

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET EUROPÉENNES

**Décret n° 2010-566 du 26 mai 2010 portant publication de la résolution MSC.170(79) (annexe 3) relative à l'adoption d'amendements 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 9 décembre 2004 (1)**

NOR : MAEJ1008649D

Le Président de la République,

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

Vu les articles 52 à 55 de la Constitution ;

Vu la loi n° 50-5 du 4 janvier 1950 autorisant la ratification de la convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 10 juin 1948 ;

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° 58-905 du 27 septembre 1958 portant publication de la convention relative à la création de l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, signée à Genève le 6 mars 1948 ;

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<sup>er</sup> novembre 1974,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – La résolution MSC.170(79) (annexe 3) relative à l'adoption d'amendements 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 9 décembre 2004, sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

**Art. 2.** – Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères et européennes 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 26 mai 2010.

NICOLAS SARKOZY

Par le Président de la République :

*Le Premier ministre,*

FRANÇOIS FILLON

*Le ministre des affaires étrangères  
et européennes,*

BERNARD KOUCHNER

---

(1) La présente résolution est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006.

## ANNEXE

### RÉSOLUTION MSC.170(79) (ANNEXE 3)

RELATIVE À L'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 ÉGALEMENT 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 », concernant la procédure d'amendement applicable à l'Annexe de la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

AYANT EXAMINÉ, à sa soixante-dix-neuvième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de ladite 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<sup>er</sup> janvier 2006 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<sup>er</sup> juillet 2006, 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 joint 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-I

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

##### Règle 2

##### *Définitions*

1. Après l'actuel paragraphe 13, ajouter le nouveau paragraphe 14 suivant :  
« 14 Un *vraquier* est un vraquier tel que défini à la règle XII/1.1. »

##### Règle 18

##### *Construction et mise à l'épreuve initiale des portes étanches à l'eau, hublots, etc., des navires à passagers et des navires de charge*

2. Le texte du paragraphe 2 de cette règle est remplacé par ce qui suit :

« 2. A bord des navires à passagers et à bord des navires de charge, les portes étanches à l'eau doivent être soumises à un essai à l'eau sous une pression correspondant à la hauteur d'eau jusqu'au pont de cloisonnement ou jusqu'au pont de franc-bord, respectivement. Si cette porte n'est pas mise à l'essai individuellement en raison des dommages que cela risque de causer à l'isolation ou aux éléments d'aménagement, on peut à la place soumettre des prototypes de chaque type de porte et taille de porte à un essai sous une pression correspondant au moins à la hauteur d'eau requise pour l'emplacement prévu. L'essai sur prototype doit être effectué avant que la porte ne soit installée à bord. La méthode d'installation et la procédure à suivre pour mettre en place la porte à bord doivent correspondre à celles de l'essai sur prototype. Lors de la mise en place de la porte à bord, il faut vérifier chaque montage afin de s'assurer du positionnement correct de la cloison, du cadre et de la porte les uns par rapport aux autres. »

##### Règle 45

##### *Précautions contre l'électrocution, l'incendie et autres accidents d'origine électrique*

3. Après le titre, ajouter les mots suivants :

« Les paragraphes 10 et 11 de la présente règle s'appliquent aux navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2007 ou après cette date. »

4. Remplacer le paragraphe 10 existant par le texte suivant :

« 10. Il ne doit être installé aucun matériel électrique dans les locaux où des mélanges inflammables sont susceptibles de s'accumuler, par exemple dans les compartiments destinés principalement à contenir des batteries d'accumulateurs, dans les magasins à peinture, dans les locaux d'entreposage de l'acétylène et locaux analogues, sauf si l'Administration considère que ce matériel :

1. est indispensable sur le plan de l'exploitation ;
2. est d'un type tel qu'il ne peut provoquer l'inflammation du mélange considéré ;
3. est d'un type approprié pour le local considéré ; et,
4. est d'un type agréé qui peut être utilisé en toute sécurité dans une atmosphère contenant les poussières, vapeurs ou gaz susceptibles de s'accumuler. »

5. Après le paragraphe 10 tel que modifié, ajouter le nouveau paragraphe 11 suivant :

« 11. A bord des navires-citernes, du matériel, des câbles et câblages électriques ne doivent pas être installés dans des emplacements dangereux à moins d'être conformes à des normes qui ne soient pas inférieures à celles jugées acceptables par l'Organisation (\*). Toutefois, dans le cas d'emplacements qui ne sont pas visés par de telles normes, du matériel, des câbles et câblage électriques qui ne sont pas conformes aux normes peuvent être installés dans des emplacements dangereux si l'Administration considère, sur la base d'une évaluation des risques, qu'un degré de sécurité équivalent est assuré. »

6. Renommer l'actuel paragraphe 11, qui devient le paragraphe 12.

### CHAPITRE III

#### **Engins et dispositifs de sauvetage**

##### Règle 31

###### *Embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours*

7. Après le paragraphe 1.7 actuel, ajouter le nouveau paragraphe 1.8 suivant :

« 1.8. Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1.1, les vraquiers tels que définis à la règle IX/1.6, construits le 1<sup>er</sup> juillet 2006 ou après cette date, doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.2. »

---

(\*) Se reporter aux normes publiées par la Commission électrotechnique internationale, CEI 60092-502:1999 « Installations électriques à bord des navires – Navires-citernes ».

### CHAPITRE V

#### **Sécurité de la navigation**

##### Règle 19

###### *Prescriptions relatives à l'emport des systèmes et du matériel de navigation de bord*

8. Au paragraphe 2.5, remplacer le texte actuel de l'alinéa 1 par le texte suivant :

« 1. d'un gyrocompas ou d'autres moyens permettant de déterminer et d'afficher leur cap par des moyens amagnétiques de bord, de manière à ce qu'il puisse être lu facilement par le timonier au poste principal de commande. Ces moyens doivent également fournir à l'équipement visé aux paragraphes 2.3.2, 2.4 et 2.5.5 des informations d'entrée sur le cap ; »

##### Règle 20

###### *Enregistreurs des données du voyage*

9. Après le paragraphe 1 existant, ajouter le nouveau paragraphe 2 suivant :

« 2. En vue de faciliter les enquêtes sur les accidents, les navires de charge qui effectuent des voyages internationaux doivent être pourvus d'un VDR qui peut être un enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR) (\*) comme suit :

1. dans le cas des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 20 000 construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002, lors du premier passage en cale sèche prévu après le 1<sup>er</sup> juillet 2006, mais au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2009 ;
2. dans le cas des navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 3 000, mais inférieure à 20 000, construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002, lors du premier passage en cale sèche prévu après le 1<sup>er</sup> juillet 2007, mais au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2010 ; et,

3. les administrations peuvent exempter de l'application des prescriptions des alinéas 1 et 2 les navires de charge qui seront mis définitivement hors service dans les deux ans qui suivent la date d'application spécifiée aux alinéas 1 et 2 ci-dessus. »
10. Renommer l'actuel paragraphe 2, qui devient le paragraphe 3.

