Normes de performance et prescriptions fonctionnelles révisées applicables à l'identification et au suivi des navires à grande distance, que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adoptées par la résolution MSC.263(84). »

Art. 7. – Le chapitre 221-XII « Mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraquiers » est modifié comme indiqué ci-dessous :

I. – Dans l'article 221-XII/06 « Prescriptions relatives à la structure et autres prescriptions applicables aux vraquiers », le paragraphe 3 existant est supprimé, et les paragraphes existants numérotés 4 et 5 sont nouvellement numérotés 3 et 4.

II. – Dans le paragraphe 2 de l'article 221-XII/12 « Avertisseurs d'entrée d'eau dans les cales, les espaces à ballast et les espaces secs », après l'expression « l'article 221-II-1/11 », il est ajouté l'appel de note de bas de page et la note de bas de page ci-après :

« (*) A compter du 1^{er} janvier 2009, la référence à cet article sera remplacée par une référence à l'article 221-II-1/12. »

III. – Dans le paragraphe 1 de l'article 221-XII/13 « Disponibilité des systèmes d'assèchement », après l'expression « l'article 221-II-1/11.4 », il est ajouté l'appel de note de bas de page et la note de bas de page ci-après :

« (*) A compter du 1^{er} janvier 2009, la référence à cet article sera remplacée par une référence à l'article 221-II-1/12. »

Art. 8. – Dans l'annexe 311-1.A.1 « Equipements pour lesquels des normes d'essai détaillées existent déjà dans les instruments internationaux » de la division 311 intitulée « Equipements marins », les lignes correspondant aux articles A.1/4.30, A.1/4.32, A.1/4.34, A.1/4.35, A.1/4.36, A.1/4.37 et A.1/4.38 sont remplacées par les lignes des tableaux figurant en annexe au présent arrêté.

Art. 9. – A l'exception du II de l'article 6, les dispositions du présent arrêté entrent en vigueur à compter du 1^{er} juillet 2008.

Art. 10. – Le directeur des affaires maritimes est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 18 juillet 2008.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des affaires maritimes,
D. CAZÉ

ANNEXE

Article n°	Désignation de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une "approbation de type" est nécessaire	Règles SOLAS 74 applicables telle que modifiées, et les résolutions et circulaires pertinentes de l'OMI	Normes d'essais	Modules d'évaluation de la conformité					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
1	2	3	4	5	6					
A.1/4.30	Système électronique de visualisation des cartes marines (ECDIS) avec sauvegarde et Système de visualisation de cartes tramées (RCDS) « nouvel article »	Règle V/18.1, Règle X/3, Résolution OMI MSC.97(73) 13.17.1 (Recueil HSC de 2000)	Règle V/19.2.1.4, Règle V/19.2.1.5, Résolution OMI MSC.97(73) 13.8 (Recueil HSC de 2000) Résolution OMI A.817(19) modifiée par la résolution OMI MSC.64(67) annexe 5 et par la résolution OMI MSC.86(70) annexe 4, Résolution OMI A.694(17) Résolution MSC.191(79) à compter du 1er juillet 2008	EN 61174 (2002), EN 60945 (1997), EN 61162 CEI 61174 (2002), CEI 60945 (1996), CEI 61162	X	X	X	X	X	
A.1/4.32	Équipement AIS (système d'identification automatique) universel « nouvel article »	Règle V/18.1, Règle X/3, Résolution OMI MSC.97(73) 13.17.1 (Recueil HSC de 2000)	Règle V/19.2.4, Résolution OMI MSC.74(69) annexe 3, Résolution OMI MSC.97(73) 13.15 (Recueil HSC de 2000), Résolution OMI A.694(17), UIT R. M. 1371-1 (10/00) (1) Résolution MSC.191(79) à compter du 1er juillet 2008	EN 61993-2 (2002), EN 60945 (1997), EN 61162 EI 61993-2 (2002), CEI 60945 (1996), CEI 61162	X	X	X	X	X	
A.1/4.34	Aide de pointage radar automatique (ARPA)	Règle V/12 (r)	Règle V/12 (g), Règle V/12 (h), Règle V/12 (j), Résolution OMI A.278(VIII) Résolution OMI A.477(XII) modifiée par la résolution OMI MSC.64(67) annexe 4, Résolution OMI A.823(19) UIT-R M.628-3 (11/93), UIT-R.M.1177-2 (05/00) Règle V/19.2.3.2, V/19.2.7.1, V/19.2.8.1. Résolution OMI A.278(VIII) Résolution OMI A.477(XII) modifiée par la résolution OMI MSC.64(67) annexe 4, Résolution OMI A.823(19) Résolutions MSC.191(79) et MSC.192(79) à compter du 1er juillet 2008 Résolution OMI A.694(17), UIT-R M.628-3 (11/93), UIT-R M.1177-2 (05/00)	EN 60936-1 (2000), EN 60872-1 (1998), EN 60945 (1997), EN 61162 CEI 60936-1 (1999), CEI 60872-1 (1998), CEI 60945 (1996), CEI 61162	X	X	X	X	X	

(1) L'annexe 3 UIT R. M. 1371-1 ne s'appliquera qu'en conformité avec les exigences de la Résolution OMI MSC.74(69).

