

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ÉNERGIE ET DE LA MER, EN CHARGE DES RELATIONS INTERNATIONALES SUR LE CLIMAT

Arrêté du 20 décembre 2016 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (divisions 110, 120, 130, 140, 211, 213, 214, 221, 222, 226, 228, 236, 333, 401 et 431)

NOR : DEVT1636878A

Publics concernés : constructeurs, propriétaires, exploitants et équipages de navires, agents des affaires maritimes, sociétés de classification.

Objet : modification des divisions 110 (Généralités), 120 (Liste des titres et certificats), 130 (Délivrance des titres de sécurité), 140 (Organismes techniques), 211 (Stabilité à l'état intact et après avarie), 213 (Prévention de la pollution), 214 (Protection des travailleurs. Appareils de levage), 221 (Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500), 222 (Navires de charge de jauge brute inférieure à 500), 226 (Navires de pêche d'une longueur égale ou supérieure à 12 mètres et inférieure à 24 mètres), 228 (Navires de pêche d'une longueur (L) égale ou supérieure à 24 mètres, y compris les navires effectuant aussi le traitement du produit de leur pêche), 236 (Navires de surveillance, d'assistance et de sauvetage), 333 (Engins collectifs de sauvetage), 401 (Dispositions générales), 431 (Sécurité des conteneurs) du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires.

Entrée en vigueur : le texte entre en vigueur le lendemain de sa publication au Journal officiel de la République française.

Notice : le présent arrêté vise à modifier des prescriptions techniques relatives à la sécurité des navires, en conformité avec les avis rendus par la Commission centrale de sécurité.

Références : l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires peut être consulté, dans sa rédaction issue de cette modification, sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat,

Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires ;

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

Vu les avis de la Commission centrale de sécurité en date du 7 décembre 2016,

Arrête :

Art. 1^{er}. – La division 110 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° Au début du chapitre 2 est inséré un article 110.10 intitulé « Zones maritimes » et rédigé comme suit :

« Sauf disposition expresse contraire du présent règlement, les navires opèrent dans des zones maritimes découpées en quatre classes, à savoir :

La zone maritime de classe A : zones autres que les voyages couverts par les classes B, C et D.

La zone maritime de classe B : zones dont les limites sont au maximum à 20 milles d'un point de la côte où des personnes naufragées peuvent gagner la terre.

La zone maritime de classe C : zones maritimes où, au cours d'une période d'un an, la probabilité de rencontrer des vagues d'une hauteur significative supérieure à 2,5 mètres est inférieure à 10 %.

La zone est telle que ses limites ne sont jamais à plus :

- de 15 milles d'un refuge (infrastructure portuaire offrant des eaux abritées) ;
- de 5 milles de la côte où des personnes naufragées peuvent gagner la terre.

La période de un an peut être ramenée à une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple : exploitation estivale)

La zone maritime de classe D : zones maritimes où, au cours d'une période d'un an, la probabilité de rencontrer des vagues d'une hauteur significative supérieure à 1,5 mètre est inférieure à 10 %.

La zone est telle que ses limites ne sont jamais à plus :

- de 6 milles d'un refuge (infrastructure portuaire offrant des eaux abritées) ;
- de 3 milles de la côte où des personnes naufragées peuvent gagner la terre.

La période de un an peut être ramenée à une période spécifique de l'année dans le cas d'une exploitation limitée à cette période (par exemple : exploitation estivale).

La hauteur de marée pour les calculs de distance à la côte correspond à la laisse des plus hautes mers extraite à l'origine de cartes du SHOM.

Les limites numérisées des zones B, C et D sont publiées par le SHOM. Elles sont visualisables et téléchargeables en ligne sur le portail data.shom.fr. »

2° L'ancien article 110.10 devient le 110.11 et les articles 110.11 et suivants sont renumérotés en conséquence ;

3° A l'ancien article 110.10, qui devient le 110.11 :

a) Au premier alinéa, après les termes « modifié du 30 août 1984 », les termes « les catégories de navigation sont définies comme suit » sont remplacés par les termes « sauf disposition expresse contraire du présent règlement, les navigations effectuées par les navires français sont classées en cinq catégories : » ;

b) Les tirets rédigés entre les termes « A l'exception des navires de plaisance à utilisation commerciale » et « sont classées en cinq catégories » sont supprimés ;

c) Il est inséré un nouvel alinéa entre les termes « par le directeur interrégional de la mer » et « – La catégorie de navigation » rédigé comme suit :

« Les limites numérisées des 2^e, 3^e, 4^e et 5^e catégories sont publiées par le SHOM. Elles sont visualisables et téléchargeables en ligne sur le portail data.shom.fr. » ;

d) Entre les termes « Ces restrictions peuvent » et « porter sur des caractéristiques autres que géographiques » sont insérés les termes « faire référence aux zones maritimes ou » ;

e) A la fin de l'article, après les termes « mauvais temps », deux tirets sont ajoutés rédigés comme suit :

« – A l'exception des navires de plaisance à utilisation commerciale, les navires de plaisance sont exclus des dispositions du présent article.

– Les engins à grande vitesse tels que définis à l'Article 110.2 sont exclus des dispositions du présent article. Les catégories de navigation de ces navires sont définies par le Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse. »

4° A l'ancien article 110.11, qui devient le 110.12 :

a) Au premier alinéa, les termes « la règle 3 du chapitre XI 1 de la convention Solas » sont remplacés par les termes « l'article 221-XI-1/03 » ; le terme « armateur » est remplacé par le terme « exploitant » et les termes « si son navire effectue une navigation internationale » sont supprimés ;

b) Il est inséré, après le premier alinéa, deux alinéas ainsi rédigés :

« En outre, en application du règlement d'exécution (UE) n° 2015/1962 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 404/2011 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1224/2009 instituant un régime communautaire de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche, le système de numéro d'identification des navires de l'Organisation maritime internationale s'applique aux navires de pêche :

- opérant exclusivement dans les eaux de l'Union européenne :
 - d'une jauge brute égale ou supérieure à 100 ; ou
 - d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 24 mètres.
- opérant en dehors des eaux de l'Union européenne d'une longueur hors tout égale ou supérieure à 15 mètres.

Il est cependant possible, à titre volontaire, d'attribuer également des numéros d'identification :

- aux navires à passagers ayant une jauge brute de moins de 100,
- aux engins à grande vitesse à passagers,
- aux engins à grande vitesse, et
- aux unités mobiles de forage au large relevant de la règle V/19-1 de la Convention SOLAS,
- aux navires de pêche, à moteur fixe réunissant les conditions suivantes :
 - la jauge brute est inférieure à 100 ;
 - la longueur hors tout est égale ou supérieure à 12 mètres ;
- le permis de navigation autorise une exploitation en-dehors des eaux relevant de la juridiction nationale. »

c) Le dernier alinéa est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les demandes susmentionnées peuvent être soumises à IHS Maritime & Trade (IHSM&T) par voie électronique à l'adresse <http://www.imonumbers.ihs.com> ou être envoyées à IHS Maritime à l'adresse suivante : IHS Maritime

(Part of IHS Global Limited)

Sentinel House

163 Brighton Road

Coulsdon, Surrey CR5 2YH
 Royaume-Uni
 Courriel : ship.imo@ihs.com
 Téléphone : +44 0 203 253 2404
 Télécopieur : +44 0 203 253 2102 ».

5° A l'article 110.13 :

a) Les termes « Fairplay Ltd (LRF) » et « par LRF : le numéro est attribué » sont supprimés ;

b) A la fin du dernier alinéa, l'adresse mail est modifiée et rédigée comme suit : « <http://www.imonumbers.ihs.com> ».

Art. 2. – La division 120 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° Il est ajouté à la fin du 1 de l'article 120.2 intitulé « Conventions adoptées par l'Organisation maritime internationale », un tiret rédigé comme suit :

« – Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, adoptée à Londres le 13 février 2004. »

2° A l'article 120.3, au deuxième alinéa, les termes « navire à navigation internationale » sont remplacés par les termes « effectuant des voyages internationaux ».

3° Dans la troisième colonne du tableau de l'article 120.4 :

a) Les termes « effectuant une navigation internationale » sont supprimés ;

b) Entre les termes « à l'exception des » et « engins à grande vitesse relevant du code HSC 2000 » sont insérés les termes « navires de pêche et des ».

4° Dans la troisième colonne du tableau de l'article 120.5, les termes « effectuant une navigation internationale » sont supprimés.

5° La ligne « Rapport sur la mesure du bruit » dans le tableau au 1- de l'article 120.6 est modifiée comme suit :

a) Dans la colonne « Textes de référence », après les termes « Règle SOLAS II-1/36 Résolution OMI. A.468 (XII) » sont insérés les termes « Résolution MSC.337 (91) Article 215-6 Décret n° 2006-1044 » ;

b) Dans la colonne « Navires concernés », après les termes « Tout navire » sont insérés les termes « de charge et tout navire à passagers d'une jauge brute égale ou supérieure à 1600 ».

