

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER, EN CHARGE DES TECHNOLOGIES VERTES ET DES NÉGOCIATIONS SUR LE CLIMAT

**Arrêté du 7 juin 2010 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987
relatif à la sécurité des navires (divisions 130, 213, 221, 311, 322 et 336 du règlement annexé)**

NOR : DEVT1014749A

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

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 l'avis de la Commission centrale de sécurité dans sa 836^e session en date du 2 juin 2010,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifié conformément aux dispositions des articles 2 à 37 ci-après.

Art. 2. – Dans l'annexe 130.A.2 « Liste des points examinés en commission centrale de sécurité – Références réglementaires – Documents à fournir » de la division 130 « Délivrance des titres de sécurité » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, partie 1, section II-1 « Construction – Structure – Franc bord – Compartimentage – Stabilité – Machines – Installations électriques », sous-section A « Structure du navire », le texte des paragraphes 2 et 4 est remplacé par le texte suivant :

« 2) Protection contre la corrosion des citernes ballastées à l'eau de mer.

Références résolution OMI A.997(25).

Réf. CI 1.18 Règle SOLAS (221-)II-1/03-2.

Renseignements à fournir et points étudiés.

Description du système.

Conformité à la résolution de l'OMI A.798(19) de la procédure de sélection, d'application et de maintenance du système.

Conformité à la résolution MSC215(82) 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. »

« 4) Dispositif de remorquage d'urgence.

Renseignements à fournir, points étudiés et références résolution OMI A.997(25).

Descriptif simple.

Réf. CI 2.6 Règle SOLAS (221-)II-1/03-4 dispositif de remorquage d'urgence pour les navires citernes d'un port en lourd $\geq 20\ 000$ tonnes.

Règle SOLAS (221-)II-1/03-4 procédure de remorquage d'urgence pour les navires :

– navires à passagers, au plus tard le 1^{er} janvier 2010 ;

– navires de charge construits le 1^{er} janvier 2010 ou après cette date ; et

– navires de charge construits avant le 1^{er} janvier 2010, au plus tard le 1^{er} janvier 2012. »

Art. 3. – Dans l'annexe 130.A.3 « Navires étudiés en commission centrale de sécurité – Certificats spécifiques et documents soumis à approbation – Etude et visas » de la division 130 « Délivrance des titres de sécurité » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, le premier tableau est remplacé par celui qui suit :

- « 2. L'expression "*dont la construction se trouve à un stade équivalent*" désigne le stade auquel :
- « .1 une construction identifiable à un navire particulier commence ; et
 - « .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.
- « 3. *Date d'anniversaire* désigne le jour et le mois de chaque année qui correspondent à la date d'expiration du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère.
- « 4. *Dispositif de contrôle auxiliaire* désigne un système, une fonction ou une stratégie de contrôle qui est incorporé dans un moteur diesel marin pour protéger ce moteur et/ou son équipement auxiliaire contre des conditions d'exploitation qui risqueraient d'entraîner des dommages ou défaillances, ou qui est utilisé pour faciliter le démarrage du moteur. Un dispositif de contrôle auxiliaire peut également être une stratégie ou une mesure dont il a été démontré de façon satisfaisante qu'il ne s'agissait pas d'un dispositif d'invalidation.
- « 5. *Chargement continu* désigne le processus par lequel des déchets sont chargés dans une chambre de combustion sans intervention humaine, l'incinérateur étant dans des conditions normales d'exploitation et la chambre de combustion fonctionnant à une température comprise entre 850 °C et 1 200 °C.
- « 6. *Dispositif d'invalidation* désigne un dispositif qui mesure, détecte ou réagit à des variables de fonctionnement (par exemple, vitesse du moteur, température, pression d'admission ou tout autre paramètre) en vue d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement d'un composant ou la fonction du système de contrôle des émissions de manière telle que l'efficacité de ce système est réduite dans des conditions rencontrées au cours de l'exploitation normale, à moins que l'utilisation d'un tel dispositif ne soit largement prise en considération dans les méthodes d'essai appliquées pour l'homologation concernant les émissions.
- « 7. *Emission* désigne toute libération, dans l'atmosphère ou dans la mer, par les navires de substances soumises à un contrôle en vertu du présent chapitre.
- « 8. *Zone de contrôle des émissions* désigne une zone dans laquelle il est nécessaire d'adopter des mesures obligatoires particulières concernant les émissions par les navires pour prévenir, réduire et contrôler la pollution de l'atmosphère par les NO_x ou les SO_x et les particules ou ces trois types d'émission et leurs effets préjudiciables sur la santé de l'homme et l'environnement. Les zones de contrôle des émissions sont mentionnées à la règle 13 et à la règle 14 du présent chapitre.
- « 9. *Fuel-oil* désigne tout combustible livré à un navire et destiné à être utilisé pour la propulsion ou l'exploitation de ce navire, y compris les distillats marine et les combustibles résiduels.
- « 10. *Jauge brute* désigne la jauge brute calculée conformément aux règles sur le jaugeage énoncées à l'annexe I de la convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires, ou dans toute convention qui lui succéderait.
- « 11. *Installation*, dans le contexte du chapitre 213-06.12, désigne l'installation de systèmes, d'équipement, y compris d'extincteurs d'incendie portatifs, d'isolants ou d'autres matériaux à bord d'un navire, mais ne vise pas la réparation ni la recharge de systèmes, d'équipement, d'isolants ou d'autres matériaux précédemment installés, ni la recharge d'extincteurs d'incendie portatifs.
- « 12. *Installé* qualifie un moteur diesel marin qui est installé ou est censé être installé à bord d'un navire, y compris un moteur diesel marin auxiliaire portable, uniquement si son système de ravitaillement en carburant, de refroidissement ou d'échappement fait partie intégrante du navire. Un système de ravitaillement en carburant est considéré comme intégré uniquement s'il est fixé à demeure au navire. Cette définition vise aussi un moteur diesel marin qui sert à compléter ou augmenter la puissance installée du navire et qui est censé faire partie intégrante du navire.
- « 13. *Stratégie irrationnelle de contrôle des émissions* désigne toute stratégie ou toute mesure qui, lorsque le navire est exploité dans des conditions normales d'utilisation, réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions pour l'abaisser à un niveau inférieur à celui qui était escompté par les méthodes d'essai applicables en matière d'émissions.
- « 14. *Moteur Diesel marin* désigne tout moteur alternatif à combustion interne fonctionnant au moyen de combustible liquide ou mixte, auquel la règle 213-06.13 du présent chapitre s'applique, y compris les systèmes compound et de suralimentation éventuellement utilisés.
- « 15. *Code technique sur les NO_x* désigne le code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs Diesel marins, adopté par la résolution 2 de la Conférence MARPOL de 1997, tel que modifié par l'Organisation.
- « 16. *Substance qui appauvrit la couche d'ozone* désigne une substance réglementée, telle que définie au paragraphe 4 de l'article 1^{er} du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, 1987, qui figure dans la liste des annexes A, B, C ou E dudit protocole en vigueur à la date de l'application ou de l'interprétation du présent chapitre.
- « Les substances qui appauvrissent la couche d'ozone que l'on peut trouver à bord des navires comprennent, sans toutefois s'y limiter, les substances suivantes :
- « Halon 1211 Bromochlorodifluorométhane.
 - « Halon 1301 Bromotrifluorométhane.
 - « Halon 2402 1,2-Dibromo-1,1,2,2-tétrafluoréthane (également appelé Halon 114B2).
 - « CFC-11 Trichlorofluorométhane.
 - « CFC-12 Dichlorodifluorométhane.
 - « CFC-113 1,1,2-Trichloro-1,2,2-trifluoroéthane.

« CFC-114 1,2-Dichloro-1,1,2,2-tétrafluoroéthane.

« CFC-115 Chloropentafluoréthane.

« 17. *Incinération à bord* désigne l'incinération de déchets ou autres matières à bord d'un navire, lorsque ces déchets ou autres matières sont produits pendant l'exploitation normale du navire.

« 18. *Incinérateur de bord* désigne une installation de bord conçue essentiellement pour l'incinération.

« 19. *Navire construit* désigne un navire dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent.

« 20. *Boues d'hydrocarbures* désigne les boues provenant des séparateurs de fuel-oil ou d'huile de graissage, les huiles de graissage usées provenant des machines principales ou auxiliaires ou les huiles de vidange provenant des séparateurs d'eau de cale, du matériel de filtrage des hydrocarbures ou des gattes.

« 21. *Navire-citerne* désigne un pétrolier tel que défini à la règle 1 de l'annexe I ou un navire-citerne pour produits chimiques tel que défini à la règle de l'annexe II de la Convention MARPOL.

« 22. *Autorité* désigne le ministre chargé de la mer. »

II. – L'article 213-6.02 *bis* est ajouté comme suit :

« Art. 213-6.02 bis. – Définitions en application de la directive 2005/33/CE.

« 1. *Combustible marin* désigne tout combustible liquide dérivé du pétrole utilisé ou destiné à être utilisé à bord d'un navire/bateau, y compris les combustibles définis par la norme ISO 8217.

« 2. *Diesel marin*, tout combustible marin ayant une viscosité ou une densité comprise dans les fourchettes de viscosité ou de densité définies pour les qualités DMB et DMC dans le tableau I de la norme ISO 8217.

« 3. *Gasoil marin*, tout combustible marin ayant une viscosité ou une densité comprise dans les fourchettes de viscosité ou de densité définies pour les qualités DMX et DMA dans le tableau I de la norme ISO 8217.

« 4. *Convention MARPOL*, la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le protocole de 1978.

« 5. *Annexe VI de la convention MARPOL*, l'annexe intitulée « Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires », qui a été ajoutée à la convention MARPOL par le protocole de 1997.

« 6. *Zones de contrôle des émissions de SOx*, les zones maritimes définies comme telles par l'OMI, au titre de l'annexe VI de la convention MARPOL.

« 7. *Navires à passagers*, les navires transportant plus de douze passagers, un passager étant toute personne autre que :

« i) le capitaine et les membres de l'équipage ou une autre personne employée ou engagée à quelque titre que ce soit à bord d'un navire et à son service ; et

« ii) un enfant âgé de moins d'un an.

« 8. *Services réguliers*, une série de traversées effectuées par un navire à passagers de manière à assurer un trafic entre les mêmes ports, ou une série de voyages à destination et en provenance du même port sans escale :

« i) suivant un horaire publié ; ou

« ii) avec une régularité ou une fréquence assimilable à un horaire.

« 9. *Navire de guerre*, un navire qui fait partie des forces armées d'un Etat et porte les marques extérieures distinctives des navires militaires de sa nationalité, qui est placé sous le commandement d'un officier de marine au service de cet Etat et inscrit sur la liste des officiers ou un document équivalent, et dont l'équipage est soumis aux règles de la discipline militaire.

« 10. *Navires à quai*, les navires qui sont amarrés ou ancrés en sécurité dans un port de la Communauté lors des opérations de chargement et de déchargement ou d'une simple escale, y compris lorsqu'ils ne sont pas engagés dans des opérations de manutention des marchandises ; les postes d'amarrages sont ceux situés dans l'enceinte administrative du port ; les navires ancrés sont les navires au mouillage dans les eaux sous souveraineté française, dans l'attente d'un accès à une enceinte portuaire.

« 11. *Bateau de navigation intérieure*, un bateau destiné en particulier à être utilisé sur une voie de navigation intérieure tel que défini dans la directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982, établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, y compris tous les bateaux munis :

« i) d'un certificat communautaire pour bateaux de navigation intérieure, tel que défini dans la directive 82/714/CEE ;

« ii) d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin.

« 12. *Mise sur le marché*, la fourniture ou la mise à la disposition de tiers, en un point quelconque des zones relevant de la juridiction des Etats membres, contre paiement ou à titre gratuit, de combustibles marins destinés à être utilisés à bord. Ne sont visées ni la fourniture ni la mise à disposition de combustibles marins destinés à être exportés dans les citernes à cargaison d'un navire.

« 13. *Régions ultrapériphériques*, les départements français d'outre-mer, les Açores, Madère et les îles Canaries, conformément à l'article 299 du traité.

« 14. *Technologies de réduction des émissions*, un dispositif d'épuration des gaz d'échappement, ou toute autre méthode technique qui soit contrôlable et applicable. »

III. – Le texte de l'article 213-6.03 est remplacé par le texte suivant :

« Art. 213-6.03. – Exceptions générales.

- « 1. Les articles du présent chapitre ne s'appliquent pas :
- « .1 à toute émission nécessaires pour assurer la sécurité d'un navire ou pour sauver des vies humaines en mer ; ou
 - « .2 à toute émission résultant d'une avarie survenue au navire ou à son équipement :
 - « .2.1 à condition que toutes les précautions raisonnables aient été prises après l'avarie ou la découverte des émissions pour empêcher ou réduire au minimum ces émissions ; et
 - « .2.2 sauf si le propriétaire ou le capitaine a agi soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.
 - « Essais aux fins de la recherche sur les techniques de réduction et de contrôle des émissions des navires.
- « 2. L'Autorité peut exempter un navire de l'application de dispositions particulières du présent chapitre pour lui permettre d'effectuer des essais pour le développement de techniques de réduction et de contrôle des émissions des navires et de programmes de conception de moteurs. Une telle exemption ne peut être accordée que si l'application de dispositions spécifiques de l'annexe ou du texte révisé du code technique sur les NOx, 2008 risquerait de freiner la recherche nécessaire au développement de ces techniques ou de ces programmes. Une telle exemption ne peut être accordée qu'au nombre minimum de navires nécessaire et est soumise aux conditions suivantes :
- « .1 dans le cas des moteurs Diesel marins d'une cylindrée unitaire allant jusqu'à 30 la durée de l'essai en mer ne doit pas être supérieure à dix-huit mois. Si un délai supplémentaire est nécessaire, l'autorité qui a octroyé l'exemption peuvent la renouveler pour une période supplémentaire de dix-huit mois ; ou
 - « .2 dans le cas des moteurs Diesel marins ayant une cylindrée unitaire égale ou supérieure à 30 la durée de l'essai en mer ne doit pas être supérieure à cinq ans et doit être revue périodiquement lors de chaque visite intermédiaire. Une exemption peut être retirée à la lumière de cet examen, si la mise à l'essai n'a pas respecté les conditions d'octroi de l'exemption ou s'il est établi que la technologie ou le programme risque de ne pas contribuer efficacement à réduire et maîtriser les émissions provenant du navire. Si l'Autorité qui procèdent à cet examen décident que davantage de temps est nécessaire pour mettre à l'essai une technique ou un programme particulier, l'exemption peut être renouvelée pour une période de temps supplémentaire ne dépassant pas cinq ans.
- « Emissions provenant des activités relatives aux ressources minérales du fond des mers.
- « 3.1. Les émissions qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers sont, conformément à l'article 2 3, b), ii) de la Convention Marpol, exemptées de l'application des dispositions du présent chapitre. Ces émissions sont notamment les suivantes :
- « .1 les émissions provenant de l'incinération de substances qui résultent uniquement et directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers, y compris, sans toutefois s'y limiter, la combustion en torchères d'hydrocarbures et l'incinération de débris de forage, boues et/ou fluides stimulateurs durant les opérations d'achèvement et d'essai des puits et la combustion en torchères résultant de conditions de refoulement ;
 - « .2 les dégagements de gaz et de composés volatils entraînés dans les fluides de forage et les débris de forage ;
 - « .3 les émissions liées uniquement et directement au traitement, à la manutention ou au stockage de minéraux du fond des mers ; et
 - « .4 les émissions provenant de moteurs Diesel marins qui servent uniquement à l'exploration, à l'exploitation et au traitement connexe au large des ressources minérales du fond des mers.
- « 3.2. Les prescriptions de l'article 213-6.18 ne s'appliquent pas à l'utilisation des hydrocarbures qui sont produits puis utilisés sur place comme combustible, sous réserve de l'approbation de l'autorité. »
- IV. – L'article 213-6.03 *bis* est ajouté comme suit :
- « Art. 213-6.03 bis. – Exceptions générales en application de la directive 2005/33/CE.
- « Conformément à la directive 2005/33/CE, les prescriptions relatives à la teneur maximale en soufre des combustibles, visées à l'article 213-6.14 ne s'appliquent pas :
- « c) Aux combustibles destinés à être utilisés à des fins de recherche et d'essais ;
 - « d) Aux combustibles utilisés et mis sur le marché dans les régions ultrapériphériques de la Communauté (départements français d'outre-mer),
- « sous réserve que :
- « i) Les normes de qualité de l'air soient respectées ; et que
 - « ii) Les fiouls lourds ne soient pas utilisés si leur teneur en soufre dépasse 3 % en masse ;
 - « e) Aux combustibles utilisés par les navires de guerre et autres navires affectés à des fins militaires ;
 - « f) Aux combustibles utilisés à bord de navires qui emploient des technologies de réduction des émissions conformément à l'article 213-6.14 *bis*.
- « Les prescriptions relatives à la teneur maximale en soufre des combustibles marins ne sont pas applicables aux Territoires français d'outre-mer, sous réserve du respect des alinéas d, i, et d ii ci-dessus. »

V. – Le texte de l'article 213-6.04 est remplacé par le texte suivant :

« *Art. 213-6.04. – Equivalences.*

« 1. L'autorité peut autoriser la mise en place à bord d'un navire d'installations, de matériaux, de dispositifs ou d'appareils ou d'autres procédures, fuel-oils de substitution ou méthodes visant au respect des dispositions, en remplacement de ceux qui sont prescrits par le présent chapitre, à condition que ces installations, matériaux, dispositifs ou appareils ou autres procédures, fuel-oils de substitution ou méthodes visant au respect des dispositions soient au moins aussi efficaces, du point de vue de la réduction des émissions, que ceux qui sont prescrits par le présent chapitre, y compris les normes énoncées dans les règles 213-6.13 et 213-6.14.