(\*) Se reporter à la résolution MSC.163(78) – Normes de fonctionnement des enregistreurs des données du voyage simplifiés (S-VDR) de bord.

## CHAPITRE VII

### Transport de marchandises dangereuses

#### Règle 10

##### *Prescriptions applicables aux navires-citernes pour produits chimiques*

11. Supprimer la dernière phrase du paragraphe 1 :  
« Aux fins de la présente règle, les prescriptions du Recueil doivent être considérées comme obligatoires. »

## CHAPITRE XII

### Mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraquiers

12. Remplacer le texte actuel du chapitre XII par le texte suivant :

#### « Règle 1

##### Définitions

Aux fins du présent chapitre :

1. Un *vraquier* est un navire qui est destiné essentiellement à transporter des cargaisons sèches en vrac ; cette définition englobe les navires tels que les minéraliers et les transporteurs mixtes. (\*)
2. Un *vraquier à muraille simple* est un vraquier tel que défini au paragraphe 1, à bord duquel :
  1. toute partie d'une cale à cargaison est délimitée par le bordé de muraille ; ou,
  2. une ou plusieurs cales à cargaison sont délimitées par une double muraille dont la largeur est inférieure à 760 mm pour les vraquiers construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2000 et à 1 000 mm pour les navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2000 ou après cette date mais avant le 1<sup>er</sup> juillet 2006, cette distance étant mesurée perpendiculairement au bordé de muraille.Cette définition englobe les transporteurs mixtes à bord desquels toute partie d'une cale à cargaison est délimitée par le bordé de muraille.
3. Un *vraquier à double muraille* est un vraquier, tel que défini au paragraphe 1, à bord duquel toutes les cales à cargaison sont délimitées par une double muraille, autre que celle définie au paragraphe 2.2.
4. Une *double muraille* est une configuration dans laquelle la construction de chaque flanc du navire comporte un bordé de muraille et une cloison longitudinale reliant le double fond au pont. Les citernes en trémie latérales et les citernes surélevées en abord, s'il en existe, peuvent faire partie intégrante de la configuration à double muraille.
5. La *longueur* d'un vraquier est la longueur telle que définie dans la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur.
6. L'expression *cargaison solide en vrac* désigne toute cargaison, autre que liquide ou gazeuse, formée d'un mélange de particules, de granules ou de morceaux plus volumineux de matières, de composition généralement uniforme et chargée directement dans les espaces à cargaison d'un navire, sans être retenue par aucune forme de dispositif intermédiaire.
7. Les *normes de résistance de la cloison et du double fond des vraquiers* sont les « Normes applicables à l'évaluation des échantillonnages de la cloison transversale ondulée verticalement étanche à l'eau séparant les deux cales à cargaison situées le plus à l'avant et Normes applicables à l'évaluation du chargement admissible de la cale à cargaison située le plus à l'avant », que la Conférence des Gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer a adoptées par sa résolution 4, le 27 novembre 1977, et telles qu'elles pourront être modifiées par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, soient mis 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.
8. L'expression *vraquiers construits* désigne les vraquiers dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.

9. L'expression *dont la construction se trouve à un stade équivalent* se réfère au stade auquel :
1. une construction identifiable à un navire particulier commence ; ou,
  2. le montage du navire considéré a commencé, employant au moins 50 tonnes ou 1 % de la masse estimée de tous les matériaux de structure, si cette dernière valeur est inférieure.
10. La *largeur* (B) d'un vraquier est la largeur telle que définie dans la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur.

(\*) Se reporter :

1. Pour les navires construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2006, à la résolution 6 (Interprétation de la définition d'un "vraquier" figurant au chapitre IX de la Convention SOLAS de 1974, telle que modifiée en 1994), adoptée par la Conférence SOLAS de 1997.

2. A l'Interprétation des dispositions du chapitre XII de la Convention SOLAS sur les mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraquiers que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adoptées par la résolution MSC.79(70).

3. Aux dispositions de l'Annexe I relatives à l'application de l'Interprétation des dispositions du chapitre XII de la Convention SOLAS sur les mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraquiers que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adoptée par la résolution MSC.89(71).

### Règle 2

#### Application

Outre les prescriptions des autres chapitres qui leur sont applicables, les vraquiers doivent satisfaire aux prescriptions du présent chapitre.

### Règle 3

#### Calendrier d'application

Les vraquiers construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 1999 auxquels s'applique la règle 4 ou la règle 6 doivent satisfaire aux dispositions de ces règles conformément au calendrier ci-après, eu égard au programme renforcé d'inspections prescrit à la règle XI-1/2 :

1. pour les vraquiers âgés de 20 ans ou plus le 1<sup>er</sup> juillet 1999, à la date de la première visite intermédiaire ou de la première visite périodique prévue après le 1<sup>er</sup> juillet 1999, la plus proche de ces deux dates étant retenue ;
2. pour les vraquiers âgés de 15 ans ou plus mais de moins de 20 ans le 1<sup>er</sup> juillet 1999, à la date de la première visite périodique prévue après le 1<sup>er</sup> juillet 1999, mais au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ; et,
3. pour les vraquiers âgés de moins de 15 ans le 1<sup>er</sup> juillet 1999, à la date de la première visite périodique prévue après la date à laquelle le navire atteint l'âge de 15 ans, mais au plus tard à la date à laquelle le navire atteint l'âge de 17 ans.

### Règle 4

#### Prescriptions en matière de stabilité après avarie applicables aux vraquiers

1. Les vraquiers à muraille simple, d'une longueur égale ou supérieure à 150 m, construits le 1<sup>er</sup> juillet 1999 ou après cette date, qui sont conçus pour transporter des cargaisons solides en vrac d'une densité égale ou supérieure à 1 000 kg/m<sup>3</sup>, doivent, lorsqu'ils sont chargés à la ligne de charge d'été, être capables de résister à l'envahissement de l'une quelconque des cales à cargaison dans toutes les conditions de chargement et rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant, tel que spécifié au paragraphe 4.

2. Les vraquiers à double muraille, d'une longueur égale ou supérieure à 150 m, à bord desquels une partie quelconque de la cloison longitudinale et située à B/5 ou 11,5 mètres, si cette distance est inférieure, de la muraille du navire vers l'intérieur, perpendiculairement à l'axe longitudinal au niveau de la ligne de charge d'été réglementaire, qui sont conçus pour transporter des cargaisons solides en vrac d'une densité égale ou supérieure à 1 000 kg/m<sup>3</sup>, et construits le 1<sup>er</sup> juillet 2006 ou après cette date, doivent, lorsqu'ils sont chargés à la ligne de charge d'été, être capables de résister à l'envahissement de l'une quelconque des cales à cargaison dans toutes les conditions de chargement et rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant, tel que spécifié au paragraphe 4.