6° Dans le tableau au 10 de l'article 120.6 dans la colonne du tableau « Navires concernés » les termes « effectuant une navigation internationale » sont supprimés ;

7° A la fin de l'article 120.6 est inséré un 11- intitulé : « 11 - Les titres et certificats délivrés en vertu de la Convention internationale pour la Sauvegarde de la vie humaine en mer, SOLAS 1974, telle qu'amendée, et en application du code ISPS sont les suivants : » et rédigé comme suit :

| INTITULÉ DU CERTIFICAT | TEXTES DE RÉFÉRENCE | NAVIRES CONCERNÉS |
|--------------------------------|---|--|
| Certificat de sûreté du navire | Résolution 2 de la conférence SOLAS de 2002 Règlement (CE) n° 725/2004 Résolution MSC 159 (78) Résolution MSC 196 (80) | Navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers ; Navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ; Unités mobiles de forage au large. |

8° Au 4 de l'article 120.7, intitulé Annexe VI de la Convention, aux deux lignes du tableau intitulées « Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère (certificat IAPP) » et « Fiche de construction et d'équipement (Supplément au certificat IAPP) » et dans la colonne intitulée « Navires concernés », après les termes « Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 » est insérée la phrase « Toute installation de forage et de plate-forme ».

9° A l'article 120.9, dans la colonne du tableau intitulée « Navires concernés », les termes « internationale ou nationale » sont supprimés.

10° A l'article 120.10, dans la colonne du tableau intitulée « Navires concernés » :

a) Le terme « tout » est inséré en début de phrase ; en conséquence, le terme « navires » est modifié et rédigé comme suit : « navire » ;

b) Le terme « de référence » est inséré entre les termes « longueur » et « égale ».

11° A l'article 120.11 :

a) La phrase située avant le tableau « Certification sociale au titre de la convention du travail maritime, 2006 » est supprimée ;

b) Dans la colonne du tableau intitulée « Navires concernés », le terme « Tout » est inséré en début de phrase avant le terme « Navire » ;

c) Dans la colonne du tableau intitulée « Navires concernés », les termes « en navigation internationale ou en navigation nationale à l'étranger » sont supprimés et remplacés par « ; à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. »

12° A l'article 120.11.1, la phrase présente avant le tableau « Le présent article s'applique aux navires, tels que définis au code des transports, sous pavillon français d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 exploités en navigation internationale ainsi qu'en navigation nationale » est supprimée.

13° Dans le tableau de l'article 120.11.1, à la ligne « Certificat d'inventaire » et dans la colonne « Navires concernés » :

a) Une nouvelle phrase est insérée avant les termes «- Navires neufs à compter » rédigée comme suit : « Tout navire d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 : » ;

b) Des tirets sont ajoutés devant les termes « Navires neufs à compter », « Navires existants à compter du 31/12/2020 » et « Navires à recycler » ;

c) Les termes « du 31 janvier 2016 » sont remplacés par « de la date la plus proche »

- six mois après la date à laquelle le volume annuel maximal combiné de recyclage de navires des installations de recyclage de navires inscrites sur la liste européenne représente au moins 2,5 millions de LDT, ou
- 31/12/2018 » ;

d) Après les termes « Navires à recycler » sont insérés les termes « : six mois après la date à laquelle le volume annuel maximal combiné de recyclage de navires des installations de recyclage de navires inscrites sur la liste européenne représente au moins 2,5 millions de LDT ».

14° Après l'article 120.11.1 est inséré un article 120.11.2 intitulé « Titres et certificats délivrés au titre de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires » et rédigé comme suit :

| INTITULÉ DU CERTIFICAT | TEXTES DE RÉFÉRENCE | NAVIRES CONCERNÉS |
|--|---|---|
| Certificat international de gestion des eaux de ballast | Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires | Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et conçus ou construits pour transporter des eaux de ballast (sauf navires munis de citernes de ballast scellées à bord) Excepté les navires d'une longueur hors tout inférieure à 50 mètres et d'une capacité maximale en eaux de ballast de 8 mètres cubes : 1. utilisés exclusivement à des fins récréatives ou sportives ; 2. utilisés essentiellement aux fins de la recherche et du sauvetage. |

15° Un deuxième alinéa est ajouté à l'article 120.12 rédigé comme suit : « Le présent chapitre s'applique aux navires exploités exclusivement en navigation nationale ».

16° A l'article 120.16, dans la colonne « Navires concernés », les termes « internationale ou nationale » sont supprimés.

17° Après l'article 120.19 est inséré un nouvel article 120.20 intitulé « Titres et certificats délivrés au titre de la convention du travail maritime, 2006 » et rédigé comme suit :

| INTITULÉ DU CERTIFICAT | TEXTES DE RÉFÉRENCE | NAVIRES CONCERNÉS |
|--|--------------------------------|---|
| Certificat du travail maritime | Convention du travail maritime | Tout navire d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 en navigation nationale à l'étranger ; à l'exception des navires affectés à la pêche ou à une activité analogue et des navires de construction traditionnelle tels que les boutres et les jonques. |
| Déclaration de conformité au travail maritime (1) | | |

18° L'ancien article 120.20 devient le 120.21 et les articles 120.21 et suivants sont renumérotés en conséquence.

19° Après l'ancien article 120.23, qui devient l'article 120.24 sont ajoutés des nouveaux articles 120.25, 120.26 et 120.27 rédigés comme suit :

« **120.25 Titres et certificats délivrés au titre du règlement n° 1257/2013 relatif au recyclage des navires**

| INTITULÉ DU CERTIFICAT | TEXTES DE RÉFÉRENCE | NAVIRES CONCERNÉS |
|--|--|---|
| Certificat d'inventaire | Règlement 1257/2013 (article 9 + 5) | Tout navire d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 : Navires existants à compter du 31/12/2020 Navires neufs à compter de la date la plus proche : – six mois après la date à laquelle le volume annuel maximal combiné de recyclage de navires des installations de recyclage de navires inscrites sur la liste européenne représente au moins 2,5 millions de LDT, ou – 31/12/2018 |
| Certificat attestant que le navire est prêt pour le recyclage | Règlement 1257/2013 (article 9 paragraphe 9) | Tous navires devant être recyclés, à compter de la publication de la liste européenne des installations de recyclage. |

Article 120.26. – Titres et certificats délivrés au titre de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires

| INTITULÉ DU CERTIFICAT | TEXTES DE RÉFÉRENCE | NAVIRES CONCERNÉS |
|--|---|---|
| Certificat international de gestion des eaux de ballast | Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires | Tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400 et conçus ou construits pour transporter des eaux de ballast (sauf navires munis de citernes de ballast scellées à bord) Excepté les navires d'une longueur hors tout inférieure à 50 mètres et d'une capacité maximale en eaux de ballast de 8 mètres cubes qui effectuent uniquement des voyages en ligne régulière en navigation nationale. |

Article 120.27. – Titres et certificats délivrés en application du règlement CE 725/2004

| INTITULÉ DU CERTIFICAT | TEXTES DE RÉFÉRENCE | NAVIRES CONCERNÉS |
|--|---------------------------------------|---|
| Certificat national de sûreté du navire | Articles 3.3 du règlement CE 725-2004 | Navires à passagers relevant de la classe A au sens de l'article 4 de la directive 2009/45/CE modifiée établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ; Navires rouliers à passagers opérant une navigation nationale ; Navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes en vrac d'une jauge supérieure à 500 opérant une navigation nationale. |

Art. 3. – La division 130 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° A l'article 130.30.1, au quatrième alinéa, entre les termes « est délivrée » et « aux engins de longueur supérieure ou égale à 24 mètres », les termes « au plus tard le 1^{er} juillet 2016 » sont supprimés ;

2° A l'article 130.33 II intitulé « Procédure alternative » :

a) Au quatrième alinéa entre les termes « dans le cadre des sorties en mer » et « ; et », les termes « à la journée » sont remplacés par « n'excédant pas douze heures » ;

b) Au cinquième alinéa, après les termes « - Le navire n'est pas autorisé à embarquer du fret » sont insérés les termes « ; et »

Le navire ne peut pas exercer une activité commerciale de transport de passagers. Le cas échéant, le transport des personnes embarquées en raison des activités professionnelles qu'elles exercent à bord est néanmoins autorisé. » ;

c) Au huitième alinéa, les termes « 96 611 du 4 juillet 1996 » sont remplacés par les termes « 2016-763 du 9 juin 2016 relatif à la mise sur le marché des bateaux et navires de plaisance, des véhicules nautiques à moteur, de leurs moteurs de propulsion et éléments ou pièces d'équipement » ;

d) Au dixième alinéa, entre les termes « en application du décret du » et « , ayant effectué l'évaluation de la construction » les termes « 4 juillet 1996 » sont remplacés par les termes « 9 juin 2016 »

3° Après le chapitre 9 est inséré un nouveau chapitre 10 intitulé « Gestion de la sûreté (ISPS) » et rédigé comme suit :

« Les articles du présent chapitre sont pris en application de l'article 3-1 et 10 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984.

Art. 130.35. – Généralités

1. Un navire battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à la convention SOLAS ou au code ISPS ne peut bénéficier d'un traitement plus favorable que celui réservé à un navire battant pavillon d'un Etat Partie à cette convention et à ce code. Il doit établir avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire une déclaration de sûreté conformément aux stipulations de l'article 5 de la partie A du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

2. Le certificat de gestion de la sécurité est délivré pour une période maximale de cinq ans à compter de la date d'expiration, hors prorogation éventuelle, du certificat existant.

3. La déclaration de sûreté est un document qui doit indiquer les mesures de sûreté requises qui pourraient être partagées entre une installation portuaire et un navire ou entre des navires, ainsi que la responsabilité de chacun.

Art. 130.36. – Plan de sûreté du navire.

1. Chaque navire doit avoir à bord un plan de sûreté approuvé par l'Administration. La direction des affaires maritimes est l'administration compétente pour l'étude et l'approbation des plans de sûreté des navires du pavillon national. Le plan de sûreté du navire est approuvé par le Ministre chargé de la mer. Ce dernier vise un acte d'approbation qui atteste de la satisfaction aux dispositions de la convention SOLAS 74 chapitre XI-2 règles 4 et de la partie A9 du code ISPS et de l'annexe II au règlement CE 725-2004. Cet acte d'approbation doit être présenté à toute requête lors d'un contrôle par l'Etat du port.