« 2. L'autorité qui autorise l'utilisation d'une installation, d'un matériau, d'un dispositif ou d'un appareil ou d'autres procédures, combustibles de substitution ou méthodes visant au respect des dispositions, en remplacement de ceux qui sont prescrits par le présent chapitre doit en communiquer les détails à l'OMI, qui les diffuse aux Parties à la Convention MARPOL 73/78 pour information et pour qu'il y soit donné suite, le cas échéant.

« 3. L'autorité devrait tenir compte de toutes les directives pertinentes que l'OMI aura pu élaborer à propos des équivalences prévues aux termes de la présente règle.

« 4. L'autorité qui autorise l'utilisation des alternatives équivalentes indiquées au paragraphe 1 du présent article doit veiller à ne pas nuire ni porter atteinte à son environnement, à la santé de l'homme, aux biens ou à ses ressources ou celles d'autres Etats. »

Art. 6. – Dans le chapitre 213-6 « Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires » de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, partie II « Visites, délivrance des certificats et mesures de contrôle », les articles 213-6.05, 213-6.06, 213-6.07, 213-6.09 et 213-6.11 sont remplacés comme suit :

« *Art. 213-6.05. – Visites.*

« 1. Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et toute installation de forage ou autre plateforme fixe ou flottante doivent être soumis aux visites spécifiées ci-après :

« .1 une visite initiale avant sa mise en service ou avant que le certificat prescrit par l'article 213-6.06 du présent chapitre ne lui soit délivré pour la première fois. Cette visite doit permettre de s'assurer que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables du présent chapitre ;

« .2 une visite de renouvellement effectuée aux intervalles spécifiés par l'autorité, mais n'excédant pas cinq ans, sauf lorsque le paragraphe 2, 5, 6 ou 7 de l'article 213-6.09 du présent chapitre s'applique. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel, les systèmes, les équipements, les aménagements et les matériaux satisfont pleinement aux prescriptions applicables du présent chapitre ;

« .3 une visite intermédiaire effectuée dans un délai de trois mois avant ou après la deuxième date anniversaire ou dans un délai de trois mois avant ou après la troisième date anniversaire du certificat, qui doit remplacer l'une des visites annuelles spécifiées au paragraphe 1.4 du présent article. Cette visite doit permettre de vérifier que le matériel et les installations satisfont pleinement aux prescriptions du présent chapitre et sont en bon état de marche. Ces visites intermédiaires doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de l'article 213-6.06 ou de l'article 213-6.07 du présent chapitre ;

« .4 une visite annuelle effectuée dans un délai de trois mois avant ou après chaque date anniversaire du certificat, qui comprend une inspection générale du matériel, des systèmes, des équipements, des aménagements et des matériaux visés au paragraphe 1.1 du présent article, afin de vérifier qu'ils ont été maintenus dans les conditions prévues au paragraphe 4 du présent article et qu'ils restent satisfaisants pour le service auquel le navire est destiné. Ces visites annuelles doivent être portées sur le certificat délivré en vertu de l'article 213-6.06 ou de l'article 213-6.07 du présent chapitre ; et

« .5 une visite supplémentaire, générale ou partielle selon le cas, qui doit être effectuée chaque fois que le navire subit des réparations ou rénovations importantes prescrites au paragraphe 4 du présent article ou à la suite d'une réparation résultant de l'enquête prescrite au paragraphe 5 du présent article. Cette visite doit permettre de vérifier que les réparations ou rénovations nécessaires ont été réellement effectuées, que les matériaux employés pour ces réparations ou rénovations et l'exécution des travaux sont à tous égards satisfaisants et que le navire satisfait à tous égards aux prescriptions du présent chapitre.

« 2. Dans le cas des navires d'une jauge brute inférieure à 400, l'autorité peut déterminer les mesures appropriées à prendre pour que soient respectées les dispositions applicables du présent chapitre.

« 3. Les visites de navires, en ce qui concerne l'application des dispositions du présent chapitre, doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'autorité.

« .1 toutefois, l'autorité peut confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle. Ces organismes doivent se conformer aux directives adoptées par l'OMI (*).

« (*) Se reporter aux directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration, que l'OMI a adoptées par la résolution A.739(18), et aux spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'administration en matière de visites et de délivrance des certificats, que l'OMI a adoptées par la résolution A.789(19).

« .2 La visite des moteurs Diesel marins et du matériel destinée à vérifier que ceux-ci satisfont aux dispositions de l'article 213-6.13 du présent chapitre doit être effectuée conformément au texte révisé du code technique sur les NOx, 2008.

« Les modalités de certification des moteurs Diesel marins soumis à l'article 213-6.13 sont décrites dans la division 336 du présent règlement.

« .3 lorsqu'un inspecteur désigné ou un organisme reconnu détermine que l'état du matériel ne correspond pas en substance aux indications du certificat, il doit veiller à ce que des mesures correctives soient prises et doit en informer l'autorité en temps utile. Si ces mesures correctives ne sont pas prises, le certificat devrait être retiré par l'autorité. Si le navire se trouve dans un port d'une autre partie, les autorités compétentes de l'Etat du port doivent aussi être informées immédiatement. Lorsqu'un fonctionnaire de l'autorité, un inspecteur désigné ou un organisme reconnu a informé les autorités compétentes de l'Etat du port, le gouvernement de l'Etat du port intéressé doit accorder au fonctionnaire, à l'inspecteur ou à l'organisme en question toute l'assistance nécessaire pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations en vertu du présent article.

« .4 dans tous les cas, l'autorité doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la visite et doit s'engager à prendre les dispositions nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

« 4. Le matériel doit être maintenu dans un état conforme aux dispositions du présent chapitre et aucun changement ne doit être apporté au matériel, aux systèmes, aux équipements, aux aménagements ou aux matériaux ayant fait l'objet de la visite, sans l'approbation expresse de l'autorité. Le simple remplacement de ce matériel et de ces équipements par un matériel et des équipements conformes aux dispositions du présent chapitre est autorisé ; et

« 5. Lorsqu'un accident survenu à un navire ou un défaut constaté à bord compromet fondamentalement l'efficacité ou l'intégralité du matériel visé par le présent chapitre, le capitaine ou le propriétaire du navire doit envoyer dès que possible un rapport à l'autorité, à l'inspecteur désigné ou à l'organisme reconnu chargé de délivrer le certificat pertinent.

« *Art. 213-6.06.* – Délivrance du certificat ou apposition d'un visa.

« 1. Un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré, après une visite initiale ou une visite de renouvellement effectuée conformément aux dispositions de l'article 213-6.05 du présent chapitre :

« .1 à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 qui effectue des voyages à destination de ports ou de terminaux au large relevant de la juridiction d'autres Parties ; et

« .2 aux installations de forage et plates-formes qui effectuent des voyages à destination d'eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction d'autres Parties.

« 2. Un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré aux navires construits avant la date d'entrée en vigueur du présent chapitre conformément au paragraphe 1 du présent article, au plus tard lors de la première mise en cale sèche prévue après la date d'entrée en vigueur du présent chapitre mais en tout cas dans un délai maximal de trois ans après l'entrée en vigueur du présent chapitre.

« 3. Ce certificat doit être délivré, ou un visa doit y être apposé, soit par l'autorité, soit par une personne ou un organisme dûment autorisé par elle. Dans tous les cas, l'autorité assume l'entière responsabilité du certificat.

« *Art. 213-6.07.* – Délivrance d'un certificat ou apposition d'un visa par un autre gouvernement.

« 1. Une Partie peut, à la requête de l'autorité, faire visiter un navire et, si elle est convaincue que les dispositions du présent chapitre sont observées, elle délivre au navire un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère ou en autorise la délivrance et, le cas échéant, appose un visa ou autorise son apposition sur le certificat dont est muni le navire, conformément au présent chapitre.

« 2. Une copie du certificat et une copie du rapport de visite doivent être remises dès que possible à l'autorité qui a fait la demande.

« 3. Un certificat ainsi délivré doit comporter une déclaration indiquant qu'il a été délivré à la requête de l'autorité ; il a la même valeur et est accepté dans les mêmes conditions qu'un certificat délivré en application de l'article 213-6.06 du présent chapitre.

« 4. Il ne doit pas être délivré de certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère à un navire qui est autorisé à battre le pavillon d'un Etat qui n'est pas Partie.

« *Art. 213-6.09.* – Durée et validité du certificat.

« 1. Un certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère doit être délivré pour une période dont la durée est fixée par l'autorité, sans que cette durée puisse dépasser cinq ans.

« 2. Nonobstant les prescriptions du paragraphe 1 du présent article :

« .1 lorsque la visite de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant.

« .2 lorsque la visite de renouvellement est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant ; et

« .3 lorsque la visite de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

« 3. Si un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'autorité peut proroger la validité de ce certificat au-delà de la date d'expiration jusqu'au délai maximal prévu au paragraphe 1 du présent article, à condition que les visites spécifiées aux paragraphes 1.3 et 1.4 de l'article 213-6.05 du présent chapitre, qui doivent avoir lieu lorsque le certificat est délivré pour cinq ans, soient effectuées selon qu'il convient.

« 4. Si une visite de renouvellement a été achevée et qu'un nouveau certificat ne peut être délivré ou remis au navire avant la date d'expiration du certificat existant, la personne ou l'organisme autorisé par l'autorité peut apposer un visa sur le certificat existant et ce certificat doit être accepté comme valable pour une nouvelle période qui ne doit pas dépasser cinq mois à compter de la date d'expiration.

« 5. Si, à la date d'expiration d'un certificat, le navire ne se trouve pas dans un port dans lequel il doit subir une visite, l'autorité peut proroger la validité de ce certificat mais une telle prorogation ne doit être accordée que pour permettre au navire d'achever son voyage vers le port dans lequel il doit être visité et ce, uniquement dans le cas où cette mesure apparaît comme opportune et raisonnable. Aucun certificat ne doit être ainsi prorogé pour une période de plus de trois mois et un navire auquel une prorogation est accordée n'est pas en droit, en vertu de cette prorogation, à son arrivée dans le port dans lequel il doit être visité, d'en repartir sans avoir obtenu un nouveau certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

« 6. Un certificat délivré à un navire effectuant des voyages courts, qui n'a pas été prorogé en vertu des dispositions précédentes de la présente règle, peut être prorogé par l'autorité pour une période de grâce ne dépassant pas un mois à compter de la date d'expiration indiquée sur ce certificat. Lorsque la visite de renouvellement est achevée, le nouveau certificat doit être valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'expiration du certificat existant avant que la prorogation ait été accordée.

« 7. Dans certains cas particuliers déterminés par l'autorité, il n'est pas nécessaire que la validité du nouveau certificat commence à la date d'expiration du certificat existant, comme cela est prescrit au paragraphe 2.1, 5 ou 6 du présent article. Dans ces cas particuliers, le nouveau certificat est valable pour une période ne dépassant pas cinq ans à compter de la date d'achèvement de la visite de renouvellement.

« 8. Si une visite annuelle ou une visite intermédiaire est achevée avant le délai spécifié à l'article 213-6.05 du présent chapitre :

« .1 La date anniversaire figurant sur le certificat est remplacée, au moyen de l'apposition d'un visa, par une date qui ne doit pas être postérieure de plus de trois mois à la date à laquelle la visite est achevée ;

« .2 La visite annuelle ou la visite intermédiaire suivante prescrite à l'article 213-6.05 du présent chapitre doit être achevée aux intervalles prescrits par cet article, calculés à partir de la nouvelle date anniversaire ;

« .3 La date d'expiration peut demeurer inchangée à condition qu'une ou plusieurs visites annuelles ou intermédiaires, selon le cas, soient effectuées de telle sorte que les intervalles maximaux entre visites prescrits à l'article 213-6.05 du présent chapitre ne soient pas dépassés.

« 9. Un certificat délivré en vertu de l'article 213-6.06 ou de l'article 213-6.07 du présent chapitre cesse d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

« .1 Si les visites pertinentes ne se sont pas achevées dans les délais spécifiés à l'article 213-6.05.1 du présent chapitre ;

« .2 Si les visas prévus au paragraphe 1.3 ou au paragraphe 1.4 de l'article 213-6.05 du présent chapitre n'ont pas été apposés sur le certificat ; ou

« .3 Si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat. Un nouveau certificat ne doit être délivré que lorsque le gouvernement délivrant le nouveau certificat s'est assuré que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 4 de l'article 213-6.05 du présent chapitre. Dans le cas d'un transfert de pavillon entre Parties, si la demande lui en est faite dans un délai de trois mois à compter du transfert, le Gouvernement de la Partie dont le navire était autorisé précédemment à battre le pavillon doit adresser, dès que possible, à l'administration des copies du certificat dont le navire était muni avant le transfert, ainsi que des copies des rapports de visite pertinents, le cas échéant.

« *Art. 213-6.11. – Recherche des infractions et mise en œuvre des dispositions.*

« 1. Les Parties au Protocole de 1997 doivent coopérer à la recherche des infractions et à la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre en utilisant tous les moyens pratiques appropriés de recherche et de surveillance continue du milieu ainsi que des méthodes satisfaisantes de transmission des renseignements et de rassemblement des preuves.

« 2. Tout navire auquel s'applique le présent chapitre peut être soumis, dans tout port ou terminal au large d'une Partie, à l'inspection de fonctionnaires désignés ou autorisés par ladite Partie, en vue de vérifier s'il a émis l'une quelconque des substances visées par le présent chapitre en infraction aux dispositions de celui-ci. Au cas où l'inspection fait apparaître une infraction aux dispositions du présent chapitre, le compte rendu doit en être communiqué à l'autorité pour que celle-ci prenne des mesures appropriées.

« 3. Toute Partie doit fournir à l'autorité la preuve, si elle existe, que ce navire a émis l'une quelconque des substances visées par le présent chapitre en infraction aux dispositions de celui-ci. Dans toute la mesure du possible, l'infraction présumée doit être portée à la connaissance du capitaine du navire par l'autorité compétente de cette Partie.

« 4. Dès réception de cette preuve, l'autorité doit enquêter sur l'affaire et peut demander à l'autre Partie de lui fournir des éléments complémentaires ou plus concluants sur l'infraction présumée. Si l'autorité estime que la preuve est suffisante pour lui permettre d'intenter une action, elle doit engager des poursuites dès que possible et conformément à sa législation. L'autorité doit informer rapidement la Partie qui lui a signalé l'infraction présumée, ainsi que l'OMI, des poursuites engagées.

« 5. Une Partie peut aussi inspecter un navire auquel s'applique le présent chapitre lorsqu'il fait escale dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction, si une autre Partie lui demande de procéder à une enquête et fournit des preuves suffisantes attestant que le navire a émis, dans un lieu quelconque, l'une quelconque des substances visées par le présent chapitre en infraction à celle-ci. Le rapport de cette enquête doit être envoyé à la Partie qui l'a demandée ainsi qu'à l'autorité afin que des mesures appropriées soient prises conformément aux dispositions de la Convention MARPOL

« 6. La législation internationale concernant la prévention, la réduction et le contrôle de la pollution du milieu marin par les navires, y compris la législation relative à la mise en application des dispositions et aux garanties, qui est en vigueur au moment de l'application ou de l'interprétation du présent chapitre, s'applique, *mutatis mutandis*, aux règles et aux normes énoncées dans le présent chapitre. »

Art. 7. – Dans le chapitre 213-6 « Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires », partie III « Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires », de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, les articles 213-6.12, 213-6.13 et 213-6.14 sont remplacés comme suit :

« Art. 213-6.12. – Substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

« 1. Le présent article ne s'applique pas au matériel scellé de façon permanente qui ne comporte pas de branchements pour la recharge de produit réfrigérant ni d'éléments potentiellement amovibles contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

« 2. Sous réserve des dispositions l'article 213-6.3.1, toute émission délibérée de substances qui appauvrissent la couche d'ozone est interdite. Il faut considérer comme délibérées les émissions qui se produisent au cours de l'entretien, de la révision, de la réparation ou de la mise au rebut de systèmes ou de matériel, à l'exception des émissions de quantités minimales qui accompagnent la récupération ou le recyclage d'une substance qui appauvrit la couche d'ozone. Les émissions dues à des fuites de substances qui appauvrissent la couche d'ozone, qu'elles soient délibérées ou non, peuvent être réglementées par les Parties.

« 3.1. Les installations contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone sont interdites :

« .1 à bord des navires construits le 19 mai 2005 ou après cette date ; ou

« .2 dans le cas des navires construits avant le 19 mai 2005 dont la date de livraison contractuelle de leur équipement est le 19 mai 2005 ou après cette date ou, en l'absence d'une date de livraison contractuelle, dont la livraison effective de l'équipement au navire a été effectuée le 19 mai 2005 ou après cette date.