3. Les vraquiers à muraille simple, d'une longueur égale ou supérieure à 150 m, construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 1999, qui transportent des cargaisons solides en vrac d'une densité égale ou supérieure à 1 780 kg/m<sup>3</sup>, doivent, lorsqu'ils sont chargés à la ligne de charge d'été, être capables de résister à l'envahissement de la cale à cargaison située le plus à l'avant dans toutes les conditions de chargement et rester à flot dans un état d'équilibre satisfaisant, tel que spécifié au paragraphe 4. Il doit être satisfait à cette prescription conformément au calendrier d'application établi à la règle 3.

4. Sous réserve des dispositions du paragraphe 7, l'état d'équilibre après envahissement doit être conforme à l'état d'équilibre défini dans l'annexe à la résolution A.320(IX) (Règle équivalant à la règle 27 de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle que modifiée par la résolution A.514[13]). Dans les hypothèses relatives à l'envahissement, il n'est pas nécessaire de considérer comme envahie la partie de l'espace à cargaison située au-dessus du niveau de l'eau à l'extérieur du navire après envahissement. La perméabilité d'une cale chargée doit être considérée comme égale à 0,9 et la perméabilité d'une cale vide à 0,95, à moins qu'une perméabilité propre à une cargaison particulière soit prise en considération pour calculer le volume de la cale envahie qui est occupé par la cargaison, une perméabilité de 0,95 étant retenue pour le volume vide restant de cette cale.

5. Les vraquiers construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 1999 auxquels a été assigné un franc-bord réduit en application de la règle 27 7) de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle qu'adoptée le 5 avril 1966, peuvent être considérés comme satisfaisant aux dispositions du paragraphe 3 de la présente règle.

6. Les vraquiers auxquels a été assigné un franc-bord réduit en application des dispositions du paragraphe 8) de la règle équivalant à la règle 27 de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, adoptée par la résolution A.320(IX), telle que modifiée par la résolution A.514(13), peuvent être considérés comme satisfaisant au paragraphe 1 ou au paragraphe 2, selon le cas.

7. A bord des vraquiers auxquels a été assigné un franc-bord réduit en application des dispositions de la règle 27 8) de l'annexe B du Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, l'état d'équilibre après envahissement doit satisfaire aux dispositions pertinentes dudit Protocole.

### Règle 5

#### Résistance de la structure des vraquiers

1. Les vraquiers à muraille simple, d'une longueur égale ou supérieure à 150 m, construits le 1<sup>er</sup> juillet 1999 ou après cette date, qui sont conçus pour transporter des cargaisons solides en vrac d'une densité égale ou supérieure à 1 000 kg/m<sup>3</sup>, doivent avoir une résistance suffisante pour résister à l'envahissement de l'une quelconque des cales à cargaison jusqu'au niveau de l'eau à l'extérieur du navire après envahissement dans toutes les conditions de chargement et de ballastage, compte tenu aussi des effets dynamiques résultant de la présence d'eau dans la cale, ainsi que des recommandations adoptées par l'Organisation. (\*)

2. Les vraquiers à double muraille, d'une longueur égale ou supérieure à 150 m, à bord desquels une partie quelconque de la cloison longitudinale et située à B/5 ou 11,5 mètres, si cette distance est inférieure, de la muraille du navire vers l'intérieur, perpendiculairement à l'axe longitudinal au niveau de la ligne de charge d'été réglementaire, qui sont conçus pour transporter des cargaisons solides en vrac d'une densité égale ou supérieure à 1 000 kg/m<sup>3</sup>, et construits le 1<sup>er</sup> juillet 2006 ou après cette date, doivent satisfaire aux prescriptions relatives à la résistance de la structure du paragraphe 1.

(\*) Se reporter à la résolution 3, Recommandation sur la conformité avec la règle XII/5, adoptée par la Conférence SOLAS de 1997.

### Règle 6

#### Prescriptions relatives à la structure et autres prescriptions applicables aux vraquiers

1. Les vraquiers à muraille simple, d'une longueur égale ou supérieure à 150 m, construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 1999, qui transportent des cargaisons solides en vrac d'une densité égale ou supérieure à 1 780 kg/m<sup>3</sup> doivent satisfaire aux prescriptions suivantes, conformément au calendrier d'application établi à la règle 3 :

1. La cloison transversale étanche à l'eau qui sépare les deux cales à cargaison situées le plus à l'avant et le double fond de la cale à cargaison située le plus à l'avant doivent avoir une résistance suffisante pour résister à l'envahissement de la cale à cargaison située le plus à l'avant, compte tenu aussi des effets dynamiques résultant de la présence d'eau dans la cale, conformément aux Normes de résistance de la cloison et du double fond des vraquiers. Aux fins de la présente règle, les Normes de résistance de la cloison et du double fond des vraquiers doivent être considérées comme étant obligatoires.

2. Lorsqu'il s'agit de déterminer s'il est nécessaire de renforcer la cloison transversale étanche à l'eau ou le double fond, et dans quelle mesure, pour satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.1, les restrictions suivantes peuvent être prises en compte :

1. restrictions applicables à la répartition de la masse totale de la cargaison entre les cales à cargaison ;  
et,

2. restrictions applicables au port en lourd maximal.

3. Les vraquiers qui appliquent l'une ou l'autre ou les deux restrictions indiquées aux paragraphes 1.2.1 et 1.2.2 ci-dessus aux fins de satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1.1 doivent respecter ces restrictions chaque fois qu'ils transportent des cargaisons solides en vrac d'une densité égale ou supérieure à 1 780 kg/m<sup>3</sup>.

2. Les vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 m, construits le 1<sup>er</sup> juillet 2006 ou après cette date, dans toutes les zones de double muraille doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