2. Le plan de sûreté approuvé par l'Etat du pavillon est opposable à bord du navire à l'équipage, aux exploitants du port, aux avitailleurs et entreprises concourant à l'exploitation du navire et à toute personne autorisée à monter à bord du navire.

3. Les dispositions du plan de sûreté approuvé relatives à l'accès des visiteurs ne sont pas opposables aux agents de l'Etat et aux personnels des services de secours dans l'exercice de leurs missions de police, de contrôle douanier ou de sécurité. Les dispositions du plan de sûreté du navire ne peuvent faire obstacle à l'accès des pilotes. Il

appartient au capitaine du navire et à la station de pilotage d'organiser l'embarquement du pilote en temps utile pour que la durée des divers contrôles effectués à son égard ne mette pas en cause la sécurité du navire.

4. Dans le cadre de l'approbation du plan de sûreté, l'étude est ouverte à compter de la délivrance du certificat provisoire de sûreté du navire. A ce titre, l'armateur de tout navire tenu de détenir un plan de sûreté remet au Ministre chargé de la mer :

- 1. Une évaluation de la sûreté de ce navire ;
- 2. Un projet de plan de sûreté ;
- 3. Un plan général du navire identifiant les zones d'accès restreint et le positionnement des boutons d'action du système d'alerte de sûreté du navire ;
- 4. une attestation compagnie » s'engageant à appliquer les mesures du Code ISPS A19.4.2.

5. L'élaboration des plans de sûreté relève de la responsabilité des armateurs, propriétaires et exploitants des navires.

6. En complément des dispositions du règlement CE 725-2004, le plan de sûreté de tout navire comporte les dispositions nationales suivantes :

a) Le niveau ISPS de sûreté relève de la décision du Premier Ministre. Le capitaine ne peut donc ni le relever, ni l'abaisser. Néanmoins, le capitaine peut de sa propre initiative, et en fonction de son évaluation personnelle de la menace, adopter des mesures de sûreté appropriées aux circonstances et supérieures au niveau de sûreté imposé par l'Etat du pavillon ou le compléter par des mesures spécifiques qu'il juge appropriées à une situation particulière.

b) Le plan de sûreté du navire doit indiquer la fréquence retenue pour les audits sans dépasser deux ans. La prise en compte de la circulaire MSC 1217 de l'OMI est recommandée.

c) Les enregistrements sûreté doivent être conservés au moins deux ans à bord du navire.

d) Un organigramme des personnes chargées de la sûreté à bord du navire doit figurer dans le plan de sûreté du navire

e) Des dispositions particulières relatives à l'accès des agents de l'Etat et des services de secours dans l'exercice de leurs missions de police, de contrôle douanier ou de sécurité.

7. Le plan de sûreté doit être conforme aux dispositions du chapitre XI-2 de la convention SOLAS, de la partie A du code ISPS et des mesures de la partie B du code ISPS rendues obligatoires par le règlement (CE) n° 725/2004. En complément le plan de sûreté peut prendre en compte des éléments périphériques qui participent à la sûreté globale du navire. L'évaluation de la sûreté du navire permet d'identifier ces points spécifiques liés aux activités du navire.

8. Sur avis conforme du Ministère de la défense, le navire classé sensible dispose d'un additif au plan de sûreté qui traite de la gestion de mesures de contre terrorisme maritime. Ce document comprend d'une part les éléments visant à préparer l'intervention de forces d'intervention et d'autre part la préparation de l'équipage pour faire face à cette menace. Cet additif est validé par le Ministère chargé de la mer. Un entraînement de l'équipage est réalisé au moins une fois par an afin de mettre en œuvre les instructions de contre terrorisme maritime appliqué au navire. Cette disposition est contrôlée lors de la certification du navire.

9. La délégation du contrôle des accès du navire par la compagnie à un opérateur extérieur (opérateur terrestre de la compagnie, installation portuaire...) doit impérativement être cadrée au travers d'un agrément entre le navire et les opérateurs en charge de la gestion de ce contrôle. Cet agrément entre les différentes parties permet d'identifier dans tous les cas et quel que soit le niveau de sûreté qui s'assure de ce contrôle afin de veiller à toute vulnérabilité d'accès au navire. Cette délégation doit disposer d'un caractère confidentiel car elle reprend des dispositions ayant un caractère d'accès limité au plan de sûreté du navire. Afin de cadrer cette délégation, les différentes parties prenantes doivent viser ce document. La prise en compte de cette délégation peut être réalisée au travers d'une déclaration de sécurité. Cette dernière doit être la plus complète possible afin d'identifier toutes les failles traitant de ce contrôle. Le plan de sûreté du navire doit matérialiser ce transfert de compétence entre le navire et le gestionnaire de contrôle du navire.

10. Tout amendement à une disposition essentielle du plan de sûreté approuvé d'un navire est soumis à l'approbation préalable du Ministre chargé de la mer. Les dispositions essentielles du plan de sûreté d'un navire battant pavillon français sont :

a. Les mesures visant à empêcher l'introduction à bord d'armes, d'explosifs, de substances nocives ou dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires, des ports ou des installations portuaires.

b. L'identification des zones d'accès restreint à bord et les mesures visant à empêcher l'accès non autorisé à ces zones.

c. Les mesures visant à empêcher l'accès non autorisé au navire.

d. Les procédures permettant de faire face à une menace contre la sûreté du navire, y compris les dispositions permettant de maintenir les opérations essentielles du navire ou de l'interface entre le navire et l'installation portuaire.

e. Les procédures permettant au navire de passer sans perdre de temps aux niveaux 2 et 3 de sûreté.

f. Les procédures d'évacuation du navire en cas de menace contre la sûreté.

g. Les procédures de sûreté concernant les relations entre le navire et l'armateur, les autres navires, les organismes nationaux désignés pour être les points de contact définis au 6 de l'article 2 du règlement (CE)

n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 et les autorités compétentes en matière de sûreté.

- h. Les procédures de sûreté concernant l'interface entre le navire et les installations portuaires.
- i. Les procédures concernant le maintien en condition opérationnelle du système d'alerte de sûreté du navire.
- j. L'additif de contre terrorisme maritime du plan de sûreté.

Art. 130-37. – Certificat de gestion de la sûreté

1. Le certificat de gestion de la sûreté est délivré et renouvelé, après un audit, dans le cadre de l'article 29.3 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984. Ce certificat de sûreté doit être délivré ou renouvelé uniquement lorsque le navire dispose d'un plan de sûreté approuvé et lorsque le navire est exploité conformément aux dispositions figurant dans le plan de sûreté du navire approuvé. Si un écart à ces dispositions est détecté, le certificat ne peut pas être délivré ou renouvelé. Le certificat de gestion de la sûreté est visé après audit entre la deuxième et la troisième date anniversaire de délivrance du certificat.

2. Un certificat de gestion de la sûreté provisoire peut être délivré : à des navires neufs au moment de la livraison ; lorsqu'une compagnie prend en charge l'exploitation d'un nouveau navire ; ou lorsqu'un navire change de pavillon. Ce certificat de gestion de la sécurité provisoire peut être délivré pour une période ne dépassant pas six mois par le chef de centre de sécurité ou son délégué et ceci après avis du Ministre chargé de la mer. Ce certificat provisoire ne pourra être renouvelé qu'après avis du Ministre chargé de la mer et en référence au code ISPS Article 19.4.5. La délivrance d'un certificat provisoire ne peut pas être déléguée à une société de classification habilitée.

Art. 130-38. – Certification nationale de gestion de la sûreté

1) Sur la base d'une évaluation de la sûreté maritime réalisée au plus tous les 5 ans, les catégories de navires suivantes disposent d'une certification nationale de sûreté :

- a) Navires roulier à passagers d'une jauge supérieure à 500 opérant une navigation nationale,
- b) Navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes en vrac d'une jauge supérieure à 500 opérant une navigation nationale,

2) Le certificat de sûreté national répond à l'ensemble des règles de gestion du certificat de sûreté : délivrance, vérification, durée de validité, perte de validité.

3) Après avis du Ministre chargé de la mer, le navire opérant une navigation nationale n'est pas tenu de l'emport d'un système d'alerte de sûreté.

4) La formation de l'agent de sûreté du navire disposant d'un certificat national de sûreté est au moins équivalente à la formation relative à la gestion des tâches spécifiques liées à la sûreté. La formation des marins présents à bord du navire répond au moins à une familiarisation de sûreté délivrée par un organisme de sûreté habilité ou par l'agent de sûreté de la compagnie. Ce dernier doit disposer de la formation définie par l'arrêté du 5 décembre 2003 relatif à la délivrance d'une attestation de formation d'agent de sûreté de compagnie.

5) Pour un « quai », une « cale » ou un « embarcadère », la charge des mesures de sûreté sur ces emplacements des liaisons maritimes nationales est assurée par la compagnie en lien avec les autorités locales. Les dispositions de sûreté de ces emplacements sont matérialisées au niveau de l'évaluation et du plan de sûreté du navire.

Art. 130-39. – Gestion du matériel de sûreté

1. L'armateur du navire informe le Ministre chargé de la mer dès lors qu'il se produit une défaillance du matériel de sûreté ou du système de sûreté du navire ou la suspension d'une mesure de sûreté qui compromettent l'aptitude du navire à être exploité aux niveaux de sûreté de 1 à 3. La notification doit être accompagnée des éventuelles mesures correctives proposées.