« 3.2. Les installations contenant des hydrochlorofluorocarbones sont interdites :

« .1 à bord de navires construits le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date ; ou

« .2 dans le cas des navires construits avant le 1^{er} janvier 2020 dont la date contractuelle de livraison de leur équipement au navire est le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date ou, en l'absence d'une date de livraison contractuelle, dont la livraison effective de l'équipement au navire est effectuée le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date.

« 4. Les substances visées par le présent chapitre et le matériel contenant de telles substances, lorsqu'ils sont enlevés des navires, doivent être livrés à des installations de réception appropriées.

« 5. Chaque navire soumis aux dispositions de l'article 213-6.6.1 doit tenir à jour une liste du matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone (*).

« (*) Voir la section 2.1 du supplément au Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP).

« 6. Chaque navire soumis aux dispositions de l'article 213-6.6.1 à bord duquel sont installés des dispositifs rechargeables contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doit tenir à jour un registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Ce registre peut faire partie d'un livre de bord existant ou d'un système d'enregistrement électronique approuvé par l'autorité.

« 2. Les mentions à porter dans le registre des substances qui appauvrissent la couche d'ozone doivent indiquer la masse (kg) de substance et doivent être portées sans tarder lors de chaque :

« .1 recharge, complète ou partielle, de matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone ;

« .2 réparation ou entretien de matériel contenant des substances qui appauvrissent la couche d'ozone ;

« .3 émission dans l'atmosphère de substances qui appauvrissent la couche d'ozone :

« .3.1 émission délibérée ; et

- « .3.2 émission involontaire ;
- « .4 rejet de substances qui appauvrissent la couche d'ozone dans des installations de réception à terre ; et
- « .5 approvisionnement du navire en substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

| DATE | DISPOSITIF/ Matériel | EMPLACEMENT À BORD | SUBSTANCE | MASSE (kg) | NATURE DE L'OPÉRATION (rechargement, entretien, émission, rejet à terre, approvisionnement) |
|------|-------------------------|--------------------|-----------|------------|--|
| | | | | | |
| | | | | | |

« Modèle de registre de substances qui appauvrissent la couche d'ozone

« Art. 213-6.13. – Oxydes d'azote (NOx).

« 1. Application.

« 1.1. Le présent article s'applique :

- « .1 à chaque moteur Diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW installé à bord d'un navire ; et
- « .2 A chaque moteur Diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 130 kW qui subit une transformation importante le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, sauf s'il a été démontré à la satisfaction de l'autorité que ce moteur est identique à celui qu'il remplace et n'est pas visé par les dispositions du paragraphe 1.1.1 du présent article.

« 1.2. Le présent article ne s'applique pas :

- « .1 aux moteurs Diesel marins destinés à être utilisés uniquement en cas d'urgence ou uniquement pour faire fonctionner un dispositif ou un matériel destiné à être utilisé uniquement en cas d'urgence à bord du navire sur lequel il est installé, ni aux moteurs Diesel marins installés à bord d'embarcations de sauvetage destinées à être utilisées uniquement en cas d'urgence ; ni (*)
- « .2 aux moteurs Diesel marins installés à bord d'un navire qui effectue uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon, sous réserve que le moteur en question fasse l'objet d'une autre mesure de contrôle des NOx par l'administration.

« (*) Sont exclusivement concernés les groupes de secours et les embarcations constituant la drome.

« 1.3. Nonobstant les dispositions de l'alinéa 1.1 du présent article, l'autorité peut exempter de l'application de la présente règle tout moteur Diesel marin qui est installé à bord d'un navire construit avant le 19 mai 2005 ou tout moteur Diesel marin ayant subi une transformation importante avant cette date, à condition que le navire à bord duquel le moteur est installé effectue uniquement des voyages à destination de ports ou de terminaux au large situés à l'intérieur de l'Etat dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

« 2. Transformation importante.

« 2.1. Aux fins de la présente règle, *transformation importante* désigne une modification subie le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date par un moteur Diesel marin qui n'a pas encore été certifié conforme aux normes énoncées aux paragraphes 3, 4 ou 5.1.1 du présent article par laquelle :

- « .1 le moteur est remplacé par un moteur Diesel marin ou un moteur Diesel marin supplémentaire est installé, ou
- « .2 une modification importante, telle que définie dans le texte révisé du Code technique sur les NOx2008, est apportée au moteur, ou
- « .3 la puissance maximale continue du moteur est accrue de plus de 10 % par rapport à la puissance maximale continue inscrite sur le certificat d'origine du moteur.

« 2.2. Dans le cas d'une transformation importante impliquant le remplacement d'un moteur Diesel marin par un moteur Diesel marin non identique ou l'installation d'un moteur Diesel marin supplémentaire, les normes de la présente règle qui sont en vigueur au moment du remplacement du moteur ou de l'ajout d'un moteur s'appliquent. Le 1^{er} janvier 2016, ou après cette date, uniquement dans le cas du remplacement d'un moteur, s'il n'est pas possible pour le moteur de remplacement de satisfaire aux normes énoncées au paragraphe 5.1.1 du présent chapitre (niveau III), ce moteur de remplacement doit satisfaire aux normes énoncées au paragraphe 4 du présent chapitre (niveau II). L'OMI doit mettre au point des directives qui indiquent les critères d'après lesquels il n'est pas possible pour un moteur de remplacement de satisfaire aux normes de l'alinéa 5.1.1 du présent chapitre.

« 2.2. Les normes auxquelles doivent satisfaire les moteurs Diesel marins visés au paragraphe 2.1.1 ou 2.1.3 sont les suivantes :

- « .1 pour les navires construits avant le 1^{er} janvier 2000, les normes énoncées au paragraphe 3 du présent chapitre ; et
- « .2 pour les navires construits le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, les normes qui étaient en vigueur au moment où le navire a été construit.

« Niveau I

« 3. Sous réserve des dispositions de l'article 3 du présent chapitre, il est interdit de faire fonctionner un moteur Diesel marin installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date et avant le 1^{er} janvier 2011 lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂ dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

- « .1 17,0 g/kWh lorsque n est inférieur à 130 t/m ;
- « .2 $45.n^{(-0,2)}$ g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 t/m mais inférieur à 2 000 t/m ;
- « .3 9,8 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2 000 t/m.

« Niveau II

« 4. Sous réserve des dispositions de l'article 3 du présent chapitre, il est interdit de faire fonctionner un moteur Diesel marin installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2011 ou après cette date lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂ dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

- « .1 14,4 g/kWh lorsque n est inférieur à 130 t/m ;
- « .2 $44.n^{(-0,23)}$ g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 t/m mais inférieur à 2 000 t/m ;
- « .3 7,7 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2 000 t/m.

« Niveau III

« 5.1. Sous réserve des dispositions de l'article 3 du présent chapitre, l'exploitation d'un moteur Diesel marin installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2016 ou après cette date est :

- « .1 interdite lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂ dépasse les limites suivantes, n représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :
 - « .1.1. 3,4 g/kWh lorsque n est inférieur à 130 t/m ;
 - « .1.2 $9.n^{(-0,2)}$ g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 t/m mais inférieur à 2 000 t/m ; et
 - « .1.3 2,0 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2 000 t/m ;
- « .2 soumise aux normes énoncées à l'alinéa 5.1.1 du présent article lorsque le navire est exploité dans une zone de contrôle des émissions désignée en vertu du paragraphe 6 du présent article ; et
- « .3 soumise aux normes énoncées au paragraphe 4 du présent article lorsque le navire est exploité à l'extérieur d'une zone de contrôle des émissions désignée en vertu du paragraphe 6 du présent article.

« 5.2. Sous réserve du bilan prévu au paragraphe 10 du présent article, les normes énoncées au paragraphe 5.1.1 du présent article ne s'appliquent pas :

- « .1 aux moteurs Diesel marins installés à bord d'un navire d'une longueur (L), telle que définie à la règle 1.19 de l'annexe I de la présente Convention MARPOL, inférieure à 24 m, qui a été conçu expressément pour être utilisé à des fins récréatives et est utilisé uniquement à ces fins ; ni
- « .2 aux moteurs Diesel marins installés à bord d'un navire dont la puissance nominale de propulsion combinée des moteurs Diesel est inférieure à 750 kW s'il est démontré, à la satisfaction de l'autorité, que le navire ne peut pas satisfaire aux normes énoncées au paragraphe 5.1.1 du présent article en raison des limitations que lui impose sa conception ou sa construction.

« Zone de contrôle des émissions

« 6. Aux fins de la présente règle, une zone de contrôle des émissions est toute zone maritime, y compris toute zone portuaire, désignée par l'OMI conformément aux critères et procédures énoncés dans l'appendice III du présent chapitre.

« Moteurs Diesel marins installés à bord de navires
construits avant le 1^{er} janvier 2000

« 7.1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1.1.1 du présent article, un moteur Diesel marin d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 l installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 1990 ou après cette date, mais avant le 1^{er} janvier 2000, doit respecter les limites d'émissions énoncées à l'alinéa 7.4 du présent paragraphe, à condition que l'administration d'une Partie ait homologué une méthode approuvée pour ce moteur et qu'elle ait notifié cette homologation à l'OMI. Il doit être démontré qu'il est satisfait au présent paragraphe de l'une des manières suivantes :

« .1 application de la méthode approuvée homologuée, confirmée par une inspection effectuée conformément à la procédure de vérification décrite spécifiée dans le dossier de méthode approuvée, et mention sur le Certificat IAPP de la présence de cette méthode approuvée ; ou

« .2 certification du moteur, pour confirmer qu'il fonctionne dans les limites spécifiées aux paragraphes 3, 4 ou 5.1.1 du présent article, et mention appropriée de cette certification du moteur sur le Certificat IAPP du navire.

« 7.2. L'alinéa 7.1 s'applique au plus tard à la première visite de renouvellement effectuée douze mois ou plus après le dépôt de la notification mentionnée à l'alinéa 7.1. Si le propriétaire d'un navire à bord duquel une méthode approuvée doit être installée peut démontrer, à la satisfaction de l'autorité, que cette méthode approuvée n'était pas disponible dans le commerce bien qu'il ait tout fait pour se la procurer, cette méthode approuvée doit être installée à bord du navire au plus tard lors de la visite annuelle suivante à effectuer après la date à laquelle la méthode approuvée est disponible dans le commerce.

« 7.3. En ce qui concerne les moteurs Diesel marins d'une puissance de sortie supérieure à 5 000 kW et d'une cylindrée égale ou supérieure à 90 l, à bord de navires construits le 1^{er} janvier 1990 ou après cette date, mais avant le 1^{er} janvier 2000, le Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère délivré pour un moteur Diesel marin auquel les dispositions de l'alinéa 7.1 du présent article s'appliquent doit indiquer qu'une méthode approuvée a été appliquée conformément au paragraphe 7.1.1 du présent article ou que le moteur a été certifié conformément au paragraphe 7.1.2 du présent article ou qu'aucune méthode approuvée n'existe encore ou n'est disponible dans le commerce, comme il est indiqué à l'alinéa 7.2 du présent article.

« 7.4. Sous réserve des dispositions de la règle 3 du présent chapitre, il est interdit de faire fonctionner un moteur Diesel marin décrit à l'alinéa 7.1 lorsque la quantité d'oxydes d'azote émise par le moteur (calculée comme étant l'émission totale pondérée de NO₂ dépasse les limites suivantes, *n* représentant le régime nominal du moteur (tours du vilebrequin par minute) :

« .1 17,0 g/kWh, lorsque *n* est inférieur à 130 t/m ;

« .2 45,0.*n*^(-0,2) g/kWh lorsque *n* est égal ou supérieur à 130 t/m mais inférieur à 2 000 t/m ; et

« .3 9,8 g/kWh lorsque *n* est égal ou supérieur à 2 000 t/m.

« 7.5. L'homologation d'une méthode approuvée doit se faire conformément aux dispositions du chapitre 7 du texte révisé du code technique sur les NOx 2008, et doit inclure la vérification :

« .1 par le concepteur du moteur Diesel marin de référence auquel s'applique la méthode approuvée, que l'effet calculé de la méthode approuvée ne sera pas une réduction de la puissance nominale du moteur de plus de 1,0 %, une augmentation de la consommation de carburant de plus de 2,0 %, telle que mesurée conformément au cycle d'essai approprié décrit dans le texte révisé du code technique sur les NOx 2008, ou ne compromettra pas la durabilité et fiabilité du moteur ; et

« .2 que le coût de la méthode approuvée n'est pas excessif, cela étant établi en comparant la réduction de la quantité de NOx la méthode approuvée a permis d'obtenir pour satisfaire à la norme énoncée à l'alinéa 7.4 du présent paragraphe et le coût de l'achat et de l'installation de cette méthode approuvée (*).

« (*) Le coût d'une méthode approuvée ne doit pas être supérieur à 375 Droits de tirage spéciaux/tonne de NOx, calculé à l'aide de la formule de calcul du rapport coût-efficacité suivante :

$$Ce = \frac{\text{Coût de la méthode approuvée} \cdot 10^6}{P(\text{kW}) \cdot 0,768 \cdot 6\,000 \text{ h/an} \cdot 5 \text{ ans} \cdot \Delta \text{NO}_x (\text{g/KWh})}$$

« Certification

« 8. Les procédures de certification, de mise à l'essai et de mesure à suivre pour les normes énoncées dans la présente règle sont décrites dans le texte révisé du code technique sur les NOx 2008

« 9. Les procédures visant à calculer les émissions de NOx qui sont décrites dans le code technique sur les NOx 2008, sont censées être représentatives des conditions normales d'exploitation du moteur. Les dispositifs d'invalidation et les stratégies irrationnelles de contrôle des émissions vont à l'encontre de cet objectif et ne sont pas autorisés. Le présent article n'empêche pas d'utiliser des dispositifs de contrôle secondaires qui permettent de protéger le moteur et/ou son matériel auxiliaire lorsque les conditions d'exploitation risqueraient d'entraîner une avarie ou une défaillance ou qui permettent de faciliter le démarrage du moteur.

« Art. 213-6.14. – Oxydes de soufre (SOx) et particules.

« Prescriptions générales.

« 1. La teneur en soufre de tout fuel-oil utilisé à bord des navires ne doit pas dépasser les concentrations suivantes :

« .1 4,50 % m/m avant le 1^{er} janvier 2012 ;

« .2 3,50 % m/m le 1^{er} janvier 2012 ou après cette date ; et

« .3 0,50 % m/m le 1^{er} janvier 2020 ou après cette date.

« 2. La teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires doit être contrôlée compte tenu des directives élaborées par l'OMI (*).

« (*) Résolution MEPC.82(43), intitulée "Directives pour le contrôle de la teneur en soufre moyenne mondiale des fuel-oils résiduels livrés en vue de leur utilisation à bord des navires".

« Prescriptions applicables
dans les zones de contrôle des émissions

« 3. Aux fins du présent article, les zones de contrôle des émissions sont :

« .1 la zone de la mer Baltique, telle que définie à la règle 1.11.2 de l'annexe I de la convention MARPOL, la mer du Nord, telle que définie à la règle 5 1) f de l'annexe V de la convention MARPOL ; et

« .2 toute autre zone maritime, y compris les zones portuaires, désignée par l'OMI conformément aux critères et procédures énoncés à l'appendice III du présent chapitre.

« 4. Lorsque des navires sont exploités dans une zone de contrôle des émissions, la teneur en soufre du fuel-oil utilisé à leur bord ne doit pas dépasser les limites suivantes :

« .1 1,50 % m/m avant le 1^{er} juillet 2010 ;

« .2 1,00 % m/m le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date ; et

« .3 0,10 % m/m le 1^{er} janvier 2015 ou après cette date.

« 5. La teneur en soufre du fuel-oil mentionnée au paragraphe 1 et au paragraphe 4 du présent article doit être attestée par son fournisseur de la façon prescrite par la règle 18 du présent chapitre.

« 6. Les navires qui utilisent des fuel-oils distincts pour satisfaire au paragraphe 4 du présent article et qui entrent dans une zone de contrôle des émissions indiquée au paragraphe 3 du présent article ou qui la quittent doivent disposer d'une procédure écrite indiquant comment doit se faire le changement de fuel-oil, en prévoyant suffisamment de temps pour que le circuit de distribution du fuel-oil se vide entièrement de tous les fuel-oils dont la teneur en soufre dépasse la limite applicable spécifiée au paragraphe 4 du présent article avant l'entrée dans une zone de contrôle des émissions. Le volume des fuel-oils à faible teneur en soufre dans chaque citerne ainsi que la date, l'heure et la position du navire au moment où l'opération de changement de fuel-oil a été achevée avant l'entrée dans une zone de contrôle des émissions ou a été entamée après la sortie d'une telle zone doivent être consignés dans le livre de bord prescrit par l'autorité.

« 7. Durant les douze premiers mois suivant immédiatement l'entrée en vigueur d'un amendement désignant une zone spécifique de contrôle des émissions en vertu du paragraphe 3.2 du présent article, les navires exploités dans cette zone de contrôle des émissions sont exemptés de l'application des prescriptions des paragraphes 4 et 6 du présent article, ainsi que des prescriptions du paragraphe 5 du présent article dans la mesure où elles concernent le paragraphe 4 du présent article. »

Art. 8. – Dans le chapitre 213-6 « Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires », partie III « Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires », de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, après l'article 213-6.14 les articles 213-6.14 *bis* et 213-6.14 *ter* sont ajoutés conformément à ce qui suit :

« Art. 213-6.14 *bis*. – Oxydes de soufre (S_{ox}) en application de la directive 2005/33/CE.