1. Les éléments principaux de raidissement de la double muraille ne doivent pas être situés à l'intérieur de l'espace des cales à cargaison.
2. Sous réserve des dispositions ci-dessous, la distance entre la muraille extérieure et la muraille intérieure, mesurée perpendiculairement au bordé extérieur, ne doit être inférieure à 1 000 mm en aucun point d'une section transversale. La construction à double muraille doit permettre un accès pour les inspections, conformément aux dispositions de la règle II-1/3-6 et aux Dispositions techniques s'y rapportant :
  1. les espaces libres décrits ci-dessous ne doivent pas nécessairement être maintenus au droit des tôles entretoises et des goussets inférieurs et supérieurs en construction transversale, ou des goussets d'extrémité en construction longitudinale ;
  2. la largeur minimale du passage libre dans l'espace de double muraille au droit d'obstructions telles que des tuyautages ou des échelles verticales ne doit pas être inférieure à 600 mm ;
  3. en cas de construction transversale des murailles intérieure et/ou extérieure, l'espace libre minimal entre les surfaces internes des membrures ne doit pas être inférieur à 600 mm ;
  4. en cas de construction longitudinale des murailles intérieure et extérieure, l'espace libre minimal entre les surfaces internes des membrures ne doit pas être inférieur à 800 mm. En dehors des parties parallèles sur la longueur des cales à cargaison, ce passage libre peut être réduit si la configuration de la structure l'exige mais ne doit, en aucun cas, être inférieur à 600 mm ;
  5. l'espace libre minimal susvisé doit être la plus courte distance mesurée entre des lignes hypothétiques reliant les surfaces internes des membrures des murailles intérieure et extérieure.
3. Les espaces de double muraille et les citernes à ballast d'eau de mer spécialisées à bord des vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 mètres, construits le 1<sup>er</sup> juillet 2006 ou après cette date, doivent être munis d'un revêtement, conformément aux prescriptions de la règle II-1/3-2, compte tenu également des normes de comportement des revêtements (\*) qui doivent être adoptées par l'Organisation.
4. Les espaces de double muraille, à l'exception des citernes latérales surélevées en abord, s'il en existe, ne doivent pas être utilisés pour le transport de cargaisons.
5. Les vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 m, construits le 1<sup>er</sup> juillet 2006 ou après cette date, qui transportent des cargaisons solides en vrac d'une densité égale ou supérieure à 1 000 kg/m<sup>3</sup>, doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :
  1. la structure des cales à cargaison doit être telle que toutes les cargaisons dont le transport est envisagé puissent être chargées et déchargées au moyen de méthodes et matériel normaux de chargement/déchargement, sans dommages susceptibles de compromettre la sécurité de la structure ;
  2. la continuité effective entre la structure de muraille et le reste de la structure de coque doit être assurée ; et,
  3. la structure de la tranche de la cargaison doit être telle que la défaillance d'un quelconque élément structural de raidissement n'entraîne pas une défaillance immédiate d'autres éléments structuraux pouvant à son tour entraîner l'effondrement de l'ensemble des parois latérales renforcées.

---

(\*) Se reporter aux normes jugées acceptables par l'Administration jusqu'à ce que les normes de comportement des revêtements qui seront adoptées par l'Organisation soient rendues obligatoires par le biais de la modification des prescriptions susmentionnées.

## Règle 7

### Visite et entretien des vraquiers

1. Les vraquiers à muraille simple, d'une longueur égale ou supérieure à 150 m, construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 1999 et âgés de 10 ans ou plus, ne doivent pas transporter de cargaisons solides en vrac d'une densité égale ou supérieure à 1 780 kg/m<sup>3</sup>, à moins d'avoir subi avec succès l'une des visites suivantes :
  1. une visite périodique conformément au programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites, prescrit à la règle XI-1/2 ; ou,
  2. une visite de toutes les cales à cargaison ayant la même portée que les visites périodiques prévues dans le cadre du programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites, prescrit à la règle XI-1/2.
2. Les vraquiers doivent satisfaire aux prescriptions de la règle II-1/3-1 concernant l'entretien et aux Normes pour l'inspection et l'entretien des panneaux d'écouille des vraquiers par les propriétaires, que l'Organisation a adoptées par la résolution MSC.169(79), telle qu'elle pourra être modifiée par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, soient mis 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.

### Règle 8

#### Renseignements sur le respect des prescriptions applicables aux vraquiers

1. Le manuel prescrit à la règle VI/7.2 doit être visé par l'Administration ou en son nom de manière à indiquer que les dispositions des règles 4, 5, 6 et 7, selon qu'il convient, sont respectées.

2. Toutes restrictions imposées au transport de cargaisons solides en vrac d'une densité égale ou supérieure à 1 780 kg/m<sup>3</sup> en vertu des prescriptions des règles 6 et 14 doivent être identifiées et consignées dans le manuel mentionné au paragraphe 1.

3. Un vraquier auquel s'applique le paragraphe 2 doit porter une marque permanente sur le bordé de muraille au milieu du navire, à bâbord et à tribord, constituée d'un triangle équilatéral plein de 500 mm de côté dont le sommet se trouve à 300 mm au-dessous de la ligne de pont et peinte d'une couleur qui tranche sur celle de la coque.

### Règle 9

#### Prescriptions applicables aux vraquiers qui ne peuvent pas satisfaire à la règle 4.3 en raison de la configuration de leurs cales à cargaison

Dans le cas des vraquiers construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 1999 et relevant du champ d'application de la règle 4.3 mais qui ont été conçus avec un nombre insuffisant de cloisons transversales étanches à l'eau pour satisfaire à cette règle, l'Administration peut autoriser des dérogations aux règles 4.3 et 6 à condition que ces navires satisfassent aux prescriptions suivantes :

1. en ce qui concerne la cale à cargaison située le plus à l'avant, les inspections exigées pour la visite annuelle dans le cadre du programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites, prescrit à la règle XI-1/2, doivent être remplacées par les inspections exigées pour la visite intermédiaire des cales à cargaison ;
2. toutes les cales à cargaison ou les tunnels transporteurs de cargaison, selon le cas, doivent être munis d'avertisseurs de niveau haut dans les puisards, déclenchant une alarme sonore et visuelle à la passerelle de navigation, tels qu'approuvés par l'Administration ou un organisme reconnu par elle conformément aux dispositions de la règle XI-1/1 ; et,
3. ces navires doivent disposer de renseignements détaillés sur certains scénarios spécifiques d'envahissement des cales à cargaison. Ces renseignements doivent être accompagnés d'instructions détaillées sur la préparation à l'évacuation, conformément aux dispositions de la section 8 du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), et doivent servir de base à la formation de l'équipage et aux exercices.

### Règle 10

#### Déclaration de la densité des cargaisons solides en vrac

1. Avant de charger une cargaison en vrac à bord des vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 m, le chargeur doit déclarer la densité de la cargaison, en sus des renseignements sur la cargaison prescrits à la règle VI/2.

2. Dans le cas des vraquiers auxquels s'applique la règle 6, sauf s'ils satisfont à toutes les prescriptions pertinentes du présent chapitre applicables au transport de cargaisons solides en vrac ayant une densité égale ou supérieure à 1 780 kg/m<sup>3</sup>, la densité de toute cargaison déclarée comme étant comprise entre 1 250 et 1 780 kg/m<sup>3</sup> doit être vérifiée par un organisme accrédité. (\*)

---

(\*) Pour la vérification de la densité des cargaisons solides en vrac, il convient de se reporter à la méthode uniforme de détermination de la densité des cargaisons en vrac (MSC/Circ.908).

### Règle 11

#### Calculateur de chargement

(Sauf disposition contraire, la présente règle s'applique aux vraquiers quelle que soit leur date de construction.)

1. Les vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 m doivent être munis d'un calculateur de chargement capable de fournir des informations sur les efforts tranchants et les moments de flexion auxquels est soumise la poutre-navire, compte tenu de la recommandation adoptée par l'Organisation. (\*)

2. Les vraquiers d'une longueur égale ou supérieure à 150 m construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 1999 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 1 au plus tard à la date de la première visite intermédiaire ou périodique du navire qui doit être effectuée après le 1<sup>er</sup> juillet 1999.