Article n°	Désignation de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une "approbation de type" est nécessaire	4	5	Modules d'évaluation de la conformité						
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H	
A.1/4.35	Aide de poursuite automatique (ATA)	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une "approbation de type" est nécessaire	3	4	5	6					
		Règle V/12 (r)	Règle V/12 (g) Règle V/12 (h) Règle V/12 (i) Résolution OMI A.694(17) Résolution OMI A.278(VIII) Résolution OMI A.477(XII) modifiée par la Résolution OMI MSC.64(67) annexe 4 UIT-R M.628-3 (11/93), UIT-R M.1177-2 (05/00)	EN 60936-1 (2000), EN 60872-3 (1999), EN 60945 (1997), EN 61162							
		Règle V/18.1				X	X	X	X		
A.1/4.36	Aide de pointage électronique (EPA)	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une "approbation de type" est nécessaire	3	4	5	6					
		Règle V/12 (r)	Règle V/12 (g) Règle V/12 (h) Règle V/12 (i) Résolution OMI A.694(17) Résolution OMI A.278(VIII) Résolution OMI A.477(XII) modifiée par la Résolution OMI MSC.64(67) annexe 4 UIT-R M.628-3 (11/93), UIT-R M.1177-2 (05/00)	EN 60936-1 (2000), EN 60872-3 (1999), EN 60945 (1997), EN 61162							
		Règle V/18.1				X	X	X	X		

Article n°	Désignation de l'article	Règle SOLAS 74 telle que modifiée où une "approbation de type" est nécessaire	4	5	Modules d'évaluation de la conformité					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
1	2	3	4	5	6					
A.1/4.37	Aide de pointage radar automatique (ARPA) pour engins à grande vitesse	Règle X/3 Résolution OMI MSC.36(63) 13.13.1 (Recueil HSC de 1994) Règle X/3, Résolution OMI MSC.97(73) 13.17.1 (Recueil HSC de 2000)	Résolution OMI MSC.36(63) 13.5 (Recueil HSC de 1994) Résolution OMI A.823(19), Résolution OMI A.820(19), Résolution OMI A.694(17) UIT-R M.628-3(11/93), UIT-R M.1177-2 (05/00) Résolution OMI MSC.97(73) 13.5 (Recueil HSC de 2000), Résolution OMI A.823(19), Résolution OMI A.820(19), Résolution OMI A.694(17), Résolutions MSC.191(79) et MSC.192(79) à compter du 1er juillet 2008 UIT-R M.628-3 (11/93), UIT-R M.1177-2 (05/00)	EN 60872-1 (1998), EN 60936-2 (1999), EN 61162 EN 60945 (1997) CEI 60872-1 (1998), CEI 60936-2 (1998), CEI 61162 EN 60945 (1997)	X	X	X	X	X	
A.1/4.38	Aide de poursuite automatique (ATA) pour engins à grande vitesse	Règle X/3 Résolution OMI MSC.36(63) 13.13.1 (Recueil HSC de 1994) Règle X/3, Résolution OMI MSC.97(73) 13.17.1 (Recueil HSC de 2000)	Résolution OMI MSC.36(63) 13.5 (Recueil HSC de 1994) Résolution OMI MSC.64(67) annexe 4, Résolution OMI A.694(17) Résolution OMI A.820(19), UIT-R M.628-3 (11/93), UIT-R M.1177-2 (05/00) Résolution OMI MSC.97(73) 13.5 (Recueil HSC de 2000), Résolution OMI A.820(19), Résolution OMIMSC.64(67) annexe 4, Résolutions MSC.191(79) et MSC.192(79) à compter du 1er juillet 2008 Résolution OMI A.694(17), UIT-R M.628-3 (11/93), UIT-R M.1177-2 (05/00)	EN 60872-2 (1998), EN 60936-2 (1999), EN 61162 EN 60945 (1997) CEI 60872-2 (1998), CEI 60936-2 (1998), CEI 61162 EN 60945 (1997)			X	X	X	