« Prescriptions particulières en application
de la directive 1999/32/CE

« 8. Le taux de soufre du gasoil marin, tel que défini dans l'article 213-6.02 de la présente division, utilisé à bord des navires naviguant dans les eaux territoriales, ne doit pas dépasser :

« – 0,20 % en masse, à partir du 1^{er} juillet 2000 ;

« – 0,10 % en masse, à partir du 1^{er} janvier 2008.

« Prescriptions particulières en application
de la directive 2005/33/CE

« A "Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés dans les zones de contrôle des émissions de SO_x et par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de la Communauté"

« 9. Les Etats membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse ne soient pas utilisés dans les parties de leurs mers territoriales, de leurs zones économiques exclusives et de leurs zones de prévention de la pollution qui relèvent des zones de contrôle des émissions de SO_x. Ces dispositions sont applicables à tous les navires quel que soit leur pavillon, y compris aux navires dont le voyage a débuté en dehors de la Communauté.

« 10. Les dispositions du paragraphe 9 ci-dessus s'appliquent aux dates suivantes :

« a) Pour la zone de la mer Baltique visée dans la règle 14 (3., a) de l'annexe VI de la convention MARPOL : 11 août 2006 ;

« b) Pour la mer du Nord : 11 août 2007 ;

« c) Pour toutes les autres zones maritimes, y compris les ports, que l'OMI désigne ultérieurement comme étant des zones de contrôle des émissions de SO_x conformément à la règle 14 (3^o, b) de l'annexe VI de la convention MARPOL : douze mois après l'entrée en vigueur de cette désignation.

« 11. Les Etats membres sont responsables de l'application du paragraphe 9 ci-dessus, au moins en ce qui concerne :

« – les navires battant leur pavillon ; et

« – dans le cas des Etats membres riverains de zones de contrôle des émissions de SO_x, les navires quel que soit leur pavillon se trouvant dans leurs ports.

« Les Etats membres peuvent également prendre des mesures d'application complémentaires en ce qui concerne les autres navires, dans le respect du droit maritime international.

« 12. A partir de la date visée au paragraphe 10. a ci-dessus, les Etats membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les combustibles marins ne soient pas utilisés dans leurs mers territoriales, leurs zones économiques exclusives et leurs zones de prévention de la pollution par les navires à passagers assurant des services réguliers à destination ou en provenance de ports de la Communauté, si leur teneur en soufre dépasse 1,5 % en masse. Les Etats membres sont responsables de l'application de cette disposition, au moins en ce qui concerne les navires battant leur pavillon et les navires quel que soit leur pavillon pendant qu'ils se trouvent dans leurs ports.

« B *“Teneur maximale en soufre des combustibles marins utilisés par les bateaux de navigation intérieure et par les navires à quai dans les ports de la Communauté”*

« 13. A compter du 1^{er} janvier 2010, les Etats membres prennent toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que les bateaux/navires ci-après n'utilisent pas de combustibles marins dont la teneur en soufre dépasse 0,1 % en masse :

« a) Les bateaux de navigation intérieure ; et

« b) Les navires à quai dans les ports de la Communauté, en laissant à l'équipage suffisamment de temps pour procéder à des changements de combustible dès que possible après l'arrivée à quai et le plus tard possible avant le départ.

« Les Etats membres exigent que l'heure à laquelle a été effectuée toute opération de changement de combustible soit inscrite dans les livres de bord des navires.

« 14. Le paragraphe 13 ci-dessus ne s'applique pas :

« a) Lorsque, selon les horaires publiés, les navires doivent rester à quai moins de deux heures ;

« b) Aux bateaux de navigation intérieure titulaires d'un certificat attestant leur conformité à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, de 1974, telle que modifiée, lorsque ces bateaux se trouvent en mer ;

« c) Aux navires qui stoppent toutes les machines et se connectent au réseau électrique du littoral lorsqu'ils sont à quai dans les ports.

« Art. 213-6.14 ter. – Essais et utilisation de nouvelles technologies de réduction des émissions.

« 1. Les Etats membres de l'Union européenne peuvent approuver, le cas échéant en coopération avec d'autres Etats membres, des essais de technologies de réduction des émissions à bord des navires battant leur pavillon ou dans les zones maritimes relevant de leur juridiction. Au cours de ces essais, l'utilisation de combustibles marins répondant aux exigences des paragraphes 9 et 13 de l'article 213-6.14 du présent chapitre n'est pas obligatoire, à condition que :

« – la Commission et l'Etat du port concerné soient prévenus par écrit au moins six mois avant le début des essais ;

« – les autorisations concernant les essais n'aient pas une durée supérieure à dix-huit mois ;

« – tous les navires concernés installent des équipements inviolables pour la surveillance continue des émissions de gaz de cheminée et les utilisent tout au long de la période d'essai ;

« – tous les navires concernés obtiennent des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées dans le présent chapitre ;

« – des systèmes adéquats de gestion des déchets soient mis en place pour tous les déchets produits par les technologies de réduction des émissions tout au long de la période d'essai ;

« – il y ait une évaluation des incidences sur le milieu marin, en particulier les écosystèmes dans les ports et estuaires clos, tout au long de la période d'essai, et

« – l'intégralité des résultats soient transmis à la Commission européenne et rendus publics dans un délai de six mois à compter de la fin des essais.

« 2. Les technologies de réduction des émissions applicables aux navires battant pavillon d'un Etat membre sont approuvées conformément à la procédure visée à l'article 3, paragraphe 2, du règlement (CE) N° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), en tenant compte :

« – des lignes directrices élaborées par l'OMI ;

« – des résultats des essais menés au titre du paragraphe 1,

« – des effets sur l'environnement, y compris les diminutions d'émissions réalisables, et des impacts sur les écosystèmes dans les ports et estuaires clos ;

« – des possibilités de suivi et de contrôle.

« 3. En ce qui concerne l'utilisation des technologies de réduction des émissions par les navires, quel que soit leur pavillon, dans les ports et estuaires clos de la Communauté, des critères sont fixés conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2 de la directive 2005/33/CE. La Commission européenne communique ces critères à l'OMI.

« 4. En remplacement de l'utilisation de combustibles marins à faible teneur en soufre remplissant les conditions prévues par les paragraphes 9 et 13 de l'article 213-6.14 du présent chapitre, les Etats membres peuvent autoriser les navires à recourir à une technologie de réduction des émissions approuvée, à condition que ces navires :

« – obtiennent continuellement des réductions des émissions qui soient au moins équivalentes à celles qui seraient obtenues en appliquant les valeurs limites de teneur en soufre des combustibles spécifiées par l'article 213-6.14 du présent chapitre, et

« – soient équipés d'un système de surveillance en continu des émissions, et

« – mettent clairement en évidence que les flux de déchets déversés dans les ports et estuaires clos n'ont pas d'impact sur les écosystèmes, en se fondant sur les critères communiqués par les autorités de l'Etat du port à l'OMI. »

Art. 9. – Dans le chapitre 213-6 « Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires », partie III « Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires », de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, les articles 213-6.15, 213-6.16 et 213-6.18 sont remplacés par ce qui suit :

« *Art. 213-6.15.* – Composés organiques volatils.

« 1. Si les émissions de COV provenant d'un navire-citerne doivent être réglementées dans le ou les ports ou le ou les terminaux relevant de la juridiction d'une Partie, elles doivent l'être conformément aux dispositions de la présente règle.

« 2. Une Partie qui réglemente les émissions de COV des navires-citernes doit soumettre à l'OMI une notification qui indique les dimensions des navires-citernes à contrôler, les cargaisons nécessitant des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs et la date à laquelle ce contrôle prend effet. Cette notification doit être soumise au moins six mois avant cette date.

« 3. Une Partie qui désigne des ports ou terminaux dans lesquels les émissions de COV provenant des navires-citernes doivent être réglementées doit s'assurer que des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs, approuvés par elle compte tenu des normes de sécurité applicables à ces systèmes élaborées par l'OMI (*), sont installés dans chaque port ou terminal désigné et sont exploités en toute sécurité et de manière à éviter de causer un retard indu aux navires.

« (*) Circulaire MSC/Circ.585. – Normes relatives aux systèmes de contrôle des émissions de vapeurs.

« 4. L'OMI doit diffuser une liste des ports et terminaux désignés par les Parties aux autres Parties et aux Etats membres de l'OMI, pour information.

« 5. Un navire-citerne auquel s'appliquent les dispositions du paragraphe 1 du présent article doit être pourvu d'un collecteur d'émissions de vapeurs approuvé par l'autorité compte tenu des normes de sécurité applicables à un tel système élaborées par l'OMI (*) et doit utiliser ce système pendant le chargement des cargaisons pertinentes. Un port ou terminal qui a mis en place des systèmes de contrôle des émissions de vapeurs conformément au présent article peut accepter des navires-citernes qui ne sont pas pourvus de collecteurs de vapeurs pendant une période de trois ans après la date notifiée en application du paragraphe 2 du présent article.

« (*) Résolution MEPC 185(59). – Directives pour l'établissement d'un plan de gestion des COV.

« 6. Un navire-citerne transportant du pétrole brut doit avoir à bord et doit appliquer un plan de gestion des COV approuvé par l'autorité. Ce plan doit être établi compte tenu des directives élaborées par l'OMI. Le plan de gestion des COV doit être propre à chaque navire et doit au moins :

« .1 donner des consignes écrites visant à réduire au minimum les émissions de COV pendant le chargement, le voyage en mer et le déchargement de la cargaison ;

« .2 tenir compte des COV supplémentaires produits par le lavage au pétrole brut ;

« .3 désigner une personne responsable de l'exécution du plan ; et

« .4 pour les navires effectuant des voyages internationaux, être rédigé dans la langue de travail du capitaine et des officiers et, si la langue du capitaine et des officiers n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, comporter une traduction dans l'une de ces langues.

« 7. Le présent article s'applique aussi aux transporteurs de gaz uniquement si le type de systèmes de chargement et de confinement permet de conserver à bord en toute sécurité les COV ne contenant pas de méthane ou de les réacheminer en toute sécurité à terre (*).

« (*) Résolution MSC.30(61) "Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac", chapitre 5.

« Art. 213-6.16. – Incinération à bord.

« 1. Sauf dans le cas prévu au paragraphe 4 du présent article, l'incinération à bord n'est autorisée que dans un incinérateur de bord.

« 2. L'incinération à bord des substances énumérées ci-après est interdite :

« .1 résidus des cargaisons visées par les annexes I, II ou III de la Convention MARPOL et matériaux contaminés utilisés pour leur conditionnement ;

« .2 biphényles polychlorés (PCB) ;

« .3 ordures, telles que définies à l'annexe V de la Convention MARPOL contenant plus que des traces de métaux lourds ;

« .4 produits pétroliers raffinés contenant des composés halogénés ;

« .5 boues d'épuration et boues d'hydrocarbures, ni les unes ni les autres n'étant produites à bord du navire ; et

« .6 résidus du dispositif d'épuration des gaz d'échappement.

« 3. L'incinération à bord de polychlorures de vinyle (PVC) est interdite, sauf si elle a lieu dans des incinérateurs de bord pour lesquels des certificats OMI d'approbation par type (*) ont été délivrés.

(*) Certificats d'approbation par type délivrés conformément à la résolution MEPC.59(33) ou MEPC.76(40).

« 4. L'incinération à bord de boues d'épuration ou de boues d'hydrocarbures produites pendant l'exploitation normale du navire peut également se faire dans les machines principales ou auxiliaires ou dans les chaudières mais, dans ce cas, elle ne doit pas être effectuée dans des ports et des estuaires.

« 5. Aucune des dispositions du présent article :

« .1 ne porte atteinte à l'interdiction ou aux autres prescriptions prévues dans la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, telle que modifiée, et dans le Protocole de 1996 y relatif, ni

« .2 n'empêche la mise au point, l'installation et l'exploitation d'autres types d'appareils de traitement thermique des déchets à bord qui satisfont aux prescriptions du présent article ou à des prescriptions encore plus sévères.

« 6.1. Sauf dans le cas prévu à l'alinéa 6.2 du présent paragraphe, chaque incinérateur qui se trouve à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date ou chaque incinérateur installé à bord d'un navire le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date doit satisfaire aux prescriptions de l'appendice IV au présent chapitre. Chaque incinérateur visé par le présent alinéa doit être approuvé par l'autorité compte tenu de la spécification normalisée applicable aux incinérateurs de bord qui a été élaborée par l'OMI (*) ; ou

« 6.2. L'autorité peut exempter de l'application de l'alinéa 6.1 du présent article tout incinérateur qui est installé à bord d'un navire avant le 19 mai 2005, à condition que ce navire effectue uniquement des voyages dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'Etat dont il est autorisé à battre le pavillon.

« (*) Se reporter à la résolution MEPC.76(40). – Spécification normalisée des incinérateurs de bord.

« 7. Les incinérateurs installés conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1 du présent article doivent être assortis d'un manuel d'exploitation du fabricant, lequel doit être conservé avec le dispositif et doit expliquer comment exploiter l'incinérateur dans les limites décrites au paragraphe 2 de l'appendice IV au présent chapitre.

« 8. Le personnel responsable de l'exploitation d'un incinérateur installé conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1 du présent article doit recevoir la formation voulue pour pouvoir appliquer les instructions fournies dans le manuel d'exploitation du fabricant conformément aux prescriptions du paragraphe 7 du présent article.

« 9. Dans le cas des incinérateurs installés conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1 du présent article, la température des gaz à la sortie de la chambre de combustion doit être régulée en permanence lorsque l'appareil est en marche. S'il s'agit d'un incinérateur à chargement continu, aucun déchet ne doit y être chargé lorsque la température des gaz à la sortie de la chambre de combustion est inférieure à 850 °C. S'il s'agit d'un incinérateur à chargement discontinu, l'appareil doit être conçu de manière à ce que la température des gaz à la sortie de la chambre de combustion atteigne 600 °C dans un délai de cinq minutes après l'allumage et qu'elle se stabilise ensuite à un niveau qui ne soit pas inférieur à 850 °C.

« Art. 213-6.18. – Disponibilité et qualité du fuel-oil.

« Disponibilité du fuel-oil.

« 1. Chaque Partie doit faire tout ce qui est raisonnablement possible pour promouvoir la disponibilité de fuel-oils satisfaisant aux dispositions du présent chapitre et informer l'OMI de la disponibilité de fuel-oils conformes dans ses ports et terminaux.

« 2.1. Si une Partie constate qu'un navire ne satisfait pas aux normes applicables aux fuel-oils conformes énoncées dans le présent chapitre, l'autorité compétente de cette Partie est habilitée à exiger que ce navire :

« .1 présente un compte rendu des mesures qu'il a prises dans le but de respecter les dispositions ; et
« .2 fournisse la preuve qu'il a cherché à acheter du fuel-oil conforme compte tenu de son plan de voyage et que, si ce fuel-oil n'était pas disponible à l'endroit prévu, il a essayé de trouver d'autres sources de fuel-oil conforme et que, malgré tous les efforts qu'il a faits pour se procurer du fuel-oil conforme, il n'y en avait pas à acheter.

« 2.2. Il ne devrait pas être exigé du navire qu'il s'écarte de la route prévue ni qu'il retarde indûment son voyage aux fins de satisfaire aux dispositions.

« 2.3. Si un navire fournit les renseignements indiqués à l'alinéa 2.1 du présent paragraphe, une Partie doit tenir compte de toutes les circonstances pertinentes et des pièces justificatives présentées pour décider de la ligne d'action à adopter, y compris de ne prendre aucune mesure de contrôle.

« 2.4. Un navire doit notifier à son administration et à l'autorité compétente du port de destination pertinent les cas où il ne peut pas acheter de fuel-oil conforme.

« 2.5. Une Partie doit notifier à l'OMI les cas où un navire a présenté des pièces attestant qu'aucun fuel-oil conforme n'était disponible.

« Qualité du fuel-oil.

« 3. Le fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord des navires auxquels s'applique le présent chapitre doit satisfaire aux prescriptions suivantes :

« .1 sauf dans le cas prévu à l'alinéa 3.2 :

« .1.1 le fuel-oil doit être un mélange d'hydrocarbures résultant du raffinage du pétrole. Il peut toutefois incorporer de petites quantités d'additifs destinés à améliorer certains aspects liés à la performance ;

« .1.2 le fuel-oil doit être exempt d'acides inorganiques ; et

« .1.3 le fuel-oil ne doit contenir aucun additif ou déchet chimique qui :

« .1.3.1 compromette la sécurité du navire ou affecte la performance des machines, ou

« .1.3.2 soit nuisible pour le personnel, ou

« .1.3.3 contribue globalement à accroître la pollution de l'atmosphère ;

« .2 le fuel-oil destiné à la combustion qui est obtenu par des procédés autres que le raffinage du pétrole ne doit pas :

« .2.1 dépasser la teneur en soufre applicable indiquée à l'article 213-6.14 ;

« .2.2 provoquer un dépassement, par un moteur, de la limite d'émission de NOx applicable spécifiée aux paragraphes 3, 4, 5.1.1 et 7.4 de l'article 213-6.13 ;

« .2.3 contenir des acides inorganiques ; ou

« .2.4.1 compromettre la sécurité du navire ou affecter la performance des machines ; ou

« .2.4.2 être nuisible pour le personnel ; ou

« .2.4.3. contribuer globalement à accroître la pollution de l'atmosphère.