3. Les vraquiers d'une longueur inférieure à 150 m construits le 1<sup>er</sup> juillet 2006 ou après cette date doivent être munis d'un calculateur de chargement capable de fournir des informations sur la stabilité du navire à l'état intact. Le logiciel doit être approuvé par l'Administration pour les calculs de stabilité et comporter les conditions types aux fins de vérification par rapport aux renseignements approuvés sur la stabilité. (\*\*)

(\*) Se reporter à la résolution 5, Recommandation sur les calculateurs de chargement, adoptée par la Conférence SOLAS de 1997.

(\*\*) Se reporter aux parties pertinentes de l'appendice de l'annexe des Directives pour l'utilisation et l'application de l'informatique à bord des navires (MSC/Circ.891).

### Règle 12

#### Avertisseurs d'entrée 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 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 lorsqu'il atteint une hauteur égale à au moins 15 % de la profondeur de la cale à cargaison mais inférieure à 2 m. A bord des vraquiers auxquels la règle 9.2 s'applique, il n'est nécessaire d'installer que des détecteurs déclenchant cette dernière alarme. Les détecteurs de niveau d'eau doivent être installés à l'extrémité arrière des cales à cargaison. Dans les cales à cargaison qui sont utilisées pour le ballast, 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 à l'avant de la cloison d'abordage prescrite à la règle II-1/11 doit être pourvue de détecteurs 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 s'enclenche 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 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<sup>er</sup> 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 qui doit être effectuée après le 1<sup>er</sup> 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 est possible d'accéder depuis la passerelle de navigation ou le poste de commande des machines de propulsion sans avoir à traverser un pont exposé de franc-bord ou de superstructure. 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> juillet 2004, mais dans tous les cas au plus tard le 1<sup>er</sup> juillet 2007.

(\*) Se reporter à l'interprétation de la règle XII/13 de la Convention SOLAS (MSC/Circ.1069).

### Règle 14

#### Restrictions concernant la navigation avec une cale quelconque vide

Les vraquiers à muraille simple, d'une longueur égale ou supérieure à 150 m, qui transportent des cargaisons

d'une densité égale ou supérieure à 1 780 kg/m<sup>3</sup>, s'ils ne satisfont pas aux prescriptions relatives à la résistance à l'envahissement de l'une quelconque des cales à cargaison, énoncées à la règle 5.1, ni aux Normes et critères applicables à la construction de la muraille des vraquiers à muraille simple que l'Organisation a adoptés par la résolution MSC.169(79), telle qu'elle pourra être modifiée par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, soient mis 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<sup>er</sup>, et s'ils ont atteint l'âge de 10 ans, ne doivent pas naviguer avec une cale quelconque chargée à moins de 10 % du chargement maximal admissible de cette cale lorsqu'ils sont en pleine charge. La condition de pleine charge applicable aux fins de la présente règle est une charge égale ou supérieure à 90 % du port en lourd du navire au franc-bord assigné approprié. »

## APPENDICE

### CERTIFICATS

#### Modèle de Certificat de sécurité pour navire à passagers

13. Insérer entre la section commençant par les mots « Le présent certificat est délivré » et la section commençant par les mots « Délivré à » la nouvelle section suivante :

« Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : (jj/mm/aaaa). »

#### Modèle de Certificat de sécurité de construction pour navire de charge

14. Insérer entre la section commençant par les mots « Le présent certificat est délivré » et la section commençant par les mots « Délivré à » la nouvelle section suivante :

« Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : (jj/mm/aaaa). »

#### Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge

15. Insérer entre la section commençant par les mots « Le présent certificat est délivré » et la section commençant par les mots « Délivré à » la nouvelle section suivante :

« Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : (jj/mm/aaaa). »

#### Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (modèle E)

16. Remplacer l'actuelle section 3 par ce qui suit :

« 3. Détail des systèmes et du matériel de navigation.

MATÉRIEL	DISPOSITIONS existantes
1.1 Compas magnétique étalon (*)	.....
1.2 Compas magnétique de rechange (*)	.....
1.3 Gyrocompas (*)	.....
1.4 Répétiteur du cap déterminé au gyrocompas (*)	.....
1.5 Répétiteur du relèvement au gyrocompas (*)	.....
1.6 Système de contrôle du cap ou de la route (*)	.....
1.7 Taximètre ou dispositif de relèvement au compas (*)	.....
1.8 Moyens permettant de corriger le cap et les relèvements	.....
1.9 Dispositif de détermination du cap à transmission (THD) (*)	.....
2.1 Cartes marines/système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) (**)	.....
2.2 Dispositif de secours pour ECDIS	.....
2.3 Publications nautiques	.....
2.4 Dispositif de secours pour les publications nautiques électroniques	.....
3.1 Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre (*) (**)	.....
3.2 Radar à 9 GHz (*)	.....
3.3 Deuxième radar (à 3 GHz/à 9 GHz [**]) (*)	.....

MATÉRIEL	DISPOSITIONS existantes
3.4 Aide de pointage radar automatique (APRA) (*)	.....
3.5 Aide de poursuite automatique (*)	.....
3.6 Deuxième aide de poursuite automatique (*)	.....
3.7 Aide de pointage électronique (*)	.....
4 Système d'identification automatique (AIS)	.....
5.1 Enregistreur des données du voyage (VDR) (**)	.....
5.2 Enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDr) (**)	.....
6.1 Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (surface) (*)	.....
6.2 Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (par rapport au fond, dans les sens avant et transversal) (*)	.....
6.3 Sondeur à écho (*)	.....
7.1 Indicateur de l'angle de barre, du sens de rotation, de la poussée et du pas de l'hélice, ainsi que du mode de fonctionnement (*)	.....
7.2 Indicateur du taux de giration (*)	.....
8 Dispositif de réception des signaux sonores (*)	.....
9 Téléphone permettant de communiquer avec le poste de commande de secours de l'appareil à gouverner (*)	.....
10 Fanal à signaux de jour (*)	.....
11 Réflecteur radar (*)	.....
12 Code international de signaux	.....
13 Manual IAMSAR, volume III	.....
(*) D'autres moyens de satisfaire à cette prescription sont autorisés en vertu de la règle V/19. Si d'autres moyens sont utilisés, il convient d'indiquer lesquels. (**) Rayer la mention inutile. »	

**Modèle de Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge**

17. Insérer entre la section commençant par les mots « Le présent certificat est délivré » et la section commençant par les mots « Délivré à » la nouvelle section suivante :  
 « Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré : (jj/mm/aaaa). »

**Modèle de Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers**

18. Le modèle de certificat existant est remplacé par ce qui suit :  
 « CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE NUCLÉAIRE À PASSAGERS

Le présent certificat doit être complété par une fiche d'équipement (modèle PNUC).  
 (Cachet officiel)

(Etat)

Pour un (1) voyage international  
 un court

Délivré en vertu des dispositions de la  
 CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974  
 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,  
 telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif

sous l'autorité du Gouvernement

.....  
 (nom de l'Etat)

par.....

(personne ou organisme autorisé)

1. Caractéristiques du navire (2).

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Port d'immatriculation .....

Jauge brute .....

Zones océaniques dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (règle IV/2) .....

Numéro OMI .....

Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent ou, le cas échéant, date à laquelle des travaux de conversion ou de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé .....