2. Le transport d'arme dite « déclarée » de type arme de chasse, arme de tir sportif, arme de catégorie A et B à bord des navires sous pavillon français doit être défini par une procédure spécifique. Cette dernière n'est pas obligatoirement traitée au niveau du plan de sûreté du navire. Cependant un lien doit exister entre la procédure et ce plan. L'approbation de ce processus est réalisée par le Ministre chargé de la mer. La cohérence des mesures prises par l'exploitant de l'installation portuaire et par la compagnie est garantie par un protocole mutuel.

3. Le navire sous pavillon français qui dispose d'une citadelle doit intégrer une procédure au plan de sûreté du navire. Cette procédure est approuvée dans le cadre d'une approbation au plan ou lors d'une révision au plan.

4. En référence au règlement européen CE725/2004 article 3.5, l'évaluation de la sûreté du navire doit traiter les dispositions relatives à la cyber sécurité du navire. Cette évaluation doit statuer au moins sur :

- la cartographie logicielle et matérielle du navire,
- la définition des éléments sensible du navire,
- la gestion des vulnérabilités système,
- l'évaluation doit formalisée les mesures adoptées par la compagnie en termes de protection des systèmes de communication et d'information au niveau du plan de sûreté du navire. Ces mesures portent sur le résultat de l'évaluation, le seuil de probabilité d'accident, les systèmes clés du navire, les conclusions d'ordres politique et techniques relative à la cyber sécurité du navire.

Art. 130-40. – Délégation d'une visite de certification de sûreté

1. En référence à l'article 3.1 para III du décret 84-810, la délégation de certification sûreté d'un navire à un organisme de sûreté habilité est uniquement autorisée en raison du positionnement du navire dans une zone de

conflits armés. Ces zones sont définies par le Ministère chargé des affaires étrangères. Cette délégation est soumise à validation du Ministre chargé de la mer.

2. Les organismes de sûreté habilités sont définis au niveau de l'Annexe 140-A.1 para 4.

3. Dans le cadre de cette délégation, les organismes de sûreté habilités délivrent, renouvellent, visent et retirent le certificat de sûreté.

4. La délivrance d'un certificat provisoire et l'approbation d'un plan de sûreté ne sont pas délégués à un organisme de sûreté habilité.

Art. 130-41. – Port d'une arme par un agent de l'Etat à bord du navire

1. L'agent de l'Etat autorisé à porter une arme pour l'exercice de sa fonction, peut la conserver à bord du navire. L'équipage du navire n'est pas en droit de demander à l'agent de remettre son arme à feu lorsqu'il monte à bord. La présence à bord d'armes à feu appartenant à des pouvoirs publics, que ces armes aient été déclarées ou non lorsque les représentants de ces pouvoirs publics sont montés à bord du navire, ne peut pas être interprétée comme un manquement du navire à l'obligation de mettre en œuvre ou de maintenir des mesures de sûreté appropriées.

2. Lorsque l'agent de l'Etat disposant d'un port d'arme n'est pas dans l'exercice de sa fonction, il doit déclarer auprès de la compagnie le transport de son arme de service à bord du navire. Dans le cadre d'un voyage international, les dispositions du transport de l'arme s'appliquent au travers de la procédure de transport d'arme de la compagnie.

3. L'agent de l'Etat doit s'informer, lorsqu'il monte à bord du navire, des marchandises dangereuses ou des matières potentiellement dangereuses présentes à bord et s'il connaît mal les risques liés à ces matières, demander des conseils spécifiques sur les précautions à observer en matière de sécurité.

Art. 130-42. – Transport de marchandises dangereuses à bord d'un navire roulier à passagers par un véhicule privé ou un passager « piéton »

1. L'annexe 130-A.9 précise la liste des marchandises autorisées à être transportées par un véhicule à usage non commercial et par un passager piéton en référence à la prescription fonctionnelle 1.3.4 du code ISPS qui vise à empêcher l'introduction d'armes, de dispositifs incendiaires ou d'explosifs non autorisés à bord des navires.

2. La compagnie maritime doit informer le passager de la liste des marchandises dangereuses autorisées d'emport dans son véhicule et bagage. Cette information doit être formalisée lors de l'achat du titre de navigation et sur le lieu d'embarquement.

3. Le transport d'une arme à bord du navire est soumis à une déclaration préalable du passager auprès de la compagnie. Cette dernière applique la procédure de transport d'arme déclarée. Cette procédure est validée par l'administration. La cohérence des mesures prises par l'exploitant de l'installation portuaire et par la compagnie est garantie par un protocole mutuel. Cette procédure reprend au moins les éléments suivants :

(1) Type d'armes autorisées à être embarquer.

(2) Stockage à bord : mesures de protection, inventaire. Ces articles ne sont acceptés à bord que s'ils sont soit placés dans un local sécurisé ou soit dans un véhicule verrouillé transporté dans le pont garage, fermé au moment de l'appareillage après examen visuel du personnel de bord.

(3) Responsabilité de la gestion des armes à bord du navire.

4. Une fois en mer, l'accès au pont garage est interdit à un passager. L'espace garage est verrouillé et accessible uniquement à l'équipage du navire dans le cadre de la gestion de la sécurité du navire. »

4° L'ancien chapitre 10 devient le chapitre 11 et les chapitres 11 et suivants sont renumérotés en conséquence.

5° A l'annexe 130-A.1, à l'article 1.10, les termes « l'article 212-1.02 » et « énumérées à l'article 212-1.03 » sont remplacés respectivement par les termes « la division 212 » et « de la division 212 ».

6° A l'annexe 130-A.8, après le sous-titre « Attestation de conformité aux dispositions pertinentes de la résolution OMI 765 (18) » est ajoutée une note de bas de page 1 rédigée comme suit :

« Décret N° 2014-330 du 13 Mars 2014 portant publication de la résolution A.765 (18) relative aux directives sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plate-formes en mer (ensemble une annexe) adoptée à Londres le 4 Novembre 1993. »

7° Après l'annexe 130.A.8 est ajoutée une nouvelle annexe 130.A.9 intitulée « Liste des marchandises dangereuses définies par le code IMDG autorisé lors du transport par un véhicule à usage non commercial et par un piéton à bord d'un navire roulier à passagers » et rédigée comme suit :

«

I. – Véhicules privés à usage non commercial :

Les ambulances, les véhicules à usage commerciaux, les véhicules conduits par les agents de la compagnie du navire ne sont pas considérés comme véhicules privés à usage non commercial. Les caravanes, « mobile home » sont considérés comme véhicules privés à usage non commercial.

Les marchandises dangereuses doivent être correctement fixées. A l'exception de l'oxygène médical, une bouteille sous pression doit être fermée. Toute bouteille sous pression doit être mise à l'écart d'une source de chaleur.

Le tableau ci-dessous définit la nature et la quantité des marchandises dont le transport est autorisé par les véhicules privés à usage non commercial. Le code IMDG s'applique pleinement dans le cas où la quantité définie dans ce tableau dépasse la valeur indiquée.

| NATURE | MARCHANDISES DANGEREUSES AUTORISÉ À ÊTRE TRANSPORTÉES EN RÉFÉRENCE DU CODE IMDG |
|---|--|
| Armes/Munitions | En référence à la réglementation applicable, le transport à bord du navire d'une arme de catégorie A, B, C et D est soumis à déclaration auprès de la compagnie. Le transport de l'arme/munitions est réalisé conformément à la procédure compagnie approuvée par l'administration. Un maximum de 1000 cartouches classées UN0012 et UN 0014 de la classe 1.4S est autorisé à être transporté par véhicule. Ces cartouches sont rangées dans leurs boîtes d'origine. Ces cartouches ne doivent pas inclure de munitions contenant des projectiles explosifs ou incendiaires. |
| Gaz butane/propane | Seul les véhicules de type caravane, mobile home ou camping car sont autorisés à transporter au plus 3 bouteilles de gaz de type butane/propane. Le poids total de ces bouteilles n'excède pas 47 kg. Ces bouteilles sont destinées uniquement à l'usage de l'éclairage, du chauffage et des équipements du coin cuisine du véhicule. |
| Propane/hélium à usage d'un aérostat | Le transport de ce type de matériel comprend au plus un ensemble de 3 bouteilles de propane/hélium ne dépassant pas le poids de 47 Kg. Les bouteilles vides doivent être certifiées. |
| Gaz de pétrole GPL | Seul un véhicule constructeur est autorisé à transiter sur un navire, |
| Essence/diesel | Un jerrican approuvé ne dépassant pas 5 litres et en bon état est autorisé par véhicule. Les jerricans vides et non dégazés ne sont pas autorisés. |
| Extincteur | Le transport d'extincteur par véhicule ne doit pas dépasser le poids de 5 kg. |
| Matériel de plongé | Le transport de bouteille de plongée est soumis à déclaration auprès de la compagnie. Aucun transport connexe de type classe 2.1, classe 3 n'est autorisé avec une bouteille de plongée. Un maximum de 2 bouteilles de secours et d'une bouteille de plongée par place dans le véhicule est autorisé (exemple : un véhicule de 5 places est autorisé à transporter 7 bouteilles au plus). Le format d'une bouteille répond à un volume intérieur en eau de 10 litres contenant un gaz de type UN1002, UN1072, UN3156. |
| Oxygène médical | Le transport à usage médical de bouteilles d'oxygène est autorisé sous couvert d'une ordonnance d'un médecin. |
| Feux d'artifice | Le transport de feux d'artifice à bord du navire est soumis à déclaration auprès de la compagnie. Le véhicule privé à usage non commerciale doit transporter ce type de marchandises dans son emballage fabriquant. Le poids de cette marchandise ne doit pas dépasser 5 Kg. |
| Pyrotechnie et gilet flottant | Le transport de ce type de matériel est autorisé de la manière suivante par véhicule : - 6 gilets flottant, - 6 feux à main, - 4 fusées à parachute, - 2 fumigènes Ce matériel vient en supplément de la dotation réglementaire embarquée à bord d'un navire tracté sur une remorque. |
| Fourrage pour animaux | Le transport d'une remorque d'animaux ne doit pas comporter plus de 3 bales de fourrage d'une taille standard. |
| Récipients d'aérosols ou de liquides inflammables | Chaque passager du véhicule est autorisé à transporter des produits d'hygiène courant dans ces bagages. La quantité nette totale de ces produits inflammables ne doit pas dépasser 2 kg ou 2 L maximum (exemple : 4 aérosols de 500 mL chacun). Ces articles incluent les produits tels que les fixatifs/laques pour cheveux, les parfums et les eaux de Cologne, fixateurs/vernis à ongles, etc. |
| Produit de bricolage | Le véhicule privé à usage non commerciale peut transporter les marchandises dangereuses suivantes : - recharge à gaz d'un chalumeau ou autre : capacité 1 litre, - peinture : 10 litres, |