« 4. Le présent article ne s'applique pas au charbon sous forme solide, ni aux combustibles nucléaires. Les paragraphes 5, 6, 7.1, 7.2, 8.1, 8.2, 9.2, 9.3, et 9.4 du présent article ne s'appliquent pas aux combustibles gazeux tels que le gaz naturel liquéfié, le gaz naturel comprimé ou le gaz de pétrole liquéfié. La teneur en soufre des combustibles gazeux livrés à un navire aux seules fins de servir à la combustion à bord de ce navire doit être attestée par le fournisseur.

« 5. Pour chaque navire visé par les articles 5 et 6 du présent chapitre, les détails du fuel-oil qui est livré et utilisé aux fins de combustion à bord doivent être consignés dans une note de livraison de soutes, laquelle doit contenir au moins les renseignements spécifiés à l'appendice V au présent chapitre.

« 6. La note de livraison de soutes doit être conservée à bord dans un endroit où elle soit facilement accessible aux fins d'inspection à tout moment raisonnable. Elle doit être conservée pendant une période de trois ans à compter de la livraison du fuel-oil à bord.

« 7.1. L'autorité compétente d'une Partie peut inspecter les notes de livraison de soutes à bord de tout navire auquel s'applique le présent chapitre alors que le navire se trouve dans son port ou terminal au large ; elle peut faire une copie de chaque note de livraison et demander au capitaine ou à la personne responsable du navire de certifier que chaque copie est une copie conforme de la note de livraison de soutes en question. L'autorité compétente peut aussi vérifier le contenu de chaque note en contactant le port où la note a été délivrée.

« 7.2. Lorsqu'elle inspecte les notes de livraison de soutes et qu'elle fait établir des copies certifiées conformes en vertu du présent paragraphe, l'autorité compétente doit procéder le plus rapidement possible sans retarder indûment le navire.

« 8.1. La note de livraison de soutes doit être accompagnée d'un échantillon représentatif du fuel-oil livré compte tenu des directives élaborées par l'OMI (*). L'échantillon doit être scellé et recevoir la signature du représentant du fournisseur et celle du capitaine ou de l'officier chargé de l'opération de soutage, lorsque les opérations de soutage sont terminées, et il doit être conservé sous le contrôle du navire jusqu'à ce que le fuel-oil soit en grande partie consommé mais en tout cas pendant une période d'au moins douze mois à compter de la date de livraison.

« Il n'est pas exigé que les échantillons soient stockés à bord du navire, dès lors qu'ils restent sous le contrôle du navire et que le fuel-oil a été consommé. Ces échantillons peuvent être stockés à terre dans un endroit où ils peuvent être facilement accessibles.

« (*) Se reporter à la résolution MEPC.96(47), intitulée "Directives pour le prélèvement d'échantillons des fuel-oils en vue de déterminer la conformité avec l'annexe VI de MARPOL 73/78".

« 8.2. Si une administration exige que l'échantillon représentatif soit analysé, cette analyse doit être effectuée conformément à la procédure de vérification décrite à l'appendice VI pour déterminer si le fuel-oil satisfait aux prescriptions du présent chapitre. »

Art. 10. – Dans le chapitre 213-6 « Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires », partie III « Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires », de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, l'article 213-6.18 *bis* est ajouté comme suit :

« *Art. 213-6.18 bis.* – Qualité du fuel-oil en application de la directive 2005/33/CE.

« 1. A compter du 11 août 2006, les opérations de changement de combustible doivent être indiquées dans les livres de bord de tout navire accédant à un port français, quel que soit son pavillon.

« 2. Aux fins du contrôle de la teneur en soufre des combustibles marins, telle que prescrite à l'article 213-6.14 du présent chapitre, chacune des méthodes suivantes d'échantillonnage, d'analyse et d'inspection est utilisée en tant que de besoin :

« – échantillonnage et analyse de la teneur en soufre du combustible marin destiné à être utilisé à bord et contenu dans les soutes, lorsque cela est possible, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires ;

« – inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison des soutes.

« Les centres de sécurité des navires consignent le nombre d'inspections effectuées à bord des navires touchant les ports français et indiquent la teneur en soufre des combustibles marins utilisés qui n'entrent pas, au 11 août 2005, dans le champ d'application de la directive 2005/33/CE. »

Art. 11. – Dans le chapitre 213-6 « Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires », partie III « Prescriptions relatives au contrôle des émissions provenant des navires », de la division 213 « Prévention de la pollution » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, l'article 213-6.19 est supprimé.

Art. 12. – I. – Dans l'article 221-II-1/02 « Définitions » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, le texte du paragraphe 27 est remplacé par le texte suivant :

« 27. "Recueil IS de 2008" désigne le Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, 2008, qui comporte une introduction, une partie A (dont les dispositions doivent être considérées comme étant obligatoires) et une partie B (dont les dispositions doivent être considérées comme ayant caractère de recommandation), tel qu'adopté par la résolution MSC.267(85) ».

« II. – Il est inséré un alinéa 28, conformément à ce qui suit :

« 28. Un navire est "en cours de navigation" dès qu'il quitte un poste de mouillage ou d'amarrage dans un port et jusqu'au moment où il est à nouveau fixé à un tel poste. »

Art. 13. – I. – Dans l'article 221-II-1/05 « Renseignements sur la stabilité à l'état intact » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, le titre de l'article est remplacé par le titre suivant :

« Stabilité à l'état intact ».

« II. – Dans le premier paragraphe, après « (...) un essai permettant de déterminer les éléments de leur stabilité. » le texte suivant est ajouté :

« En sus des autres prescriptions des présentes règles qui pourraient leur être applicables, les navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 m construits le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date doivent au minimum satisfaire aux prescriptions de la partie A du Recueil de règles de stabilité à l'état intact, 2008. »

Art. 14. – Dans l'article 221-II-1/41 « Source principale d'énergie électrique et dispositifs d'éclairage » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, il est inséré un paragraphe 6 comme suit :

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

Art. 15. – Après l'article 221-II-1/54 « Examen particulier du cas des navires à passagers » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, il est ajoutée une partie F intitulée « Autres conceptions et dispositifs » dont le texte est le suivant :

« PARTIE F

« Autres conceptions et dispositifs

« Art. 221-II-1/55. – Autres conceptions et dispositifs.

« 1. Objet.

« La présente règle a pour objet d'indiquer la méthodologie à suivre lorsque d'autres conceptions et dispositifs sont envisagés pour les machines et installations électriques.

« 2. Généralités.

« 2.1. Les conceptions et les dispositifs envisagés pour les machines et installations électriques peuvent s'écarter des prescriptions énoncées dans les parties C, D et E, à condition de répondre à l'objectif des prescriptions pertinentes et d'assurer un degré de sécurité équivalent à celui qu'offre le présent chapitre.

« 2.2. Lorsque les autres conceptions ou dispositifs envisagés s'écartent des prescriptions normatives des parties C, D et E, ils doivent faire l'objet d'une analyse technique et être évalués et approuvés conformément aux dispositions de la présente règle.

« 3. Analyse technique.

« L'analyse technique doit être préparée et être soumise à la commission compétente compte tenu des directives élaborées par l'OMI (*) et doit inclure, au minimum, les éléments suivants :

- « .1 spécification du type de navire, des machines et des installations électriques et des locaux intéressés ;
- « .2 indication des prescriptions normatives auxquelles les machines et les installations électriques ne satisferont pas ;
- « .3 raison pour laquelle la conception proposée ne satisfera pas aux prescriptions normatives, avec justification démontrant la conformité avec d'autres normes techniques ou professionnelles reconnues ;
- « .4 spécification des critères de performance applicables au navire, aux machines, aux installations électriques ou aux locaux intéressés qui sont visés par les prescriptions normatives pertinentes :
 - « .4.1 les critères de performance doivent garantir un degré de sécurité qui ne soit pas inférieur à celui qu'assurent les prescriptions normatives pertinentes des parties C, D et E ; et
 - « .4.2 les critères de performance doivent être quantifiables et mesurables ;
- « .5 description détaillée des autres conceptions et dispositifs proposés, y compris la liste des hypothèses retenues pour la conception et de toutes restrictions ou conditions proposées en matière d'exploitation ;
- « .6 justification technique démontrant que les autres conceptions et dispositifs satisfont aux critères de performance requis en matière de sécurité ; et
- « .7 évaluation des risques fondée sur l'identification des défauts et risques éventuels liés à la proposition.

« (*) Se reporter aux directives sur les autres conceptions et dispositifs possibles pour les chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1212).

« 4. Evaluation des autres conceptions et dispositifs.

« 4.1. L'analyse technique prescrite au paragraphe 3 doit être évaluée et approuvée par l'autorité compétente compte tenu des directives élaborées par l'OMI (*).

« (*) Se reporter aux directives sur les autres conceptions et dispositifs possibles pour les chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1212).

« 4.2. Un exemplaire de la documentation approuvée par l'autorité compétente, qui indique que les autres conceptions et dispositifs satisfont à la présente règle, doit être conservé à bord du navire.

« 5. Echange de renseignements.

« L'administration doit communiquer à l'OMI les renseignements pertinents concernant les autres conceptions et dispositifs qu'elle a approuvés, pour diffusion à tous les Gouvernements contractants.

« 6. Réévaluation après une modification des conditions.

« Si une modification intervient dans les hypothèses et dans les restrictions en matière d'exploitation qui avaient été spécifiées dans la description des autres conceptions et dispositifs proposés, l'analyse technique doit être exécutée pour ces nouvelles conditions et doit être approuvée par l'autorité compétente. »

Art. 16. – Dans le chapitre 221-II-2 « Construction, prévention, détection et extinction de l'incendie » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, dans la partie A « Généralités », le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

« 2. Les paragraphes 2.9 à 2.12 de l'article 221-II-2/15 de la division 221, telle que publiée au *Journal officiel* de la République française le 29 décembre 1998, s'appliquent aux navires construits le 1^{er} février 1992 ou après cette date ; toutefois, les dispositions des paragraphes 2.10 et 2.11, auxquelles il est fait référence aux paragraphes 3 et 4, s'appliquent aux navires construits le 1^{er} juillet 1998 ou après cette date. »

Art. 17. – Dans l'article 221-II-2/1 « Application » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, il est inséré dans le paragraphe 2 « Prescriptions applicables aux navires existants » un alinéa 2.3 conformément à ce qui suit :

« 2.3. Les navires construits le 1^{er} juillet 2002 ou après cette date mais avant le 1^{er} juillet 2010 doivent satisfaire aux dispositions des paragraphes 7.1.1, 7.4.4.2, 7.4.4.3 et 7.5.2.1.2 de la règle 9 adoptée par la résolution MSC.99(73). »

Art. 18. – Dans l'article 221-II-2/3 « Définitions » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, le texte des paragraphes 51 et 52 est remplacé par le texte suivant :

« 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 (*).

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

Art. 19. – I. – Dans l'article 221-II-2/7 « Détection et alarme » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, il est inséré dans le paragraphe 2 un alinéa 2.4 conformément au texte suivant :

« 2.4. A bord des navires à passagers, le dispositif fixe de détection de l'incendie et d'alarme d'incendie doit être capable d'identifier à distance et individuellement chaque détecteur et avertisseur d'incendie à commande manuelle. »

II. – Au paragraphe 5.2, après : « de détection et d'alarme d'incendie », il est ajouté le texte suivant :

« Les détecteurs installés dans les cabines, lorsqu'ils se déclenchent, doivent aussi être capables d'émettre, ou de faire émettre, une alarme sonore à l'intérieur du local dans lequel ils se trouvent. »

III. – Au paragraphe 5.3, alinéa 1, après « (...) les échappées des locaux d'habitation. », il est ajouté le texte suivant :

« Les détecteurs installés dans les cabines, lorsqu'ils se déclenchent, doivent aussi être capables d'émettre, ou de faire émettre, une alarme sonore à l'intérieur du local dans lequel ils se trouvent, ou. »

Art. 20. – Dans l'article 221-II-2/8 « Contrôle de la propagation de la fumée » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, dans le paragraphe 2 « Protection des postes de sécurité situés hors des locaux de machines », après « (...) seraient tout aussi efficaces. » le texte suivant est ajouté :

« Le système de ventilation desservant les centres de sécurité peut être branché sur le système de ventilation qui dessert la passerelle de navigation, à moins qu'il ne soit situé dans une tranche verticale principale d'incendie adjacente. »

Art. 21. – I. – Dans l'article 221-II-2/9 « Localisation de l'incendie » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, dans le paragraphe 2.2.3.2 « principes d'application des tableaux », alinéa 7 « Locaux d'habitation présentant un risque modéré d'incendie », le terme : « boutiques » est supprimé.

II. – Dans l'alinéa 8 « Locaux d'habitation présentant un risque assez élevé d'incendie », le terme : « boutiques » est ajouté.

III. – Après le tableau 9.4 « Intégrité au feu des ponts qui séparent des locaux adjacents », le texte de la note *c* est remplacé par le texte suivant :

« *c*) Les cloisons qui séparent la timonerie et la chambre des cartes l'une de l'autre peuvent être du type "B-0". Aucune norme d'intégrité au feu n'est requise pour les cloisonnements qui séparent la passerelle de navigation et le centre de sécurité lorsque celui-ci est situé à l'intérieur de la passerelle de navigation. »

IV. – Après l'alinéa 2.2.6 « Disposition des balcons de cabine », l'alinéa 2.2.7 intitulé « Protection des atriums » est ajouté conformément à ce qui suit :

« 2.2.7. Protection des atriums

« 2.2.7.1. Les atriums doivent être délimités par des entourages constitués de cloisonnements de la classe "A" ayant un degré d'intégrité au feu déterminé conformément au tableau 9.2 ou 9.4, selon le cas.

« 2.2.7.2. Les ponts séparant des locaux se trouvant à l'intérieur d'atriums doivent avoir un degré d'intégrité au feu déterminé conformément au tableau 9.2 ou 9.4, selon le cas. »

V. – Le texte de l'alinéa 4.1.1.2 est remplacé par le texte suivant :

« 4.1.1.2. Les portes et les encadrements de porte ménagés dans les cloisonnements du type "A", ainsi que les dispositifs permettant de maintenir ces portes fermées, doivent être construits de manière à offrir une résistance au feu et au passage de la fumée et des flammes équivalant à celle des cloisons dans lesquelles les portes sont situées, cela étant déterminé, conformément au Code des méthodes d'essai au feu. Ces portes et encadrements de porte doivent être en acier ou autre matériau équivalent.

« Les portes approuvées avec un dormant sans seuil qui sont installées le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date doivent l'être de sorte que la fente sous la porte ne dépasse pas 12 mm. Un seuil incombustible doit être installé sous la porte pour empêcher les revêtements de sol de se prolonger au-dessous de la porte fermée ».

VI. – Un alinéa 4.1.1.3 est ajouté comme suit :

« 4.1.1.3. Il n'est pas nécessaire d'isoler les portes étanches. »

VII. – Les alinéas 4.1.1.4 à 4.1.1.9 sont modifiés comme suit :

« 4.1.1.4. Chacune de ces portes doit pouvoir être ouverte et fermée par une seule personne, de chaque côté de la cloison.