(1) Rayer la mention inutile.

(2) Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.

#### IL EST CERTIFIÉ :

1. Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle VIII/9 de la Convention.  
 2. Que le navire, qui est un navire nucléaire, satisfaisait à toutes les prescriptions du chapitre VIII de la Convention et était conforme au dossier de sécurité approuvé pour le navire, et que :

2.1. le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne :

1. la structure, les machines principales et auxiliaires, les chaudières et autres récipients sous pression y compris l'installation de propulsion nucléaire et la structure de protection contre les abordages ;
2. les dispositions et les détails relatifs au compartimentage étanche à l'eau ;
3. les lignes de charge de compartimentage suivantes :

Lignes de charge de compartimentage déterminées et marquées sur la muraille au milieu du navire (règle II-1/13)	FRANC-BORD	À utiliser quand les espaces affectés aux passagers comprennent les volumes suivants pouvant être occupés soit par des passagers, soit par des marchandises
C.1	.....	.....
C.2	.....	.....
C.3	.....	.....

2.2. le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les mesures prises à la construction en vue de la protection contre l'incendie, les systèmes et les dispositifs de protection contre l'incendie et les plans de lutte contre l'incendie ;

2.3. le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les systèmes et les équipements de radioprotection ;

2.4. les engins de sauvetage et l'armement des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours satisfaisaient aux prescriptions de la Convention ;

2.5. le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre et d'installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage, conformément aux prescriptions de la Convention ;

2.6. le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les installations radioélectriques ;

2.7. le fonctionnement des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage satisfaisait aux prescriptions de la Convention ;

2.8. le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques ;

2.9. le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la Convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur ;

2.10. le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions pertinentes de la Convention.

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré ..... (jj/mm/aaaa).

Délivré à ..... (lieu de délivrance du certificat).

Le ..... (date de délivrance).

(Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat) »

19. La fiche d'équipement ci-après est ajoutée à la suite du modèle de Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers :

« FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ  
POUR NAVIRE NUCLÉAIRE À PASSAGERS (MODÈLE PNUC)

La présente fiche doit être jointe en permanence au Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers.

FICHE D'ÉQUIPEMENT VISANT À SATISFAIRE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974  
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE  
PROTOCOLE DE 1988 Y RELATIF

1. Caractéristiques du navire.

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter.

Nombre minimal de personnes ayant les qualifications requises pour exploiter les installations  
radioélectriques .....

2. Détails des engins de sauvetage.

1 Nombre total de personnes pour lesquelles il est prévu des engins de sauvetage	.....	
	Bâbord	Tribord
2 Nombre total d'embarcations de sauvetage	.....	.....
2.1 Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir	.....	.....
2.2 Nombre d'embarcations de sauvetage partiellement fermées (règle III/2142 et Recueil LSA, section 4.5)	.....	.....
2.3 Nombre d'embarcations de sauvetage complètement fermées (règle III/2142 et Recueil LSA, section 4.6)	.....	.....
2.4 Autres embarcations de sauvetage	.....	.....
2.5.1 Nombre	.....	.....
2.5.2 Type	.....	.....
3 Nombre d'embarcations de sauvetage à moteur comprises dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus	.....	.....
3.1 Nombre d'embarcations de sauvetage munies de projecteurs	.....	.....
4 Nombre de canots de secours	.....	.....
4.1 Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus	.....	.....
5 Radeaux de sauvetage	.....	.....
5.1 Radeaux de sauvetage exigeant des dispositifs approuvés de mise à l'eau :	.....	.....
5.1.1 Nombre de radeaux de sauvetage	.....	.....
5.1.2 Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....	.....
5.2 Radeaux de sauvetage n'exigeant pas de dispositifs approuvés de mise à l'eau :	.....	.....
5.2.1 Nombre de radeaux de sauvetage	.....	.....
5.2.2 Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....	.....
6 Engins flottants	.....	.....
6.1 Nombre d'engins	.....	.....
6.2 Nombre de personnes qu'ils peuvent supporter	.....	.....
7 Nombre de bouées de sauvetage	.....	.....
8 Nombre de brassières de sauvetage	.....	.....
9 Combinaisons d'immersion	.....	.....
9.1 Nombre total	.....	.....
9.2 Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassières de sauvetage	.....	.....
10 Nombre de moyens de protection thermique (1)	.....	.....
11 Installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage	.....	.....
11.1 Nombre de répondeurs radar	.....	.....
11.2 Nombre d'émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF	.....	.....
(1) A l'exception de ceux prescrits aux paragraphes 4.1.5.1.24, 4.4.8.31 et 5.1.2.213 du Recueil LSA.		

3. Détail des installations radioélectriques

INSTALLATIONS	ÉQUIPEMENT À BORD
1 Systèmes primaires	.....
1.1 Installation radioélectrique VHF	.....
1.1.1 Codeur ASN	.....
1.1.2 Récepteur de veille ASN	.....

INSTALLATIONS	ÉQUIPEMENT À BORD
1.1.3 Radiotéléphonie	.....
1.2 Installation radioélectrique MF	.....
1.2.1 Codeur ASN	.....
1.2.2 Récepteur de veille ASN	.....
1.2.3 Radiotéléphonie	.....
1.3 Installation radioélectrique MF/HF	.....
1.3.1 Codeur ASN	.....
1.3.2 Récepteur de veille ASN	.....
1.3.3 Radiotéléphonie	.....
1.3.4 Radiotélégraphie à impression directe	.....
1.4 Station terrienne de navire INMARSAT	.....
2 Moyens secondaires d'alerte	.....
3 Dispositifs pour la réception de renseignements sur la sécurité maritime	.....
3.1 Récepteur NAVTEX	.....
3.2 Récepteur AGA	.....
3.3 Récepteur HF de radiotélégraphie à impression directe	.....
4 RLS par satellite	.....
4.1 COSPAS-SARSAT	.....
4.2 Inmarsat	.....
5 RLS VHF	.....
6 Répondeur radar de navire	.....

4. Méthodes utilisées pour assurer la disponibilité des installations radioélectriques (règles IV/15.6 et 15.7).

- 4.1. Installation en double du matériel .....
- 4.2. Entretien à terre .....
- 4.3. Capacité d'entretien en mer .....

5. Détail des systèmes et du matériel de navigation.

MATÉRIEL	DISPOSITIONS EXISTANTES
1.1 Compas magnétique étalon (2)	.....
1.2 Compas magnétique de rechange (2)	.....
1.3 Gyrocompas (2)	.....
1.4 Répétiteur du cap déterminé au gyrocompas (2)	.....
1.5 Répétiteur du relèvement au gyrocompas (2)	.....
1.6 Système de contrôle du cap ou de la route (2)	.....
1.7 Taximètre ou dispositif de relèvement au compas (2)	.....
1.8 Moyens permettant de corriger le cap et les relèvements	.....
1.9 Dispositif de détermination du cap à transmission (THD) (2)	.....
2.1 Cartes marines/système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) (3)	.....
2.2 Dispositif de secours pour ECDIS	.....
2.3 Publications nautiques	.....
2.4 Dispositif de secours pour les publications nautiques électroniques	.....
3.1 Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre (2) (3)	.....
3.2 Radar à 9 GHz (2)	.....
3.3 Deuxième radar (à 3 GHz/à 9 GHz [3]) (2)	.....
3.4 Aide de pointage radar automatique (APRA) (2)	.....
3.5 Aide de poursuite automatique (2)	.....
3.6 Deuxième aide de poursuite automatique (2)	.....
3.7 Aide de pointage électronique (2)	.....
4 Système d'identification automatique (AIS)	.....
5 Enregistreur des données du voyage (VDR)	.....