II. – Passager piéton :

Un passager ne peut se prévaloir de la limite définie pour la cumuler avec celle d'un passager qui ne transporte pas de marchandise dangereuse.

| NATURE | MARCHANDISES DANGEREUSES AUTORISÉ À ÊTRE TRANSPORTÉES EN RÉFÉRENCE DU CODE IMDG |
|---|---|
| Armes/Munitions | En référence à la réglementation applicable, le transport à bord du navire d'une arme de catégorie A, B, C et D est soumis à déclaration auprès de la compagnie. En référence à la procédure de la compagnie approuvée par l'administration, l'arme, les munitions sont remises à la compagnie avant l'embarquement. Durant la traversée, les armes et munitions sont stockés sous clé à bord du navire dans un local sécurisé. Ces armes et munitions sont restituées à son propriétaire lors du débarquement. Un maximum de 200 cartouches classées UN0012 et UN 0014 de la classe 1.4S est autorisé à être transporté par piéton. Ces cartouches sont rangées dans leurs boîtes d'origine. Ces cartouches ne doivent pas inclure de munitions contenant des projectiles explosifs ou incendiaires. |
| Oxygène médical | Le transport à usage médical de bouteilles d'oxygène est autorisé sous couvert d'une ordonnance d'un médecin. |
| Gaz butane/propane | Les passagers piétons sont autorisés à transporter des cartouches de gaz dans la limite maximum de 2 cartouches de 450 grammes. |
| Récipients d'aérosols ou de liquides inflammables | Un passager piéton est autorisé à transporter des produits d'hygiène courant dans ces bagages. La quantité nette totale de ces produits inflammables ne doit pas dépasser 2 kg ou 2 L maximum (exemple : 4 aérosols de 500 mL chacun). Ces articles incluent les produits tels que les fixatifs/laques pour cheveux, les parfums et les eaux de Cologne, fixateurs/vernis à ongles, etc. |

Art. 4. – La division 140 du règlement annexé à l’arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° Au 2 de l’article 140.4, aux 6 et 8 de l’article 140.5, à l’article 140.13, au 2 de l’article 140.14 et à l’article 140.15 : après les termes « Annexe 140-A.1 » sont ajoutés les termes « Liste des sociétés de classification habilitées et de leurs compétences respectives ».

2° Au 13 de l’article 140.6, entre les termes « le formulaire visé par l’Annexe 140-A.2 » et « dûment renseigné », sont insérés les termes « Mise à jour des équipements de la licence de station de bord et des coordonnées base SAR et contrôle des UHF pour les communications de bord dans les bandes comprises entre 450 et 470 Mhz ».

3° Aux 6 et 7 de l’article 140.19 et à l’article 140.22, après les termes « l’Annexe 140-A.3 » sont insérés les termes « Liste des Organismes habilités et de leurs compétences respectives ».

4° A l’annexe 140-A.1 :

a) dans le titre de la deuxième colonne des différents tableaux, les termes « Bureau Veritas » sont remplacés par « Bureau Veritas Marine & Offshore SAS » ;

b) Une dernière colonne est ajoutée au titre 1 rédigée comme suit :

| KOREAN REGISTER OF SHIPPING | |
|-----------------------------|---|
| | - |
| | H |
| | D |
| | H |
| | D |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |
| | H |

c) Idem pour le titre 2, rédigée comme suit :

| KOREAN REGISTER OF SHIPPING | |
|-----------------------------|---|
| | H |
| | D |
| | H |
| | H |
| | H |

d) Idem pour le titre 3, rédigée comme suit :

| KOREAN REGISTER OF SHIPPING | |
|-----------------------------|---|
| | H |
| | H |

e) Idem pour le titre 4, rédigée comme suit :

| KOREAN REGISTER OF SHIPPING | |
|-----------------------------|---|
| | - |
| | - |
| | - |

5° A l'annexe 140-A.3 :

a) Les termes « Bureau Veritas » sont remplacés par « Bureau Veritas Marine & Offshore SAS » ;

b) Au 4., après les termes « Le groupement des associations de propriétaires d'appareils à vapeur et électriques » est ajouté un tiret rédigé comme suit « - L'Association des Contrôleurs Indépendants » ;

c) Au 5., 6. et 7., après les termes « Le Lloyd's Register EMEA » est ajouté un dernier tiret rédigé comme suit : « - Korean Register of Shipping ».

Art. 5. – La division 211 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° Au 3 de l'article 211-2.04 :

a) Au premier alinéa, la phrase « La procédure de réalisation de l'essai doit être mentionnée dans le dossier de stabilité. A défaut une pesée du navire sera effectuée. » est supprimée ;

b) La phrase entre les termes « Lorsque le déplacement » et « des nouvelles caractéristiques du navire lège. » est remplacée et rédigée comme suit :

« Une expérience de stabilité sera effectuée afin de contrôler le respect des critères de stabilité lorsque le déplacement lège mesuré évolue comme suit :

Cas des navires dont le dernier dossier de stabilité a été approuvé il y a moins de 15 ans : écart supérieur à 5 %

Cas des navires dont le dernier dossier de stabilité a été approuvé il y a 15 ans ou plus : écart supérieur à 10%

Le cas échéant, l'armateur dispose d'un délai d'un an, à compter de la date de la dernière réalisation du contrôle périodique du déplacement, pour actualiser le dossier de stabilité des nouvelles caractéristiques du navire lège et obtenir son approbation.

Si ce délai s'avère insuffisant, le Directeur InterRégional de la Mer peut le prolonger dans la limite d'un an.

Les navires de pêche naviguant en 3ème, 4ème ou 5ème catégorie de navigation, dont la date de pose de quille est antérieure au 27/12/1984 et n'ayant pas subi de transformations majeures après cette date, ne sont pas soumis au contrôle périodique des caractéristiques du navire lège. » ;

c) Au dernier alinéa, entre les termes « la date de renouvellement correspond à la date de » et « visite périodique du certificat de franc-bord » sont insérés les termes « la dernière » et après les termes « certificat de franc-bord précisée par la société de classification habilitée » sont insérés les termes « , à laquelle on ajoute 5 ans. »

Art. 6. – La division 213 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° A l'article 213-1.03 :

a) Au 1, entre les mots « des dispositions des parties 3 et 4 du présent chapitre » et « relatives à la construction et à l'équipement » sont ajoutés les termes « ou de la section 1.2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire » ;

b) Au 5.2 est inséré un alinéa 5.2.2 rédigé comme suit : « voyages dans les eaux arctiques ; ou » ;

c) L'ancien alinéa 5.2.2 devient le 5.2.3 et les alinéas suivants sont renumérotés en conséquence.

2° A l'article 213-1.04 au premier alinéa, entre les termes « du présent chapitre » et « ne s'appliquent pas : » sont insérés les termes « et le paragraphe 1.1.1 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire ».

3° L'article 213-1.12 est modifié et rédigé comme suit :

«

1. Sauf indication contraire, le présent article s'applique à tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 400, à l'exception du paragraphe 3.5, qui s'applique uniquement, dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique, aux navires livrés le 31 décembre 1979 ou avant cette date, tels que définis au paragraphe 28.1 de l'article 213-1.

2. Les résidus d'hydrocarbures (boues) peuvent être évacués directement de la ou des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) dans des installations de réception au moyen du raccord normalisé de jonction des tuyautages d'évacuation visé à l'article 231-1.13 du présent chapitre ou par tout autre moyen d'élimination approuvé des résidus d'hydrocarbures (boues), tel qu'un incinérateur, une chaudière auxiliaire pouvant brûler les résidus d'hydrocarbures (boues) ou tout autre moyen acceptable qui doit être mentionné dans la rubrique 3.2 du modèle A ou B du Supplément au Certificat IOPP.