« 4.1.1.5. Les portes d'incendie situées dans les cloisons des tranches verticales principales, les cloisons d'entourage de cuisine et les entourages d'escalier, autres que les portes étanches à l'eau mues par une source d'énergie et que les portes normalement fermées à clé, doivent satisfaire aux prescriptions suivantes :

- « .1 les portes doivent être munies de dispositifs de fermeture automatique qui puissent fonctionner en dépit d'une inclinaison défavorable de 3,5° ;
- « .2 les portes à charnières doivent se fermer en 40 s au maximum et 10 s au minimum, à compter du moment où elles se mettent en mouvement, lorsque le navire est en position droite. Les portes à glissières doivent se fermer à une vitesse quasiment constante de 0,2 m/s au maximum et de 0,1 m/s au minimum lorsque le navire est en position droite ;
- « .3 les portes, à l'exception de celles des échappées de secours, doivent pouvoir être actionnées à distance, simultanément ou par groupes, à partir du poste de sécurité central gardé en permanence et aussi pouvoir être actionnées séparément à partir d'un emplacement de chaque côté de la porte. Les manettes de déclenchement doivent avoir une fonction arrêt-marche afin d'empêcher le réenclenchement automatique du système ;
- « .4 il est interdit d'installer des dispositifs de retenue qui ne puissent pas être déclenchés depuis un poste de sécurité central ;
- « .5 une porte fermée à distance depuis le poste de sécurité central doit pouvoir être rouverte de chaque côté au moyen d'une commande locale. Après avoir été ainsi ouverte localement, la porte doit se refermer automatiquement ;
- « .6 le tableau des indicateurs des portes d'incendie du poste de sécurité central gardé en permanence doit indiquer si chaque porte est fermée ;
- « .7 le mécanisme de déclenchement doit être conçu de façon que les portes se ferment automatiquement en cas de défaillance du dispositif de commande ou de l'alimentation centrale en énergie ;
- « .8 des accumulateurs d'énergie locaux doivent être prévus au voisinage immédiat des portes mues par une source d'énergie afin que celles-ci puissent être manœuvrées au moins dix fois (ouverture et fermeture complètes) au moyen des commandes locales après une défaillance du dispositif de commande ou de l'alimentation centrale en énergie ;
- « .9 une défaillance du dispositif de commande ou de l'alimentation centrale en énergie d'une porte ne doit pas porter atteinte à la sécurité du fonctionnement des autres portes ;
- « .10 les portes à glissières ou mues par une source d'énergie qui sont actionnées à distance doivent être équipées d'une alarme sonore qui retentisse 5 s au moins mais pas plus de 10 s après que la porte a été actionnée depuis le poste de commande central et avant que le mouvement de fermeture de la porte soit amorcé et qui continue de retentir jusqu'à la fermeture complète de la porte ;
- « .11 une porte qui est conçue pour se rouvrir après avoir rencontré un obstacle sur sa course ne doit pas se rouvrir sur plus d'1 m à partir du point de contact ;
- « .12 dans le cas des portes à deux battants munies d'un loquet nécessaire à leur étanchéité au feu, le loquet doit être déclenché automatiquement par la manœuvre des portes lorsque celles-ci sont actionnées par le système ;
- « .13 les portes donnant directement sur des locaux de catégorie spéciale qui sont mues par une source d'énergie et se ferment automatiquement n'ont pas à être équipées des alarmes et des mécanismes de déclenchement à distance qui sont prescrits aux paragraphes 4.1.1.4.3 et 4.1.1.4.10 ;
- « .14 les éléments des commandes locales doivent être accessibles aux fins d'entretien et de réglage ;
- « .15 les portes mues par une source d'énergie doivent être pourvues d'un dispositif de commande d'un type approuvé, capable de fonctionner en cas d'incendie, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu. Ce dispositif doit satisfaire aux prescriptions suivantes :

- « .15.1 le dispositif de commande doit pouvoir manœuvrer la porte au moins jusqu'à une température de 200 °C pendant 60 minutes minimum, en utilisant la source d'énergie ;
- « .15.2 l'alimentation en énergie de toutes les autres portes non affectées par l'incendie ne doit pas être compromise ; et
- « .15.3 lorsque la température dépasse 200 °C, le dispositif de commande doit être automatiquement isolé de la source d'énergie et doit pouvoir maintenir la porte fermée jusqu'à une température de 945 °C au moins.
- « 4.1.1.6. A bord des navires ne transportant pas plus de 36 passagers, lorsqu'un local est protégé par un dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, de détection et d'alarme satisfaisant aux dispositions du Recueil sur les systèmes de protection contre l'incendie ou un plafond continu du type "B", les ouvertures pratiquées dans les ponts qui ne forment pas des baïonnettes dans les tranches verticales principales et qui ne constituent pas des limites de zones horizontales doivent avoir une fermeture suffisamment étanche et les ponts en question doivent avoir le degré d'intégrité au feu prévu pour les cloisonnements du type "A", dans la mesure où l'administration le juge possible et raisonnable.
- « 4.1.1.7. Les prescriptions concernant l'application des normes d'intégrité au feu du type "A" aux cloisonnements qui constituent les limites extérieures du navire ne s'appliquent pas aux cloisons en verre, aux fenêtres et aux hublots, à condition que ces cloisonnements ne soient pas tenus d'avoir un degré d'intégrité du type "A" en vertu du paragraphe 4.1.3.3. Les prescriptions concernant l'application des normes d'intégrité au feu du type "A" aux cloisonnements qui constituent les limites extérieures du navire ne s'appliquent pas aux portes extérieures, à l'exception de celles qui sont ménagées dans les superstructures et les roufs et en face desquelles se trouvent les engins de sauvetage, les zones d'embarquement et les postes de rassemblement extérieurs, les escaliers extérieurs et les ponts découverts servant d'échappées. Les portes pratiquées dans les entourages d'escalier n'ont pas à satisfaire à ces prescriptions.
- « 4.1.1.8. A l'exception des portes étanches à l'eau, des portes étanches aux intempéries (semi-étanches à l'eau), des portes menant au pont découvert et des portes qui doivent être suffisamment étanches au gaz, toutes les portes du type "A" situées dans les escaliers, les locaux de réunion et les cloisons des tranches verticales principales des échappées doivent être munies d'un orifice pour manche d'incendie à fermeture automatique dont le matériau, la construction et la résistance au feu soient équivalents à ceux de la porte dans laquelle il est installé, qui ait un clair d'ouverture de 150 mm de côté lorsque la porte est fermée et qui soit placé dans la partie inférieure de la porte, du côté opposé aux charnières, ou s'il s'agit d'une porte à glissières, près de l'ouverture.
- « 4.1.1.9. Lorsqu'il est nécessaire qu'un conduit de ventilation traverse un cloisonnement de tranche verticale principale, un volet d'incendie de sécurité à fermeture automatique doit être installé à côté du cloisonnement. Ce volet doit également pouvoir être fermé à la main de chaque côté du cloisonnement. La commande doit être située dans un endroit facile d'accès et signalée par une couleur rouge reflétant la lumière. Le conduit, entre le cloisonnement et le volet de fermeture, doit être en acier ou autre matériau équivalent et, si nécessaire, avoir un degré d'isolation conforme aux prescriptions du paragraphe 3.1. Le volet doit être muni, sur un côté au moins du cloisonnement, d'un indicateur bien en vue montrant si le volet est en position ouverte. »

VIII. – L'alinéa 4.1.2.1 est remplacé par le texte suivant :

« 4.1.2.1. Les portes et encadrements de porte ménagés dans les cloisonnements du type "B", ainsi que les dispositifs permettant de maintenir ces portes fermées, doivent offrir une résistance au feu équivalant à celle des cloisonnements, cela étant déterminé conformément au Code des méthodes d'essai au feu ; toutefois, des ouvertures de ventilation peuvent être pratiquées dans la partie inférieure de ces portes. Les ouvertures pratiquées dans ou sous les portes doivent avoir une surface nette totale qui ne dépasse pas 0,05 m². On peut aussi installer un conduit incombustible d'équilibrage de l'air qui passe entre la cabine et la coursive et qui soit situé au-dessous du bloc sanitaire, si la section du conduit n'est pas supérieure à 0,05 m². Toutes les ouvertures de ventilation doivent être munies d'une grille en matériau incombustible. Les portes doivent être incombustibles.

« Les portes approuvées avec un dormant sans seuil qui sont installées le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date doivent l'être de sorte que la fente sous la porte ne dépasse pas 25 mm. »

IX. – Alinéa 4.1.3.3, après : « dans le calcul de la surface à couvrir » est ajouté :

« ou

« 3. Des ajutages diffusant de l'eau en brouillard qui aient été mis à l'essai et approuvés conformément aux directives adoptées par l'Organisation (*).

« (*) Se reporter aux directives révisées pour l'approbation de dispositifs d'extinction par eau diffusée équivalant à ceux qui sont prévus à la règle II-2/12 de la Convention SOLAS (résolution A.800[19]). »

X. – Alinéa 4.2.1, après : « (...) telles que les douches », le texte suivant est ajouté :

« Les portes approuvées comme portes du type "A" avec un dormant sans seuil qui sont installées le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date doivent l'être de sorte que la fente sous la porte ne dépasse pas 12 mm et un seuil incombustible doit être installé sous la porte pour empêcher les revêtements de sol de se prolonger au-dessous de la porte fermée. Les portes approuvées comme portes du type "B" avec un dormant sans seuil qui sont installées le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date doivent l'être de sorte que la fente sous la porte ne dépasse pas 25 mm. »

XI. – Le texte de l’alinéa 7.1.1 est remplacé par le texte suivant :

« 7.1.1. Les conduits de ventilation doivent être en matériau en acier ou en matériau équivalent. Toutefois, les faibles longueurs de conduits, dont la longueur ne dépasse généralement pas 2 m, ni la section libre (*) 0,02 m², n’ont pas à être en matériau en acier ou en matériau équivalent, sous réserve que les conditions suivantes soient remplies :

- « .1 sous réserve du paragraphe 7.1.1.2, les longueurs de conduits sont en un matériau quelconque qui a un faible pouvoir propagateur de flamme ;
- « .2 pour les navires construits le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date, les conduits doivent être en un matériau incombustible résistant à la chaleur, qui peut être recouvert à l’intérieur et à l’extérieur de membranes ayant un faible pouvoir propagateur de flamme et ayant chacune un pouvoir calorifique (**) qui ne dépasse pas 45 MJ/m² de leur surface pour l’épaisseur utilisée ;
- « .3 les longueurs de conduits sont uniquement utilisées au point d’aboutissement du dispositif de ventilation ; et
- « .4 les longueurs de conduits ne sont pas situées à moins de 600 mm, mesurés le long du conduit, d’une ouverture pratiquée dans un cloisonnement du type “A” ou du type “B”, y compris les plafonds continus du type “B”.

« (*) On entend par “section libre”, la section calculée à partir du diamètre intérieur du conduit, même dans le cas d’un conduit préalablement isolé.

« (**) Se reporter aux recommandations publiées par l’Organisation internationale de normalisation, en particulier à la publication ISO 1716 2002 détermination de la chaleur de combustion. »

XII. – L’alinéa 7.4.4 est remplacé par le texte suivant :

« 7.4.4. Sauf dans les espaces à cargaison, les matériaux utilisés pour la construction des conduits de ventilation doivent être les suivants :

- « .1 pour les conduits dont la section libre n’est pas inférieure à 0,075 m² et tous les conduits verticaux qui desservent plus d’un entrepont : acier ou autre matériau équivalent ;
- « .2 pour les conduits de moins de 0,075 m² de section libre autres que les conduits verticaux visés au paragraphe 7.4.4.1 : matériaux en acier ou en matériau équivalent. Il convient d’assurer l’intégrité au feu des cloisonnements du type “A” ou “B” lorsqu’ils sont traversés par ces conduits ; et
- « .3 les faibles longueurs de conduits, dont la longueur ne dépasse généralement pas 2 m, ni la section libre 0,02 m², n’ont pas à être en matériau en acier ou en matériau équivalent sous réserve que toutes les conditions suivantes soient remplies :
 - « .3.1 sous réserve des dispositions du paragraphe 7.4.4.3.2, ces longueurs de conduits sont en un matériau quelconque qui a un faible pouvoir propagateur de flamme ;
 - « .3.2 pour les navires construits le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date, les conduits doivent être en un matériau incombustible résistant à la chaleur, qui peut être recouvert à l’intérieur et à l’extérieur de membranes ayant un faible pouvoir propagateur de flamme et ayant chacune un pouvoir calorifique (*) qui ne dépasse pas 45 MJ/m² de leur surface pour l’épaisseur utilisée ;
 - « .3.3 elles sont uniquement utilisées au point d’aboutissement du dispositif de ventilation ; et
 - « .3.4 elles ne sont pas situées à moins de 600 mm, mesurés le long du conduit, d’une ouverture pratiquée dans un cloisonnement du type “A” ou “B”, y compris les plafonds continus du type “B”.

« (*) Se reporter aux recommandations publiées par l’Organisation internationale de normalisation, en particulier à la publication ISO 1716 2002 “détermination de la chaleur de combustion”. »

XIII. – Le paragraphe 7.5 est remplacé par le texte suivant :

« 7.5. Conduits d’évacuation des fourneaux des cuisines

« 7.5.1.1. Prescriptions applicables aux navires à passagers transportant plus de 36 passagers

« Les conduits d’évacuation des fourneaux des cuisines doivent être conformes aux prescriptions des paragraphes 7.2.1.2.1 et 7.2.1.2.2 et doivent être pourvus :

- « .1 d’un filtre à graisse pouvant être facilement enlevé pour être nettoyé ou d’un autre dispositif approuvé permettant d’éliminer les graisses ;
- « .2 d’un volet d’incendie à télécommande automatique situé à l’extrémité inférieure du conduit et, en outre, d’un volet d’incendie télécommandé situé à l’extrémité supérieure du conduit ;
- « .3 d’un dispositif fixe permettant d’éteindre un incendie à l’intérieur du conduit ;
- « .4 de commandes à distance qui permettent d’arrêter les ventilateurs aspirants et les ventilateurs refulants et de faire fonctionner les volets d’incendie mentionnés au paragraphe 7.5.1.2, ainsi que le dispositif d’extinction de l’incendie, et qui soient placées à proximité de l’entrée de la cuisine. Lorsqu’un circuit à conduits multiples est installé, un dispositif télécommandé situé au même endroit que les commandes ci-dessus doit être prévu pour fermer tous les conduits débouchant sur le même conduit principal avant d’introduire un agent extincteur dans le circuit ; et

« .5 d'ouvertures d'accès convenablement placées pour l'inspection et le nettoyage.

« 7.5.1.2. Les conduits d'évacuation des fourneaux des appareils de cuisson installés sur des ponts découverts doivent être conformes aux dispositions applicables du paragraphe 7.5.1.1 lorsqu'ils traversent des locaux d'habitation ou des locaux contenant des matériaux combustibles.

« 7.5.2. Prescriptions applicables aux navires de charge et aux navires à passagers ne transportant pas plus de 36 passagers

« 7.5.2.1. Les conduits d'évacuation des fourneaux des cuisines doivent être constitués par des cloisonnements du type "A" lorsqu'ils traversent des locaux d'habitation ou des locaux contenant des matériaux combustibles. Chaque conduit d'évacuation doit être pourvu :

« .1 d'un filtre à graisse pouvant être facilement enlevé pour être nettoyé ;

« .2 d'un volet d'incendie situé à l'extrémité inférieure du conduit, ainsi que d'un volet d'incendie situé à l'extrémité supérieure du conduit ;

« .3 de dispositifs permettant d'arrêter, depuis la cuisine, les ventilateurs d'évacuation d'air vicié ; et

« .4 d'un dispositif fixe permettant d'éteindre un incendie à l'intérieur du conduit. »

XIV. – Le paragraphe 7.6 est remplacé par le texte suivant :

« 7.6. Systèmes de ventilation des buanderies principales à bord des navires à passagers transportant plus de 36 passagers

« Les conduits d'évacuation des buanderies principales doivent être dotés :

« .1 de filtres pouvant être facilement enlevés pour être nettoyés ;

« .2 d'un volet d'incendie automatique et télécommandé situé à l'extrémité inférieure du conduit ;

« .3 de commandes à distance qui permettent d'arrêter les ventilateurs aspirants et les ventilateurs refoulants depuis l'intérieur du local et de faire fonctionner le volet d'incendie mentionné au paragraphe 7.6.2 ; et

« .4 d'ouvertures d'accès convenablement placées pour l'inspection et le nettoyage. »

Art. 22. – I. – Dans l'article 221-II-2/10 « Lutte contre l'incendie » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, l'alinéa 2.3.3.4 est remplacé par le texte suivant :

« 2.3.3.4. Les ajutages doivent être d'un type combiné approuvé (jet diffusé/jet plein) et être munis d'un dispositif d'arrêt.

« Les robinets d'incendie, les manches, les lances, les raccords symétriques, et autres matériels visés par le présent article doivent être d'un type approuvé. »

II. – Le texte de l'alinéa 6.4 est remplacé par le texte suivant :

« 6.4. Matériel de friture

« Le matériel de friture installé dans des locaux fermés ou sur des ponts découverts doit être équipé des dispositifs suivants :

« .1 un dispositif d'extinction automatique ou manuel qui ait été mis à l'essai conformément à une norme internationale (*) jugée acceptable par l'Organisation ;

« (*) Se reporter aux recommandations de l'Organisation internationale de normalisation, en particulier, la publication ISO 15371 2000. "Dispositifs d'extinction de l'incendie destinés à assurer la protection du matériel de friture des cuisines".

« .2 un thermostat principal et un thermostat de réserve pourvus d'une alarme destinée à alerter l'utilisateur en cas de défaillance de l'un ou l'autre des thermostats ;

« .3 un dispositif permettant de couper automatiquement l'alimentation en énergie électrique lorsque le dispositif d'extinction se met en marche ;

« .4 une alarme indiquant que le dispositif d'extinction est en marche, qui soit située dans la cuisine où le matériel est installé ; et

« .5 des commandes permettant de mettre en marche manuellement le dispositif d'extinction, qui soient clairement identifiées pour que l'équipage puisse les utiliser rapidement. »

III. – Après l'alinéa 10.2.5, l'alinéa 10.2.6 est ajouté conformément à ce qui suit :

« 10.2.6. Les navires à passagers transportant plus de 36 passagers construits le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date doivent disposer à bord, dans des emplacements appropriés, de moyens permettant de recharger complètement les bouteilles d'air sans les contaminer. Ces moyens de recharge doivent être :

« .1 soit des compresseurs d'air respirable alimentés par le tableau principal et par le tableau de secours ou fonctionnant de manière autonome et ayant un débit qui soit égal ou supérieur à 60 l/min par appareil respiratoire requis mais qui ne dépasse pas 420 l/min ;

« .2 soit des systèmes de stockage en récipients autonomes sous pression ayant une pression suffisante pour recharger les appareils respiratoires utilisés à bord et une capacité d'au moins 1 200 l par appareil respiratoire requis mais ne dépassant pas 50 000 l d'air libre. »

Art. 23. – I. – Dans l'article 221-II-2/13 « Moyens d'évacuation » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, le texte du paragraphe 3.2.3 est remplacé par le texte suivant :

« 3.2.3. Accès direct aux entourages d'escalier

« Les entourages d'escalier situés dans les locaux d'habitation et de service doivent être directement accessibles depuis les coursives et être d'une superficie suffisante pour éviter les encombrements, compte tenu du nombre de personnes susceptibles de les utiliser en cas d'urgence. A l'intérieur du périmètre de ces entourages d'escalier, seuls sont autorisés des toilettes publiques, des armoires en matériaux incombustibles servant à entreposer le matériel de sécurité sans risque et des comptoirs d'information ouverts. Seuls les coursives, les ascenseurs, les toilettes publiques, les locaux de catégorie spéciale et les espaces rouliers ouverts auxquels les passagers transportés peuvent avoir accès, les autres escaliers d'évacuation prescrits par le paragraphe 3.2.4.1 et les zones extérieures peuvent déboucher directement sur ces entourages d'escalier. Les locaux de réunion peuvent aussi déboucher directement sur des entourages d'escalier, sauf l'arrière-scène des salles de spectacle. Les petites coursives ou "vestibules" servant à séparer un entourage d'escalier des cuisines ou des principales buanderies peuvent comporter un accès direct à l'escalier à condition qu'ils aient une surface de pont minimale de 4,5 m² et une largeur minimale de 900 mm et qu'ils contiennent un poste de manche d'incendie. »

II. – Après le paragraphe 3.2.5.2, un paragraphe 3.2.5.3 est ajouté conformément à ce qui suit :

« 3.2.5.3. Au lieu du système d'éclairage prescrit pour les échappées au paragraphe 3.2.5.1, d'autres systèmes d'aide à l'évacuation peuvent être acceptés s'ils sont approuvés par l'autorité compétente compte tenu des directives élaborées par l'OMI (*).