MATÉRIEL	DISPOSITIONS EXISTANTES
6.1 Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (surface) (2)	.....
6.2 Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (par rapport au fond, dans les sens avant et transversal) (2)	.....
7 Sondeur à écho (2)	.....
8.1 Indicateur de l'angle de barre, du sens de rotation, de la poussée et du pas de l'hélice, ainsi que du mode de fonctionnement (2)	.....
8.2 Indicateur du taux de giration (2)	.....
9 Dispositif de réception des signaux sonores (2)	.....
10 Téléphone permettant de communiquer avec le poste de commande de secours de l'appareil à gouverner (2)	.....
11 Fanal à signaux de jour (2)	.....
12 Réflecteur radar (2)	.....
13 Code international de signaux	.....
14 Manuel IAMSAR, volume III	.....
<p>(2) Rayer la mention inutile.                      (3) D'autres moyens de satisfaire à cette prescription sont autorisés en vertu de la règle V/19. Si d'autres moyens sont utilisés, il convient d'indiquer lesquels.</p>	

IL EST CERTIFIÉ que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à ..... (*lieu de délivrance de la fiche*).

Le ..... (*date de délivrance*).

(*Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre la fiche*)

(*Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre la fiche*)»

**Modèle de Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge**

20. Le modèle de certificat existant est remplacé par ce qui suit :

**« CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE NUCLEAIRE DE CHARGE**

Le présent certificat doit être complété par une fiche d'équipement (modèle CNUC).

(*Cachet officiel*)

(*Etat*)

Délivré en vertu des dispositions de la  
 CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974  
 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER,  
 telle que modifiée par le Protocole de 1988 y relatif  
 sous l'autorité du Gouvernement

.....  
 (*nom de l'Etat*)

par .....

(*Personne ou organisme autorisé*)

Caractéristiques du navire : (1)

Nom du navire .....

Numéro ou lettres distinctifs .....

Port d'immatriculation .....

Jauge brute .....

Port en lourd du navire (tonnes métriques) (2) .....

Longueur du navire (règle III/3.12) .....

Zones océaniques dans lesquelles le navire est autorisé à naviguer (règle IV/2) .....

Numéro OMI .....

Type de navire (3) :

Vraquier

Pétrolier

Navire-citerne pour produits chimiques  
 Transporteur de gaz  
 Navire de charge autre que ceux énumérés ci-dessus

Date à laquelle la quille a été posée ou à laquelle la construction du navire se trouvait à un stade équivalent ou, le cas échéant, date à laquelle des travaux de transformation ou modification d'une importance majeure ont commencé .....

- (1) Les caractéristiques du navire peuvent aussi être présentées horizontalement dans des cases.
- (2) Pour les pétroliers, navires-citernes pour produits chimiques et transporteurs de gaz seulement.
- (3) Rayer les mentions inutiles.

#### IL EST CERTIFIÉ :

1. Que le navire a été visité conformément aux prescriptions de la règle VIII/9 de la Convention.
2. Que le navire, qui est un navire nucléaire, satisfaisait à toutes les prescriptions du chapitre VIII de la Convention et était conforme au dossier de sécurité approuvé pour le navire, et que :
  - 2.1. l'état de la structure, des machines et du matériel d'armement tels qu'ils sont définis dans la règle I/10 (dans la mesure où elle est applicable pour que le navire satisfasse à la règle VIII/9), y compris de l'installation de propulsion nucléaire et de la structure de protection contre les abordages, était satisfaisant et que le navire était conforme aux prescriptions pertinentes des chapitres II-1 et II-2 de la Convention (autres que les prescriptions relatives aux systèmes et dispositifs de protection contre l'incendie et aux plans concernant la lutte contre l'incendie) ;
  - 2.2. le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les mesures prises à la construction en vue de la protection contre l'incendie, les systèmes et les dispositifs de protection contre l'incendie et les plans concernant la lutte contre l'incendie ;
  - 2.3. les engins de sauvetage et l'armement des embarcations de sauvetage, des radeaux de sauvetage et des canots de secours satisfaisaient aux prescriptions de la Convention ;
  - 2.4. le navire était pourvu d'un appareil lance-amarre et d'installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage, conformément aux prescriptions de la Convention ;
  - 2.5. le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne les installations radioélectriques ;
  - 2.6. le fonctionnement des installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage satisfaisait aux prescriptions de la Convention ;
  - 2.7. le navire satisfaisait aux prescriptions de la Convention en ce qui concerne le matériel de navigation de bord, les moyens d'embarquement des pilotes et les publications nautiques ;
  - 2.8. le navire était pourvu de feux, de marques, de moyens de signalisation sonore et de signaux de détresse, conformément aux prescriptions de la Convention et du Règlement international pour prévenir les abordages en mer en vigueur ;
  - 2.9. le navire satisfaisait à tous autres égards aux prescriptions pertinentes des règles dans la mesure où ces prescriptions lui sont applicables.

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle le présent certificat est délivré ..... (jj/mm/aaaa)

Délivré à ..... (lieu de délivrance du certificat).

Le ..... (date de délivrance)  
 (Signature de l'agent autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité  
 qui délivre le certificat) »

21. La fiche d'équipement ci-après est ajoutée à la suite du Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge :

#### « FICHE D'ÉQUIPEMENT POUR LE CERTIFICAT DE SÉCURITÉ POUR NAVIRE NUCLÉAIRE DE CHARGE (MODÈLE CNUC)

La présente fiche doit être jointe en permanence au Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge.

FICHE D'ÉQUIPEMENT VISANT À SATISFAIRE À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974  
 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE PAR LE  
 PROTOCOLE DE 1988 Y RELATIF

1. Caractéristiques du navire.

Nom du navire .....  
 Numéro ou lettres distinctifs .....  
 Nombre minimal de personnes ayant les qualifications requises pour exploiter les installations radioélectriques .....