3. Une ou des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) doivent être installées et :

.1 doivent avoir une capacité suffisante, compte tenu du type de machines et de la durée du voyage, pour recevoir les résidus d'hydrocarbures (boues) qu'il n'est pas possible d'éliminer autrement en se conformant aux prescriptions de la présente Annexe ;

.2 doivent être munies d'une pompe réservée à l'évacuation qui soit capable d'aspirer le contenu de la ou des citernes à résidus d'hydrocarbures (boues) en vue d'évacuer les résidus d'hydrocarbures (boues) par les moyens décrits à l'article 213-1.12.2 ;

.3 ne doivent être munies d'aucun raccord d'évacuation avec le circuit d'assèchement des cales, la ou les citernes de stockage des eaux de cale polluées, le plafond de ballast ou les séparateurs d'eau et d'hydrocarbures ; toutefois :

.1 elles peuvent être équipées de dispositifs de vidange pourvus de soupapes à fermeture automatique à commande manuelle et de dispositifs permettant une surveillance visuelle ultérieure de l'eau déposée, qui soient raccordés à une citerne de stockage des eaux de cale polluées ou à un puisard, ou peuvent être équipées d'un autre dispositif, à condition que ce dernier ne soit pas raccordé directement au circuit de tuyautages d'évacuation des eaux de cale et

.2 les tuyautages d'évacuation des citernes à boues et les tuyautages d'évacuation des eaux de cale peuvent être raccordés à un tuyautage commun menant au raccord normalisé de jonction visé à la règle 13 ; le raccordement de ces deux circuits à l'éventuel tuyautage commun menant au raccord normalisé de jonction visé à l'article 213-1.13 ne doit pas permettre le transfert de boues vers le circuit d'assèchement des cales

.4 ne doivent être munies d'aucun tuyautage ayant un raccordement direct à la mer autre que le raccord normalisé de jonction visé à l'article 213-1.13 et

.5 doivent être conçues et construites de manière à faciliter le nettoyage et l'évacuation des résidus dans des installations de réception.

4. A bord des navires livrés avant le 1^{er} janvier 2017, l'agencement doit satisfaire aux dispositions du paragraphe 3.3 du présent article au plus tard à la date de la première visite de renouvellement effectuée le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date. »

4° A l'article 213-1.14, aux 5.1 et 5.4, entre les termes « à l'intérieur des zones spéciales » et « ou » sont insérés les termes « ou des eaux arctiques, »

5° A l'article 213-1.15 :

a) dans le titre A. après les termes « Rejets hors des eaux spéciales » sont ajoutés les termes « à l'exception des eaux arctiques » ;

b) dans le titre C. après les termes « Prescriptions applicables aux navires d'une jauge brute inférieure à 400 dans toutes les zones, à l'exception de la zone de l'Antarctique et des eaux arctiques » sont ajoutés les termes « et des eaux arctiques »

6° A l'article 213-1.34, dans le titre A. après les termes « Rejets hors d'une zone spéciale » sont ajoutés les termes « à l'exception des eaux arctiques »

7° Après la partie 10 est ajoutée une partie 11 intitulée « Recueil international des règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires » et rédigée comme suit :

« Règle 46 – Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

1. Recueil sur la navigation polaire désigne le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, composé d'une introduction, de parties I-A et II-A et de parties I-B et II-B, tel qu'il a été adopté par les résolutions MSC.385 (94) et MEPC.264 (68) et tel qu'il pourra être modifié, à condition que :

1. les amendements aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 1 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à un appendice d'une Annexe ; et

2. les amendements à la partie II-B du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés par le Comité de la protection du milieu marin conformément à son Règlement intérieur.

2. Eaux arctiques désigne les eaux qui sont situées au nord d'une ligne partant du point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W jusqu'au point de latitude 64°37',0 N et de longitude 035°27',0 W, qui s'étend ensuite le long d'une loxodromie jusqu'au point de latitude 67°03',9 N et de longitude 026°33',4 W et, de là, jusqu'au point de latitude 70°49',56 N et de longitude 008°59',61 W (Sørkapp, sur Jan Mayen), puis suit le littoral méridional de Jan Mayen jusqu'à 73°31',6 N et 019°01',0 E à l'île de Bjørnøya et, de là, l'arc de grand cercle jusqu'au point de

latitude 68°38',29 N et de longitude 043°23',08 E (cap Kanin Nos) puis, suivant le littoral septentrional du continent asiatique vers l'est, atteint le détroit de Béring et se prolonge ensuite vers l'ouest jusqu'au 60° degré de latitude nord pour atteindre Il'pyrskiy puis, suivant le 60° parallèle nord vers l'est, passe par le détroit d'Etolin et rejoint la côte septentrionale du continent nord-américain jusqu'à ce qu'elle atteigne au sud le 60° degré de latitude nord puis se poursuit vers l'est le long du 60° parallèle nord jusqu'au point de longitude 056°37',1 W et, de là, rejoint le point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W.

3. Eaux polaires désigne les eaux arctiques et/ou la zone de l'Antarctique.

Règle 47 – Application et prescriptions

1. Le présent chapitre s'applique à tous les navires exploités dans les eaux polaires.

2. Sauf disposition expresse contraire, tout navire visé au paragraphe 1 de la présente règle doit satisfaire aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 1 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en plus de satisfaire à toutes les autres prescriptions applicables de la présente Annexe.

3. Il faudrait appliquer le chapitre 1 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en tenant compte des recommandations additionnelles qui figurent dans la partie II-B dudit recueil. »

8° A l'article 213-2.03 à l'alinéa 1, entre les termes « Les prescriptions du présent chapitre relatives aux rejets » et « ne s'appliquent pas au rejet à la mer » sont insérés les termes « et du chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire »

9° A l'article 213-2.16 à l'alinéa 3, entre les termes « et du présent article » et « ont été respectées » sont insérés les termes « , et du chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire lorsque le navire est exploité dans les eaux arctique, »

10° Après la partie 9 est insérée une partie 10 intitulée « Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires » et rédigée comme suit :

« Règle 21 – Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

1. Recueil sur la navigation polaire désigne le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, composé d'une introduction, de parties I-A et II-A et de parties I-B et II-B, tel qu'il a été adopté par les résolutions MSC.385 (94) et MEPC.264 (68) et tel qu'il pourra être modifié, à condition que :

1. les amendements aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à un appendice d'une Annexe ; et
2. les amendements à la partie II-B du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés par le Comité de la protection du milieu marin conformément à son Règlement intérieur.

2. Eaux arctiques désigne les eaux qui sont situées au nord d'une ligne partant du point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W jusqu'au point de latitude 64°37',0 N et de longitude 035°27',0 W, qui s'étend ensuite le long d'une loxodromie jusqu'au point de latitude 67°03',9 N et de longitude 026°33',4 W et, de là, jusqu'au point de latitude 70°49',56 N et de longitude 008°59',61 W (Sørkapp, sur Jan Mayen), puis suit le littoral méridional de Jan Mayen jusqu'à 73°31',6 N et 019°01',0 E à l'île de Bjørnøya et, de là, l'arc de grand cercle jusqu'au point de latitude 68°38',29 N et de longitude 043°23',08 E (cap Kanin Nos) puis, suivant le littoral septentrional du continent asiatique vers l'est, atteint le détroit de Béring et se prolonge ensuite vers l'ouest jusqu'au 60° degré de latitude nord pour atteindre Il'pyrskiy puis, suivant le 60° parallèle nord vers l'est, passe par le détroit d'Etolin et rejoint la côte septentrionale du continent nord-américain jusqu'à ce qu'elle atteigne au sud le 60° degré de latitude nord puis se poursuit vers l'est le long du 60° parallèle nord jusqu'au point de longitude 056°37',1 W et, de là, rejoint le point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W.

3. Eaux polaires désigne les eaux arctiques et/ou la zone de l'Antarctique.

Règle 22 – Application et prescriptions

1. Le présent chapitre s'applique à tous les navires certifiés aptes à transporter des substances liquides nocives en vrac qui sont exploités dans les eaux polaires.

2. Sauf disposition expresse contraire, tout navire visé au paragraphe 1 de la présente règle doit satisfaire aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en plus de satisfaire à toutes autres prescriptions applicables de la présente Annexe.

3. Il faudrait appliquer le chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en tenant compte des recommandations additionnelles qui figurent dans la partie II-B dudit recueil. »

11° A l'appendice 4, section 1, l'alinéa 1.3 est complété par une phrase ainsi rédigée : « En outre, en vertu du chapitre 2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire, des critères de rejet plus rigoureux sont applicables dans les eaux arctiques. »

12° A la section 4, alinéa 4.4.3, les termes « la zone de l'Antarctique (zone maritime au sud du 60°S) » sont remplacés par « les eaux polaires »

13° A l'article 213-4.03, à l'alinéa 1, entre les termes « l'article 213-4.11 du présent chapitre » et « ne s'applique pas : » sont insérés les termes « et la section 4.2 du chapitre 4 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire »

14° Au 2.1 de l'article 213-4.09, la note de bas de page est supprimée et modifiée comme suit :

«

Pour les matériels installés avant le 1^{er} janvier 2010 à la Recommandation sur les normes internationales relatives aux effluents et les directives sur les essais de fonctionnement des installations de traitement des eaux usées, que l'Organisation a adoptées par la résolution MEPC.2 (VI) ; ou

Pour les matériels installés après le 1^{er} janvier 2010 et avant le 1^{er} janvier 2016 : aux Directives révisées sur l'application des normes relatives aux effluents et sur les essais de performance des installations de traitement des eaux usées, que le Comité de la protection du milieu marin a adoptées par la résolution MEPC.159 (55) ; ou

Pour les matériels installés après le 1^{er} janvier 2016 : aux Directives de 2012 sur l'application des normes relatives aux effluents et sur les essais de performance pour installations de traitement des eaux usées que le Comité de la protection du milieu marin a adoptées par la résolution MEPC.227 (64) »

15° Après la partie 6 est ajoutée une partie 7 intitulée « Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires » et rédigée comme suit :

« Règle 17 – Définitions

Aux fins de la présente Annexe :

1. Recueil sur la navigation polaire désigne le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, composé d'une introduction, de parties I-A et II-A et de parties I-B et II-B, tel qu'il a été adopté par les résolutions MSC.385 (94) et MEPC.264 (68) et tel qu'il pourra être modifié, à condition que :

1. les amendements aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 4 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à un appendice d'une Annexe ; et
2. les amendements à la partie II-B du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés par le Comité de la protection du milieu marin conformément à son Règlement intérieur.