« (*) Se reporter aux prescriptions fonctionnelles et normes de performance pour l'évaluation des systèmes d'aide à l'évacuation (MSC/Circ.1167) et aux directives intérimaires pour la mise à l'essai, l'approbation et l'entretien des systèmes d'aide à l'évacuation qui pourraient remplacer les systèmes d'éclairage à faible hauteur (MSC/Circ.1168). »

Art. 24. – Après l'article 221-II-2/20-1 « Protection particulière en présence d'incinérateurs » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, les articles 221-II-2/21, 221-II-2/22 et 221-II-2/23 sont ajoutés conformément à ce qui suit :

« Art. 221-II-2/21. – Seuil de gravité des accidents, retour au port en toute sécurité et zone sûre.

« 1. Application.

« Les navires à passagers construits le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date d'une longueur, telle que définie à l'article 221-II-1/2.5, égale ou supérieure à 120 m ou comportant trois tranches verticales principales ou davantage doivent satisfaire aux dispositions du présent article.

« 2. Objet.

« Le présent article a pour objet d'établir des critères de conception qui permettent à un navire de regagner le port en toute sécurité avec ses propres moyens de propulsion à la suite d'un accident ne dépassant pas le seuil de gravité des accidents défini au paragraphe 3 et aussi de définir les prescriptions fonctionnelles et les normes de performance applicables aux zones sûres.

« 3. Seuil de gravité d'un accident.

« Par seuil de gravité d'un accident, on entend, dans le contexte d'un incendie :

« .1 la perte du local d'origine jusqu'aux cloisonnements de type "A" les plus proches, lesquels peuvent faire partie du local d'origine, si le local d'origine est protégé par un dispositif fixe d'extinction de l'incendie ; ou

« .2 la perte du local d'origine et des locaux adjacents jusqu'aux cloisonnements de type "A" les plus proches, qui ne font pas partie du local d'origine.

« 4. Retour au port en toute sécurité (*).

« Lorsque l'avarie par incendie ne dépasse pas le seuil de gravité indiqué au paragraphe 3, le navire doit être capable de regagner le port tout en offrant une zone sûre telle que définie à l'article 221-II-2/3.51. Pour que le navire soit jugé capable de regagner le port, il faut que les systèmes suivants restent opérationnels dans la partie restante du navire qui n'est pas touchée par l'incendie :

« .1 propulsion ;

« .2 système de gouverne et dispositif de commande de l'appareil à gouverner ;

« .3 systèmes de navigation ;

« .4 systèmes de mazoutage, de transfert de combustible liquide et d'approvisionnement en combustible ;

« .5 communications internes entre la passerelle, les locaux de machines, le centre de sécurité, les équipes de lutte contre l'incendie et de maîtrise des avaries et communications requises pour l'information et le rassemblement des passagers et de l'équipage ;

« .6 communications externes ;

« .7 collecteur principal d'incendie ;

« .8 dispositifs fixes d'extinction de l'incendie ;

« .9 dispositif de détection de l'incendie et de la fumée ;

« .10 circuit d'assèchement et de ballastage ;

- « .11 portes étanches et partiellement étanches à l'eau mues par une source d'énergie ;
- « .12 systèmes censés garantir des "zones sûres", tels qu'indiqués au paragraphe 5.1.2 ;
- « .13 systèmes de détection de l'invasion ; et
- « .14 autres systèmes que l'administration juge essentiels aux fins de la maîtrise des avaries.

« (*) Se reporter aux normes de performance destinées à permettre que les systèmes et services restent opérationnels à bord des navires à passagers pour garantir le retour au port en toute sécurité et une évacuation et un abandon ordonnés après un accident (MSC.1/Circ.1214).

« 5. Zones(s) sûre(s).

« 5.1. Prescriptions fonctionnelles.

- « .1 une zone sûre doit normalement être un local intérieur ; toutefois, l'administration peut accepter qu'un local extérieur soit utilisé comme zone sûre en tenant compte de toutes les restrictions imposées à la zone d'exploitation et des conditions environnementales prévues ;
- « .2 la ou les zones sûres doivent fournir à tous les occupants les services de base (**) suivants afin que la santé des passagers et de l'équipe soit préservée :
 - « .1. installations sanitaires ;
 - « .2. eau ;
 - « .3. vivres ;
 - « .4. autre local pour les soins médicaux ;
 - « .5. abri contre les intempéries ;
 - « .6. moyens de prévenir le stress thermique et l'hypothermie ;
 - « .7. éclairage ; et
 - « .8. ventilation ;

« (**) Se reporter aux normes de performance destinées à permettre que les systèmes et services restent opérationnels à bord des navires à passagers pour garantir le retour au port en toute sécurité et une évacuation et un abandon ordonnés après un accident (MSC.1/Circ.1214).

- « .3 le système de ventilation doit être conçu de manière à éviter que la fumée et les gaz chauds ne risquent de compromettre l'utilisation de la (des) zone(s) sûre(s) ; et
 - « .4 il faut prévoir des moyens permettant d'accéder aux engins de sauvetage depuis chaque zone identifiée ou utilisée comme zone sûre, en tenant compte du fait qu'il risque d'être impossible de traverser une tranche verticale principale.
 - « 5.2. Autre local disponible pour les soins médicaux.
- « L'autre local disponible pour les soins médicaux devrait être conforme à une norme jugée acceptable par l'administration (**).

« (***) Se reporter à la circulaire MSC/Circ.1129, intitulée « Directives sur l'établissement de programmes relatifs aux installations médicales et à l'hygiène applicables aux navires à passagers.

« Art. 221-II-2/22. – Critères de conception applicables aux systèmes devant rester opérationnels à la suite d'un incendie.

« 1. Application.

« Les navires à passagers construits le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date d'une longueur, telle que définie à l'article 221-II-1/2.2, égale ou supérieure à 120 m ou comportant trois tranches verticales principales ou davantage doivent satisfaire aux dispositions du présent article.

« 2. Objet.

« Le présent article a pour objet d'établir les critères de conception applicables aux systèmes qui sont tenus de rester opérationnels pour permettre de procéder de façon ordonnée à l'évacuation et à l'abandon d'un navire si le seuil de gravité de l'accident, tel que défini à l'article 221-II-2/21.3, est dépassé.

« 3. Systèmes (*).

« (*) Se reporter aux normes de performance destinées à permettre que les systèmes et services restent opérationnels à bord des navires à passagers pour garantir le retour au port en toute sécurité et une évacuation et un abandon ordonnés après un accident (MSC.1/Circ.1214).

« 3.1. Les systèmes suivants doivent être disposés et séparés de manière à rester opérationnels au cas où une tranche verticale principale deviendrait inutilisable en raison d'un incendie :

- « .1 collecteur principal d'incendie ;
- « .2 communications internes (nécessaires pour faciliter les opérations de lutte contre l'incendie et requises pour l'information et l'évacuation des passagers et de l'équipage) ;
- « .3 moyens de communications externes ;
- « .4 circuits d'assèchement des cales pour en évacuer l'eau résultant des opérations de lutte contre l'incendie ;
- « .5 éclairage le long des échappées, aux postes de rassemblement et aux postes d'embarquement dans les engins de sauvetage ; et
- « .6 des systèmes d'aide à l'évacuation doivent être disponibles.

« 3.2. Les systèmes susmentionnés doivent être capables de fonctionner pendant 3 heures au moins étant entendu que, hormis la tranche verticale principale rendue inutilisable, aucune autre zone ne doit avoir subi une avarie. Ces systèmes ne sont pas tenus de rester opérationnels à l'intérieur des zones verticales principales rendues inutilisables.

« 3.3. Le câblage et les tuyautages se trouvant à l'intérieur d'un trunk construit conformément à la norme A-60 doivent être considérés comme restant intacts et étant utilisables quand ils traversent la tranche verticale principale inutilisable aux fins de l'application du paragraphe 3.1. Un degré de protection équivalent pour le câblage et les tuyautages peut être approuvé par l'administration.

« *Art. 221-II-2/23.* – Centre de sécurité à bord des navires à passagers.

« 1. Application.

« Les navires à passagers construits le 1^{er} juillet 2010 ou après cette date doivent avoir à bord un centre de sécurité qui satisfait aux prescriptions du présent chapitre.

« 2. Objet.

« Le présent chapitre a pour objet de prévoir un local pour faciliter la gestion des situations d'urgence.

« 3. Emplacement et disposition.

« Le centre de sécurité doit faire partie de la passerelle de navigation ou être situé dans un local séparé adjacent à la passerelle de navigation, à laquelle il donne directement accès, de manière à ce qu'il soit possible de gérer les situations d'urgence sans détourner les officiers de quart de leurs tâches liées à la navigation.

« 4. Agencement et conception ergonomique.

« L'agencement et la conception ergonomique du centre de sécurité doivent tenir compte, lorsqu'il y a lieu, des directives élaborées par l'OMI (*).

« (*) Se reporter aux directives que doit élaborer l'OMI.

« 5. Communications.

« Il faut prévoir un moyen de communication entre le centre de sécurité, le poste central de sécurité, la passerelle de navigation, la salle de commande des machines, le local ou les locaux d'entreposage des dispositifs d'extinction de l'incendie et le local d'entreposage du matériel de lutte contre l'incendie.

« 6. Contrôle et surveillance des systèmes de sécurité.

« Nonobstant les prescriptions des autres articles de la présente division, la pleine fonctionnalité (fonctionnement, contrôle, surveillance ou, selon que de besoin, toute combinaison de ces fonctions) des systèmes de sécurité ci-après doit pouvoir être assurée depuis le centre de sécurité :

- « .1 tous les systèmes de ventilation mécanique ;
- « .2 portes d'incendie ;
- « .3 système d'alarme générale en cas de situation critique ;
- « .4 dispositif de communication avec le public ;
- « .5 systèmes électriques d'aide à l'évacuation ;
- « .6 portes étanches à l'eau et partiellement étanches à l'eau ;
- « .7 indicateurs des portes de bordé extérieur, des portes de chargement et des autres moyens de fermeture ;
- « .8 étanchéité à l'eau des portes d'étrave intérieure/extérieure, des portes arrière et de toute autre porte de bordé extérieur ;
- « .9 système de surveillance par télévision ;
- « .10 dispositif de détection de l'incendie et d'alarme d'incendie ;
- « .11 dispositif(s) fixe(s) de lutte contre l'incendie à usage local ;
- « .12 dispositifs à eau diffusée et dispositifs équivalents ;
- « .13 dispositifs d'extinction de l'incendie à base d'eau destinés aux locaux de machines ;
- « .14 alarme pour rassembler l'équipage ;
- « .15 système d'extraction de la fumée des atriiums ;
- « .16 dispositifs de détection de l'envahissement ; et

« .17 pompes d'incendie et pompes d'incendie de secours. »

Art. 25. – I. – Dans le Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie incorporé à la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, chapitre 9 « Dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie », paragraphe 2 « Spécifications techniques », l'alinéa 2.1.5 est ajouté :

« 2.1.5. A bord des navires à passagers, le dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie doit permettre d'identifier individuellement à distance chaque détecteur et avertisseur d'incendie à commande manuelle. »

II. – Le texte de l'alinéa 2.4.1.4 est remplacé par le texte suivant :

« 2.4.1.4. Une même section de détecteurs et d'avertisseurs d'incendie à commande manuelle ne doit pas s'étendre sur plus d'une tranche verticale principale. »

Art. 26. – Dans l'article 221-III/04 « Evaluation, mise à l'essai et approbation des engins et des dispositifs de sauvetage » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, le texte du paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant :

« 3. Avant d'approuver des engins ou des dispositifs de sauvetage nouveaux, l'administration doit vérifier que :

« .1 ces engins assurent un degré de sécurité au moins égal à celui qui est exigé par les prescriptions du présent article et du Recueil et ont été évalués et mis à l'essai compte tenu des directives élaborées par l'OMI (*) ;
ou

« .2. ces dispositifs ont fait l'objet d'une analyse technique, ont été évalués et ont été approuvés conformément à l'article 221-III/38.

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

Art. 27. – Dans l'article 221-III/07 « Engins de sauvetage individuels » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, le texte du paragraphe 2 « brassières de sauvetage » est remplacé par le texte suivant :

« 2. Brassières de sauvetage.

« 2.1. On doit prévoir une brassière de sauvetage satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 2.2.1 ou du paragraphe 2.2.2 du Recueil pour chaque personne à bord et, en outre :

« .1 à bord des navires à passagers effectuant des voyages d'une durée inférieure à 24 heures, un nombre de brassières de sauvetage pour nourrisson égal au moins à 2,5 % du nombre de passagers à bord ;

« .2 à bord des navires à passagers effectuant des voyages d'une durée égale ou supérieure à 24 heures, des brassières de sauvetage pour nourrisson pour tous les nourrissons à bord ;

« .3 des brassières de sauvetage spéciales pour enfants en nombre suffisant pour 10 % au moins du nombre de passagers à bord ou en plus grand nombre de sorte qu'il y ait à bord une brassière de sauvetage spéciale par enfant ;

« .4 un nombre suffisant de brassières de sauvetage à l'intention des personnes de quart et aux fins d'utilisation aux postes éloignés (*) d'embarcations et de radeaux de sauvetage. Les brassières de sauvetage prévues pour les personnes de quart devraient être arrimées à la passerelle, dans la salle de contrôle des machines, « à la sortie des postes principaux de manutention de la cargaison sur les navires citernes » et dans tout autre poste de quart gardé et ;

« .5 si les brassières de sauvetage pour adulte prévues ne sont pas adaptables à des personnes pesant jusqu'à 140 kg et ayant des tours de poitrine allant jusqu'à 1 750 mm, il doit y avoir à bord un nombre suffisant d'accessoires qui permettent de les attacher à ces personnes.

« Ces brassières doivent être réparties dans des caissons portant de façon bien apparente l'indication de leur contenu.

« (*) Se reporter au PV CCS 804/INT.01, intégré au volume 2 du présent règlement : Interprétation relative aux postes éloignés, aux combinaisons d'immersion et aux brassières de sauvetage requises aux postes éloignés à bord des navires de charge.

« 2.2. Les brassières de sauvetage doivent être placées de manière à être rapidement accessibles et leur emplacement doit être clairement indiqué. Si, par suite des aménagements particuliers du navire, les brassières de sauvetage prévues conformément aux prescriptions du paragraphe 2.1 risquent de devenir inaccessibles, on doit prendre d'autres dispositions jugées satisfaisantes par l'administration, qui pourraient consister par exemple à augmenter le nombre des brassières de sauvetage devant être prévues à bord.

« 2.3. Les brassières de sauvetage utilisées dans des embarcations de sauvetage complètement fermées, à l'exception des embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre, ne doivent pas empêcher de monter ou de s'asseoir dans l'embarcation de sauvetage ni de se servir des ceintures de sécurité des sièges dans l'embarcation de sauvetage.

« 2.4. Les brassières de sauvetage choisies pour les embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre et la manière dont elles sont transportées ou portées ne doivent pas gêner l'entrée dans l'embarcation de sauvetage, compromettre la sécurité des occupants ou nuire au fonctionnement de l'embarcation.

« 2.5. Chaque brassière de sauvetage doit porter en majuscules imprimées en caractères romains le nom et le port d'immatriculation du navire à bord duquel elle se trouve. »

Art. 28. – Après l'article 221-III/37 « Rôle d'appel et consignes en cas de situation critique » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, la partie C est ajoutée :

« PARTIE C

« Autres conceptions et dispositifs

« Art. 221-III/38. – Autres conceptions et dispositifs.

« 1. Objet.

« Le présent article a pour objet d'indiquer la méthodologie à suivre lorsque d'autres conceptions et dispositifs sont envisagés pour les engins et dispositifs de sauvetage.

« 2. Généralités.