2. Détail des engins de sauvetage.

1 Nombre total de personnes pour lesquelles il est prévu des engins de sauvetage	.....	
	Bâbord	Tribord
2 Nombre total d'embarcations de sauvetage	.....	.....
2.1 Nombre total de personnes qu'elles peuvent recevoir	.....	.....
2.2 Nombre total d'embarcations de sauvetage complètement fermées (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.6)	.....	.....
2.3 Nombre total d'embarcations de sauvetage inchavirables partiellement fermées (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.8)	.....	.....
2.4 Nombre d'embarcations de sauvetage munies d'un dispositif de protection contre l'incendie (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.9)	.....	.....
2.5 Autres embarcations de sauvetage	.....	.....
2.5.1 Nombre	.....	.....
2.5.2 Type	.....	.....
2.6 Nombre d'embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre	.....	.....
2.6.1 Complètement fermées (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.7)	.....	.....
2.6.2 Munies d'un système autonome d'approvisionnement en air (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.8)	.....	.....
2.6.3 Munies d'un dispositif de protection contre l'incendie (règle III/31 et Recueil LSA, section 4.9)	.....	.....
3 Nombre d'embarcations de sauvetage à moteur (comprises dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus)	.....	.....
3.1 Nombre d'embarcations de sauvetage munies de projecteurs	.....	.....
4 Nombre de canots de secours	.....	.....
4.1 Nombre de canots compris dans le nombre total d'embarcations de sauvetage indiqué ci-dessus	.....	.....
5 Radeaux de sauvetage	.....	.....
5.1 Radeaux de sauvetage exigeant des dispositifs approuvés de mise à l'eau :	.....	.....
5.1.1 Nombre de radeaux de sauvetage	.....	.....
5.1.2 Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....	.....
5.2 Radeaux de sauvetage n'exigeant pas de dispositifs approuvés de mise à l'eau :	.....	.....
5.2.1 Nombre de radeaux de sauvetage	.....	.....
5.2.2 Nombre de personnes qu'ils peuvent recevoir	.....	.....
5.3 Nombre de radeaux de sauvetage prescrits par la règle II/31.1.4	.....	.....
6 Nombre de bouées de sauvetage	.....	.....
7 Nombre de brassières de sauvetage	.....	.....
8 Combinaisons d'immersion :	.....	.....
8.1 Nombre total	.....	.....
8.2 Nombre de combinaisons satisfaisant aux prescriptions applicables aux brassières de sauvetage	.....	.....
9 Nombre de moyens de protection thermique (1)	.....	.....
10 Installations radioélectriques utilisées dans les engins de sauvetage :	.....	.....
10.1 Nombre de répondeurs radar	.....	.....
10.2 Nombre d'émetteurs-récepteurs radiotéléphoniques VHF	.....	.....
(1) A l'exception de ceux qui sont prescrits aux paragraphes 4.1.5.1.24, 4.1.8.31 et 5.1.2.2.13 du Recueil LSA.		

3. Détail des installations radioélectriques

INSTALLATIONS	ÉQUIPEMENT À BORD
1 Systèmes primaires	.....
1.1 Installation radioélectrique VHF	.....

INSTALLATIONS	ÉQUIPEMENT À BORD
1.1.1 Codeur ASN	.....
1.1.2 Récepteur de veille ASN	.....
1.1.3 Radiotéléphonie	.....
1.2 Installation radioélectrique MF	.....
1.2.1 Codeur ASN	.....
1.2.2 Récepteur de veille ASN	.....
1.2.3 Radiotéléphonie	.....
1.3 Installation radioélectrique MF/HF	.....
1.3.1 Codeur ASN	.....
1.3.2 Récepteur de veille ASN	.....
1.3.3 Radiotéléphonie	.....
1.3.4 Radiotélégraphie à impression directe	.....
1.4 Station terrienne de navire Inmarsat	.....
2 Moyens secondaires d'alerte	.....
3 Dispositifs pour la réception de renseignements sur la sécurité maritime	.....
3.1 Récepteur NAVTEX	.....
3.2 Récepteur AGA	.....
3.3 Récepteur HF de radiotélégraphie à impression directe	.....
4 RLS par satellite	.....
4.1 COSPAS-SARSAT	.....
4.2 Inmarsat	.....
5 RLS VHF	.....
6 Répondeur radar de navire	.....

4. Méthodes utilisées pour assurer la disponibilité des installations radioélectriques (règles IV/15.6 et 15.7)

- 4.1. Installation en double du matériel .....
- 4.2. Entretien à terre .....
- 4.3. Capacité d'entretien en mer .....

5. Détail des systèmes et du matériel de navigation.

MATÉRIEL	DISPOSITIONS existantes
1.1 Compas magnétique étalon (*)	.....
1.2 Compas magnétique de rechange (*)	.....
1.3 Gyrocompas (*)	.....
1.4 Répétiteur du cap déterminé au gyrocompas (*)	.....
1.5 Répétiteur du relèvement au gyrocompas (*)	.....
1.6 Système de contrôle du cap ou de la route (*)	.....
1.7 Taximètre ou dispositif de relèvement au compas (*)	.....
1.8 Moyens permettant de corriger le cap et les relèvements	.....
1.9 Dispositif de détermination du cap à transmission (THD) (*)	.....
2.1 Cartes marines/système de visualisation de cartes électroniques et d'information (ECDIS) (*)	.....
2.2 Dispositif de secours pour ECDIS	.....
2.3 Publications nautiques	.....
2.4 Dispositif de secours pour les publications nautiques électroniques	.....
3.1 Récepteur fonctionnant dans le cadre d'un système global de navigation par satellite/d'un système de radionavigation à infrastructure terrestre (*) (**)	.....
3.4 Aide de pointage radar automatique (APRA) (*)	.....
3.5 Aide de poursuite automatique (*)	.....
3.6 Deuxième aide de poursuite automatique (*)	.....
3.7 Aide de pointage électronique (*)	.....
4 Système d'identification automatique (AIS)	.....

MATÉRIEL	DISPOSITIONS existantes
5.1 Enregistreur des données du voyage (VDR)	.....
5.2 Enregistreur des données du voyage simplifié (S-VDR)	.....
6.1 Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (surface) (*)	.....
6.2 Appareil de mesure de la vitesse et de la distance (par rapport au fond, dans les sens avant et transversal) (*)	.....
6.3 Sondeur à écho (*)	.....
7.1 Indicateur de l'angle de barre, du sens de rotation, de la poussée et du pas de l'hélice, ainsi que du mode de fonctionnement (*)	.....
7.2 Indicateur du taux de giration (*)	.....
8 Dispositif de réception des signaux sonores (*)	.....
9 Téléphone permettant de communiquer avec le poste de commande de secours de l'appareil à gouverner (*)	.....
10 Fanal à signaux de jour (*)	.....
11 Réflecteur radar (*)	.....
12 Code international de signaux	.....
13 Manual IAMSAR, volume III	.....
(*) Rayer la mention inutile. (**) D'autres moyens de satisfaire à cette prescription sont autorisés en vertu de la règle V/19. Si d'autres moyens sont utilisés, il faut indiquer lesquels.	

IL EST CERTIFIÉ que la présente fiche est correcte à tous égards.

Délivrée à .....(lieu de délivrance de la fiche).

Le .....(date de délivrance).

(Signature de l'agent dûment autorisé  
qui délivre la fiche)

(Cachet ou tampon, selon le cas,  
de l'autorité qui délivre la fiche) »