2. Zone de l'Antarctique désigne la zone maritime située au sud du parallèle 60° S.

3. Eaux arctiques désigne les eaux qui sont situées au nord d'une ligne partant du point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W jusqu'au point de latitude 64°37',0 N et de longitude 035°27',0 W, qui s'étend ensuite le long d'une loxodromie jusqu'au point de latitude 67°03',9 N et de longitude 026°33',4 W et, de là, jusqu'au point de latitude 70°49',56 N et de longitude 008°59',61 W (Sørkapp, sur Jan Mayen), puis suit le littoral méridional de Jan Mayen jusqu'à 73°31',6 N et 019°01',0 E à l'île de Bjørnøya et, de là, l'arc de grand cercle jusqu'au point de latitude 68°38',29 N et de longitude 043°23',08 E (cap Kanin Nos) puis, suivant le littoral septentrional du continent asiatique vers l'est, atteint le détroit de Béring et se prolonge ensuite vers l'ouest jusqu'au 60° degré de latitude nord pour atteindre Il'pyrskiy puis, suivant le 60° parallèle nord vers l'est, passe par le détroit d'Etolin et rejoint la côte septentrionale du continent nord-américain jusqu'à ce qu'elle atteigne au sud le 60°e degré de latitude nord puis se poursuit vers l'est le long du 60° parallèle nord jusqu'au point de longitude 056°37',1 W et, de là, rejoint le point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W.

4. Eaux polaires désigne les eaux arctiques et/ou la zone de l'Antarctique.

Règle 18 – Application et prescriptions

1. Le présent chapitre s'applique à tous les navires exploités dans les eaux polaires auxquels ont été délivrés les certificats prévus par la présente Annexe.

2. Sauf disposition expresse contraire, tout navire visé au paragraphe 1 de la présente règle doit satisfaire aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 4 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en plus de satisfaire à toutes autres prescriptions applicables de la présente Annexe »

16° Au 1 l'article 213-5.03, après les termes « dans les articles 213-5.04, 06, 06 et 07 du présent chapitre » sont ajoutés les termes « et de la section 5.2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire, tel que défini à la règle 13.1 du présent chapitre. »

17° A l'article 213-5.07 :

a) Au 1, entre les termes « du présent chapitre » et « ne s'appliquent pas : » sont insérés les termes « et de la section 5.2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire » ;

b) Au 2, entre les termes « L'obligation d'être en route prescrite aux articles 213-5.4 et 6 » et « ne s'applique pas » sont insérés les termes « et au chapitre 5 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire »

18° Au 1 de l'article 213-5.10 entre les termes « des articles 213-05. 03, 04, 05 et 06 du présent chapitre » et « à l'évacuation des ordures. » sont insérés les termes « et de la section 5.2 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire » ; en conséquence, le terme « relatives » est remplacé par le terme « relatifs ».

19° Après la partie 2 est ajoutée une partie 3 intitulée « Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires » et rédigée comme suit :

« Règle 13 – Définitions.

Aux fins de la présente Annexe :

1. Recueil sur la navigation polaire désigne le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, composé d'une introduction, de parties I-A et II-A et de parties I-B et II-B, tel qu'il a été adopté par les résolutions MSC.385 (94) et MEPC.264 (68) et tel qu'il pourra être modifié, à condition que :

1. les amendements aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 5 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article 16 de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à un appendice d'une Annexe ; et
2. les amendements à la partie II-B du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés par le Comité de la protection du milieu marin conformément à son Règlement intérieur.

2. Eaux arctiques désigne les eaux qui sont situées au nord d'une ligne partant du point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W jusqu'au point de latitude 64°37',0 N et de longitude 035°27',0 W, qui s'étend ensuite le long d'une loxodromie jusqu'au point de latitude 67°03',9 N et de longitude 026°33',4 W et, de là, jusqu'au point de latitude 70°49',56 N et de longitude 008°59',61 W (Sørkapp, sur Jan Mayen), puis suit le littoral méridional de Jan Mayen jusqu'à 73°31',6 N et 019°01',0 E à l'île de Bjørnøya et, de là, l'arc de grand cercle jusqu'au point de latitude 68°38',29 N et de longitude 043°23',08 E (cap Kanin Nos) puis, suivant le littoral septentrional du continent asiatique vers l'est, atteint le détroit de Béring et se prolonge ensuite vers l'ouest jusqu'au 60° degré de latitude nord pour atteindre Il'pyskiy puis, suivant le 60° parallèle nord vers l'est, passe par le détroit d'Étolin et rejoint la côte septentrionale du continent nord-américain jusqu'à ce qu'elle atteigne au sud le 60° degré de latitude nord puis se poursuit vers l'est le long du 60° parallèle nord jusqu'au point de longitude 056°37',1 W et, de là, rejoint le point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W.

3. Eaux polaires désigne les eaux arctiques et/ou la zone de l'Antarctique.

Règle 14 – Applications et prescriptions

1. Le présent chapitre s'applique à tous les navires auxquels s'applique la présente Annexe qui sont exploités dans les eaux polaires.

2. Sauf disposition expresse contraire, tout navire visé au paragraphe 1 de la présente règle doit satisfaire aux dispositions relatives à l'environnement énoncées dans l'introduction et le chapitre 5 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en plus de satisfaire à toutes autres prescriptions applicables de la présente Annexe.

3. Il faudrait appliquer le chapitre 5 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire en tenant compte des recommandations additionnelles qui figurent dans la partie II-B dudit recueil. »

20° Au 4.1.3 de l'appendice intitulé « Modèle de registre des ordures » après les termes « Rejet d'ordures dans la mer effectué conformément aux règles 4, 5 ou 6 de l'Annexe V de MARPOL » sont ajoutés les termes « ou au chapitre 5 de la partie II-A du Recueil sur la navigation polaire : »

21° A l'article 213-6.20 à l'alinéa 1.3, entre les termes « mentionnées aux paragraphes 25 à 35 » et « de l'article 213-06.02 » sont ajoutés les termes « et 38 et 39 ».

22° A l'annexe 213-6.A9, dans la ligne 2 de la colonne intitulée « Critères d'utilisation », les termes « Résolution MEPC.184 (59) », avant les termes « adoptée le 17 juillet 2009 » sont remplacés par les termes « Résolution MEPC 259 (68) »

Art. 7. – La division 214 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° Au 10 de l'article 214-1.02, la phrase « L'inspecteur de la sécurité des navires, l'expert d'une société de classification reconnue ou toute autre personne nommément désignée par le ministre chargé de la marine marchande » est supprimée et remplacée comme suit :

« 1. cas général : l'expert d'une société de classification habilitée.

2. cas particulier où un navire ne possède que des engins de levage dont la CMU unitaire est inférieure à 1,5 tonne :

- toute personne qualifiée en application de l'article R 4323-24 du Code du travail dont le nom figure sur une liste tenue à la disposition de l'inspection du travail, ou
- tout expert exclusif d'un organisme d'inspection accrédité pour les vérifications de l'état de conformité des équipements de travail selon la norme NF EN ISO/ CEI 17020 : 2012 et selon le référentiel d'accréditation Cofrac correspondant, ou
- l'expert d'une société de classification habilitée. »

Art. 8. – La division 221 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° Au 1. l'article 221-I/01 les termes « alinéa 7 » suivants les termes « l'article 110-6 » sont remplacés par « alinéa 8 »

2° A l'article 221-I/02, la note de bas de page après le titre « Exemptions » est modifiée et rédigée comme suit : « Se reporter à la circulaire SLS.14/Circ. 115 sur la délivrance de certificats d'exemption en vertu de la convention SOLAS de 1974 et des amendements y relatifs. »

3° A l'article 221-II-1/02 sont ajoutés des alinéas 29, 30 et 31 rédigés comme suit :

« 29 « Recueil IGF » désigne le "Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair", que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adopté par la résolution MSC.391 (95) et tel qu'il pourra être modifié par l'Organisation, à condition que ces amendements soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I.

30 « Combustible à faible point d'éclair » désigne un combustible gazeux ou liquide ayant un point d'éclair inférieur à celui qui est autorisé en vertu de la règle II-2/4.2.1.1.

31 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. »

4° Au 4 de l'article 221-II-1/03-2, la note de bas de page est modifiée et rédigée comme suit :

« Se reporter aux "Directives pour l'entretien et la réparation des revêtements de protection" que le Comité de la sécurité maritime a adoptées par la circulaire MSC.1/Circ.1330. »

5° Au 3.1 de l'article 221-II-1/03-6 les deux notes de bas de page situées après les termes « L'accès en toute sécurité » sont regroupées sous une même note de bas de page.