« 2.1. Les conceptions et les dispositifs envisagés pour les engins et dispositifs de sauvetage peuvent s'écarter des prescriptions énoncées dans la partie B, à condition de répondre à l'objectif des prescriptions pertinentes et d'assurer un degré de sécurité équivalent à celui qu'offre le présent chapitre.

« 2.2. Lorsque les autres conceptions ou dispositifs envisagés s'écarterent des prescriptions normatives de la partie B, ils doivent faire l'objet d'une analyse technique et être évalués et approuvés, conformément aux dispositions du présent article.

« 3. Analyse technique.

« L'analyse technique doit être préparée et être soumise à l'administration compte tenu des directives élaborées par l'OMI (*) et doit inclure, au minimum, les éléments suivants :

- « .1 spécification du type de navire et des engins et dispositifs de sauvetage intéressés ;
- « .2 indication des prescriptions normatives auxquelles les engins et les dispositifs de sauvetage ne satisferont pas ;
- « .3 raison pour laquelle la conception proposée ne satisfera pas aux prescriptions normatives, avec justification démontrant la conformité avec d'autres normes techniques ou de l'industrie reconnues ;
- « .4 spécification des critères de performance applicables au navire et aux engins et dispositifs de sauvetage intéressés qui sont visés par les prescriptions normatives pertinentes :
 - « .4.1 les critères de performance doivent garantir un degré de sécurité au moins équivalent à celui qu'assurent les prescriptions normatives pertinentes de la partie B ; et
 - « .4.2 les critères de performance doivent être quantifiables et mesurables ;
- « .5 description détaillée des autres conceptions et dispositifs proposés, y compris la liste des hypothèses retenues pour la conception et de toutes restrictions ou conditions proposées en matière d'exploitation ;
- « .6 justification technique démontrant que les autres conceptions et dispositifs satisfont aux critères de performance requis en matière de sécurité ; et
- « .7 évaluation des risques fondée sur l'identification des défauts et risques éventuels liés à la proposition.

« (*) Se reporter aux directives sur les autres conceptions et dispositifs possibles pour les chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1212).

« 4. Evaluation des autres conceptions et dispositifs.

« 4.1. L'analyse technique prescrite au paragraphe 3 doit être évaluée et approuvée par l'administration compte tenu des directives élaborées par l'OMI (**).

« (**) Se reporter aux directives sur les autres conceptions et dispositifs possibles pour les chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1212).

« 4.2. Un exemplaire de la documentation approuvée par l'administration, qui indique que les autres conceptions et dispositifs satisfont à la présente règle, doit être conservé à bord du navire.

« 5. Echange de renseignements.

« L'administration doit communiquer à l'OMI les renseignements pertinents concernant les autres conceptions et dispositifs qu'elle a approuvés, pour diffusion à tous les Gouvernements contractants.

« 6. Réévaluation après une modification des conditions.

« Si une modification intervient dans les hypothèses et dans les restrictions en matière d'exploitation qui avaient été spécifiées dans la description des autres conceptions et dispositifs proposés, l'analyse technique doit être exécutée pour ces nouvelles conditions et doit être approuvée par l'administration. »

Art. 29. – Dans l'article 221-IV/07 « Matériel radioélectrique - Dispositions générales » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, paragraphe 1, le texte de l'alinéa 1.6.1 est remplacé par le texte suivant :

« 1.6.1. pouvoir émettre une alerte de détresse dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire fonctionnant dans la bande des 406 MHz. »

Art. 30. – I. – Dans l'article 221-IV/09 « Matériel radioélectrique - Zones océaniques A1 et A2 » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, paragraphe 1, l'alinéa 1.3.3 est remplacé par le texte suivant :

« 1.3.3. soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'Inmarsat au moyen d'une station terrienne de navire. »

II. – Les alinéas 1.3.3.1 et 1.3.3.2 sont supprimés.

Art. 31. – I. – Dans l'article 221-IV/10 « Matériel radioélectrique - Zones océaniques A1, A2 et A3 » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, paragraphe 1, l'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant :

« 1.4. De moyens permettant de déclencher l'émission d'alertes de détresse dans le sens navire - station côtière, dans le cadre d'un service radioélectrique qui fonctionne :

« .4.1 soit sur 406 MHz dans le cadre du service par satellites sur orbite polaire ; il peut être satisfait à cette prescription en utilisant la RLS par satellite prescrite à l'article 221-IV/07.1.6, laquelle peut être soit installée à proximité du poste de navigation habituel du navire, soit déclenchée à distance depuis ce poste ;

« .4.2 soit sur ondes décimétriques par ASN ;

« .4.3 soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'Inmarsat, en utilisant une station terrienne de navire supplémentaire. »

II. – Paragraphe 2, l'alinéa 2.3.2 est remplacé par le texte suivant :

« 2.3.2. Soit dans le cadre du service par satellites géostationnaires d'Inmarsat au moyen d'une station terrienne de navire, et. »

Art. 32. – Dans l'article 221-V/22 « Visibilité à la passerelle de navigation » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, le paragraphe 4 est ajouté comme suit :

« 4. Nonobstant les prescriptions des paragraphes 1.1, 1.3, 1.4 et 1.5, il peut être procédé au renouvellement des eaux de ballast si les conditions suivantes sont remplies :

« .1 le capitaine a établi que cette opération pouvait être effectuée en toute sécurité et tient compte de toute augmentation des zones aveugles ou de toute réduction du champ de vision horizontal qui en résulteraient de manière à s'assurer qu'une veille visuelle appropriée est maintenue à tout moment ;

« .2 l'opération est effectuée conformément au plan de gestion des eaux de ballast du navire, compte tenu des recommandations sur le renouvellement des eaux de ballast adoptées par l'Organisation ; et

« .3 le début et la fin de l'opération sont consignés dans le registre des activités de navigation du navire conformément à l'article 221-V/28. »

Art. 33. – Dans l'article 221-V/27 « Cartes marines et publications nautiques » de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, le paragraphe 1.1 est remplacé par le texte suivant :

« 1.1. Ouvrages et documents nautiques.

« Les ouvrages et documents listés dans le tableau ci-dessous doivent être à la disposition de l'officier intéressé. Lorsque des ouvrages et documents sont sous forme numérique, ils doivent être disponibles en permanence et à jour. Les cartes électroniques doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.1.4 de l'article 221-V/19.

| | |
|---|--|
| Cartes et ouvrages nautiques du service hydrographique et océanographique de la marine (SHOM) (voir nota 1) : | Ces documents, sous forme papier ou numérique, doivent figurer au catalogue des cartes marines et des ouvrages nautiques et être à jour des éléments publiés par le SHOM (avis aux navigateurs et/ou fichiers numériques) (voir nota 2). |
| - Jeu de cartes, instructions nautiques, livres des feux et signaux de brume et guides pour la préparation de la traversée, pour la navigation envisagée. | |
| - Annuaire(s) des marées. | Selon la zone de navigation concernée |

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Guide du navigateur ; - météorologie maritime ; - symboles et abréviations (INT 1). | |
| <ul style="list-style-type: none"> - Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (texte et planches). | Un tableau illustré résumant les feux et signaux que doivent porter les navires pour prévenir les abordages en mer doit être affiché en passerelle. |
| <ul style="list-style-type: none"> - Signalisation maritime. | Un tableau illustré des signaux de sauvetage doit être affiché. |
| <ul style="list-style-type: none"> - Code international des signaux. | Comme prescrit à l'article 221-V/21. |
| <ul style="list-style-type: none"> - Carte des zones pour l'application des lignes de charge (Guide du navigateur). | Obligatoire à bord des navires qui changent de zone. |
| <ul style="list-style-type: none"> - Radionavigation ; - radiocommunications maritimes : volumes selon la zone de navigation et volume spécifique (SMDSM) ; - radiocommunications pour la surveillance du trafic et le pilotage ; - stations radiométéorologiques : volume 1 ou 2 selon la zone de navigation. | |
| Documents de l'UIT : | Dernières éditions, sous forme papier ou numérique (CD-ROM). |
| <ul style="list-style-type: none"> - Liste des indicatifs d'appel et des identités numériques des stations utilisées dans les services mobiles maritimes et mobiles maritimes par satellite ; - nomenclature des stations de radiorepérage et des stations effectuant des services spéciaux ; - nomenclature des stations côtières ; - nomenclature des stations de navire ; - manuel à l'usage des services mobile maritime et mobile maritime par satellite. | A bord des navires pourvus d'une installation du SMDSM pour les zones A1 + A2 + A3 et zones A1 + A2 + A3 + A4. |
| <ul style="list-style-type: none"> - Manuel à l'usage des services mobiles maritimes et mobiles maritimes par satellite ; - nomenclature des stations de navire ; - nomenclature des stations côtières. | A bord des navires pourvus d'une installation SMDSM pour les zones A1 + A2. |
| <ul style="list-style-type: none"> - Manuel à l'usage des services mobiles maritimes et mobiles maritimes par satellite ; - nomenclature des stations côtières ou une liste des stations côtières avec lesquelles le navire est susceptible d'avoir des communications. | A bord des navires pourvus d'une installation SMDSM pour les zones A1. |
| Textes nationaux français : | |
| Lois, décrets et règlements en vigueur concernant la sécurité de la navigation maritime. | Sous forme papier ou numérique (CD-ROM) (voir nota 3). |
| Documents de l'OMI : | Dernières éditions, sous forme papier ou numérique (CD-ROM). |
| <ul style="list-style-type: none"> - Convention SOLAS ; - Convention MARPOL ; - Convention LL. | Complétées des codes pertinents pour les navires concernés et obligatoires à bord des navires effectuant une navigation internationale |
| <ul style="list-style-type: none"> - Code maritime international des marchandises dangereuses (code IMDG). | Pour les navires concernés ou pour les voyages concernés. |
| <ul style="list-style-type: none"> - Manuel « IAMSAR », volume 3. | Pour les navires s'éloignant de plus de 20 milles de la terre la plus proche ou faisant des voyages internationaux. |
| <ul style="list-style-type: none"> - Phrases normalisées pour les communications maritimes (français/anglais). | Pour les navires s'éloignant de plus de 20 milles de la terre la plus proche ou faisant des voyages internationaux |
| Autres documents : | A bord des navires s'éloignant de plus de 200 milles d'un port. |
| <ul style="list-style-type: none"> - Ephémérides nautiques ; - tables pour le calcul du point astronomique ; - tables d'azimut. | |

Nota 1. – Les cartes et ouvrages nautiques du SHOM peuvent être remplacés par des documents similaires de services hydrographiques étrangers, dans la mesure où ces documents sont en langue française ou en langue anglaise et qu'ils peuvent être tenus à jour. La tenue à jour des documents nautiques d'un service hydrographique (SH) étranger doit pouvoir être assurée à partir des éléments publiés par ce SH étranger.

Dans le cas où il n'existe pas de carte au catalogue du SHOM ou de carte aux normes internationales, les cartes marines officielles disponibles peuvent alors être utilisées.

Nota 2. – Téléchargeables sur le(s) site(s) internet du ou des services hydrographiques ayant produit les documents, ou fournis sous forme de CD-ROM, les fichiers numériques des documents et de leurs éléments de mise à jour doivent être conservés à bord sur un support physique (disque dur, CD-ROM, clé USB, etc.).

Les éléments de mise à jour sont diffusés sous forme papier ou numérique (avis aux navigateurs et/ou fichiers numériques, etc.).

La collection complète des avis aux navigateurs de l'année en cours et de l'année précédente est conservée à bord sous forme papier ou numérique.

Nota 3. – Ces textes sont accessibles sur le site internet du ministère chargé de la mer. Ce sont les lois n° 83-581 et n° 83-583 du 5 juillet 1983, le décret n° 77-794 du 8 juillet 1977, le décret n° 84-810 du 30 août 1984 et les divisions suivantes du règlement annexé à l'arrêté sur la sécurité des navires (arrêté du 23 novembre 1987 modifié) : toutes divisions du volume 1, division 221, et divisions pertinentes du livre 4^e du volume 6. »

Art. 34. – Dans l'article 311-1.02 « Définitions » de la division 311 « Equipements marins » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, les paragraphes *a* et *b* sont remplacés par le texte suivant :

« *a*) “procédures d'évaluation de la conformité”, les procédures définies à l'article 311-1.06 et à l'annexe 311-1.B de la présente division ;

« *b*) “équipements”, les équipements marins énumérés aux annexes 311-1.A.1 et 311-1.A.2, qui doivent être embarqués sur un navire pour être utilisés conformément aux instruments internationaux ou au présent règlement, ou qui sont embarqués volontairement pour y être utilisés, et pour lesquels l'approbation de l'administration est requise conformément aux instruments internationaux ou au présent règlement. »

Art. 35. – Dans la division 322 « Extinction de l'incendie hors division 311 » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, l'article 322-4.05 est supprimé.

Art. 36. – Dans le chapitre 336-I « Dispositions générales » de la division 336 « Certification des moteurs Diesel marins au titre de la prévention de la pollution de l'atmosphère » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, le texte des articles 336-I.01 et 336-I.02 est remplacé par le texte suivant :

« *Art. 336-I.01.* – Champ d'application.

« 1. Sauf dispositions expresses contraires, la présente division s'applique à tous les moteurs Diesel soumis à l'article 213-6.13 de la division 213 du présent règlement.

« 2. En application de l'article 213-6.13, un moteur Diesel doit être certifié conformément au Code technique sur les NOx 2008 avant sa première mise en service.

« 3. Les moteurs installés à bord de navires de plaisance ou véhicules nautiques à moteur en application du décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 modifié (transposant la directive 94/25/CE modifiée) ne sont pas soumis à la présente division.

« *Art. 336-I.02.* – Définitions.

« Au sens de la présente division, on entend par :

« 1. “Moteur neuf” : moteur installé à bord d'un navire construit à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente division ou moteur subissant une transformation importante à partir de la date d'entrée en vigueur de la présente division.

« 2. “Moteur existant” : moteur soumis à la présente division, qui n'est pas un moteur neuf.

« 3. “Code technique sur les NOx 2008” : le code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote (NOx) provenant des moteurs Diesel marins, adopté le 26 septembre 1997 par la résolution 2 de la Conférence MARPOL de 1997 et amendé par la résolution MEPC 177(58).

« 4. “Certificat EIAPP” : le certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère par les moteurs, qui a trait aux émissions de NOx.

« 5. “Dossier technique” : le document contenant les paramètres du moteur, y compris les éléments et les réglages, qui peuvent avoir un effet sur le niveau d'émission de NOx. Le dossier technique contient au minimum les renseignements figurant au paragraphe 2.4 du Code technique sur les NOx.

« 6. “Organisme agréé” : organisme agréé conformément à la division 140 du présent règlement.

« 7. “Modification importante” d'un moteur diesel marin :

« i) pour les moteurs installés à bord des navires construits le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date, une modification apportée à un moteur est une modification importante si elle risque d'amener le moteur à dépasser les limites d'émission indiquées à l'article 213-6.13 de la division 213 du présent règlement. Le remplacement de routine d'éléments du moteur par des pièces spécifiées dans le dossier technique qui ne modifie pas les caractéristiques d'émission n'est pas considéré comme une “modification importante”, même si plusieurs pièces ont été remplacées ;

« ii) pour les moteurs installés à bord des navires construits avant le 1^{er} janvier 2000, modification importante désigne toute modification apportée à un moteur qui est telle que les caractéristiques d'émission du moteur qui avaient été établies à l'aide de la méthode de mesure simplifiée décrite au paragraphe 6.3 du Code technique sur les NOx dépassent les limites admissibles indiquées au paragraphe 6.3.11 dudit code. Ces modifications comprennent, sans toutefois s'y limiter, les modifications apportées au fonctionnement du moteur ou à ses paramètres techniques (par exemple, le changement des arbres à cames, des systèmes d'injection de combustible, des systèmes d'alimentation en air, de la configuration de la chambre de combustion ou le réglage du moteur). L'application d'une méthode approuvée homologuée conformément à l'article 213-6.13.7.1.1 ou la certification conformément à l'article 213-6.13.7.1.2 n'est pas considérée comme étant une modification importante aux fins de l'application de l'article 213-6.13.2 du chapitre 6 de la division 213. »

Art. 37. – Dans le chapitre 336-II « Procédure de certification » de la division 336 « Certification des moteurs Diesel marins au titre de la prévention de la pollution de l'atmosphère » du règlement annexé à l'arrêté susvisé, le texte de l'article 336-II.01 est remplacé par le texte suivant :

« *Art. 336-II.01.* – Certificat EIAPP.

« 1. Chaque moteur Diesel soumis à certification et destiné à être installé à bord d'un navire français doit subir une visite de précertification chez le constructeur. Le certificat EIAPP et le dossier technique sont délivrés au moteur à l'issue de la visite, si elle confirme la conformité au Code technique sur les NOx 2008.

« 2. Un moteur Diesel certifié par l'administration d'un Etat Partie au Protocole de 1997, modifiant MARPOL 73/78, est réputé conforme au Code technique sur les NOx 2008.

« 3. Le certificat EIAPP et le dossier technique sont valables durant toute la vie du moteur, sous réserve de ne subir aucune modification importante.

« 4. Toute évolution apportée par le fabricant au dossier technique doit être approuvée par un organisme agréé.

« 5. L'organisme agréé envoie au ministre chargé de la marine marchande copie de tous les certificats émis en son nom. »

Art. 38. – 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 7 juin 2010.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur adjoint
des affaires maritimes,*
J.-F. JOUFFRAY