6° Au 2 de l'article 221-II-1/03-12, au dernier paragraphe, après les termes « Il faut prendre des mesures » est ajoutée une note de bas de page rédigée comme suit : « Se reporter au Recueil de règles relatives aux niveaux de bruit à bord des navires, que l'OMI a adopté par la résolution A.468 (XII). »

7° Après le titre de la partie B « Compartimentage et stabilité », précédant l'article 221-II-1/04, est ajoutée une note de bas de page rédigée comme suit :

« Les règles relatives au compartimentage et à la stabilité des navires à passagers qui ont été adoptées à titre d'équivalent des dispositions de la partie B du chapitre II de la Convention internationale de 1960 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (résolution A.265 (VIII) de l'Organisation) peuvent être appliquées à la place des dispositions de la présente partie à condition qu'elles le soient dans leur intégralité. »

8° Après le titre « Stabilité à l'état intact » de l'article 221-II-1/05 est ajoutée une note de bas de page rédigée comme suit :

« Se reporter au Recueil de règles de stabilité à l'état intact pour tous les types de navires visés par les instruments de l'OMI, que l'Organisation a adopté par la résolution MSC.267 (85). »

9° A l'article 221-II-1/26 :

a) Après le titre de l'article 221-II-1/26 intitulé « Dispositions générales » est ajoutée une note de bas de page rédigée comme suit :

« Se reporter aux Directives intérimaires sur la sécurité des installations de moteurs à gaz naturel à bord des navires (résolution MSC.285 (86)) » ;

b) Au 11 de l'article 221-II-1/26, une note de bas de page est ajoutée après les termes « pour un régime d'exploitation normale en mer de la génératrice » ; elle est numérotée (3) et rédigée comme suit :

« Se reporter à l'article 221-II-2/4.2 intitulé "Dispositions relatives aux combustibles liquides, à l'huile de graissage et aux autres huiles inflammables »

10° A l'article 221-II-1/42 :

a) Au 2.6.1, le chiffre « 15 » après les termes « de l'article 221-II-1- » est remplacé par le chiffre « 13 » ; une note de bas de page est ajoutée après les termes « de l'article 221-II-1/13 » rédigée comme suit : « Avant le 1^{er} janvier 2009, la règle 13 était la règle 15. »

b) Au premier alinéa du 4.1.2, le chiffre « 15 » après les termes « de l'article 221-II-1- » est remplacé par le chiffre « 13 » ; une note de bas de page est ajoutée après les termes « de l'article 221-II-1/13.7.3.3 » rédigée comme suit :

« Avant le 1^{er} janvier 2009, la règle 13.7.3.3 était la règle 15.7.3.3. » ;

c) Au deuxième alinéa du 4.1.2 de l'article 221-II-1/42 le chiffre « 15 » après « l'article 221-II-1- » est remplacé par le chiffre « 13 » ; une note de bas de page est ajoutée après les termes « de l'article 221-II-1/13.7.2 » rédigée comme suit : « Avant le 1^{er} janvier 2009, la règle 13.7.2 était la règle 15.7.2. »

11° Les paragraphes 1 à 3 de l'article 221-II-1/55 sont modifiés et rédigés comme suit :

« 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, les installations électriques et les systèmes de stockage et de distribution de combustible à faible point d'éclair.

2. Généralités

1.1 La conception et les dispositifs envisagés pour les machines, les installations électriques et les systèmes de stockage et de distribution de combustible à faible point d'éclair peuvent s'écarter des prescriptions énoncées dans les parties C, D, E ou G, 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.

1.2 Les autres conceptions ou dispositifs envisagés qui s'écartent des prescriptions normatives des parties C, D, E ou G 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 l'Administration compte tenu des directives élaborées par l'Organisation (2) et doit inclure, au minimum, les éléments suivants :

1. spécification du type de navire, des machines, des installations électriques, des systèmes de stockage et de distribution de combustible à faible point d'éclair et des locaux intéressés ;

2. indication des prescriptions normatives auxquelles les machines, les installations électriques et les systèmes de stockage et de distribution de combustible à faible point d'éclair 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 et aux systèmes de stockage et de distribution de combustible à faible point d'éclair ou aux locaux intéressés qui sont visés par les prescriptions normatives pertinentes :

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, E ou G ; et

2. les critères de performance doivent être quantifiables et mesurables ;

5. description détaillée des autres conceptions et dispositifs envisagés, 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. »

15° Une partie G nouvelle est insérée après l'article 221-II-1/55 intitulée « Navire utilisant des combustibles à faible point d'éclair » et rédigée comme suit :

Article 221-II-1/56. – Application

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5, les dispositions de la présente partie s'appliquent aux navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair : dont le contrat de construction est passé le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date ;

1. en l'absence de contrat de construction, dont la quille est posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent le 1^{er} juillet 2017 ou après cette date ; ou

2. dont la livraison s'effectue le 1^{er} janvier 2021 ou après cette date.

3. Ces navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair doivent satisfaire aux prescriptions de la présente partie en plus de satisfaire à toutes les autres prescriptions applicables des présentes règles.

2 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4 et 5, un navire, quelle que soit sa date de construction, y compris si elle est antérieure au 1^{er} janvier 2009, qui est transformé pour utiliser des combustibles à faible point d'éclair le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date doit être considéré comme étant un navire utilisant des combustibles à faible point d'éclair à la date à laquelle une telle transformation a commencé.

3 Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 4 et 5, un navire utilisant des combustibles à faible point d'éclair, quelle que soit sa date de construction, y compris si elle est antérieure au 1^{er} janvier 2009, qui, le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date, décide d'utiliser des combustibles à faible point d'éclair différents de ceux qu'il avait initialement été autorisé à utiliser avant le 1^{er} janvier 2017 doit être considéré comme étant un navire utilisant des combustibles à faible point d'éclair à la date à laquelle une telle décision a été prise.

4 Les dispositions de la présente partie n'ont pas à s'appliquer aux transporteurs de gaz, tels que définis à la règle VII/11.2, qui :

1. utilisent leur cargaison comme combustible et satisfont aux prescriptions du Recueil IGC, tel que défini à la règle VII/11.1 ; ou

2. utilisent d'autres combustibles gazeux à faible point d'éclair, à condition que les systèmes de stockage et de distribution de combustible et les dispositifs prévus pour ces combustibles gazeux satisfassent aux prescriptions du Recueil IGC applicables au gaz utilisé en tant que cargaison.

5 Les dispositions de la présente partie ne s'appliquent pas aux navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploités par lui tant que celui-ci les utilise exclusivement pour un service public non commercial. Toutefois, les navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploités par lui, tant que celui-ci les utilise exclusivement pour un service public non commercial, sont incités à agir, dans la mesure où cela est raisonnable et est possible dans la pratique, d'une manière compatible avec les dispositions de la présente partie.

Règle 57 – Prescriptions applicables aux navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair

Sauf dans les cas prévus aux règles 56.4 et 56.5, les navires utilisant des combustibles à faible point d'éclair doivent satisfaire aux prescriptions du Recueil IGF.

12° A l'article 221-II-2/4 :

a) Le 2.1.4 est modifié et rédigé comme suit :

« à bord des navires de charge, auxquels la partie G du chapitre II-1 ne s'applique pas, on peut autoriser l'utilisation d'un combustible liquide ayant un point d'éclair inférieur aux chiffres indiqués à l'alinéa 2.1.1, par exemple le pétrole brut, à condition que ce combustible ne soit pas entreposé dans les locaux de machines et sous réserve de l'approbation de l'installation complète par l'Administration ; et » ;

b) Il est inséré un 2.1.5 rédigé comme suit :

« à bord des navires auxquels la partie G du chapitre II-1 s'applique, on peut autoriser l'utilisation d'un combustible liquide ayant un point d'éclair inférieur aux chiffres indiqués à l'alinéa 2.1.1 » ;

c) Une nouvelle phrase est insérée à la fin du 5.3.2.2 après les termes « de l'article 221-II-2/11.6.1.1 » rédigée comme suit :

« Dans le cas des navires-citernes construits le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date, un isolement ne doit pas empêcher le passage de grandes quantités de mélanges de vapeur, d'air ou de gaz inerte pendant le chargement de la cargaison et le ballastage ni pendant le déchargement conformément à la règle 11.6.1.2. »

13° A l'article 221-II-2/9

a) Au 7.1.1, la note de bas de page après les termes « d'une section libre » est modifiée et rédigée comme suit :

« Par "section libre", on entend, même dans le cas d'un conduit préalablement isolé, la section calculée à partir des dimensions intérieures du conduit, abstraction faite de l'isolant. » ;

b) Au 7.2.5, une note de bas de page est insérée à la fin de la phrase rédigée comme suit :

« Des schémas de ces dispositions figurent dans les Interprétations uniformes du chapitre II-2 de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1276). » ;

c) Au 7.5.1.1.3, une note de bas de page est insérée après les termes « un incendie à l'intérieur du conduit » rédigée comme suit :

« Se reporter aux recommandations publiées par l'Organisation internationale de normalisation, en particulier à la publication ISO 15371 : 2009, *Navires et technologie maritime – Systèmes d'extinction d'incendie des équipements de cuisine.* » ;

d) Le 7.4.4 est modifié et rédigé comme suit :

« Quelle que soit sa section, un conduit desservant plus d'un local d'habitation, local de service ou poste de sécurité d'entrepont doit être pourvu, à proximité de l'endroit où il traverse chacun des ponts de ces locaux, d'un volet coupe-fumée automatique qui puisse également être fermé manuellement depuis le pont protégé situé au-dessus de lui. Si, à l'intérieur d'une tranche verticale principale, un ventilateur dessert plus d'un local d'entrepont au moyen de conduits distincts, destinés chacun à un seul entrepont, chaque conduit doit être pourvu, à proximité du ventilateur, d'un volet coupe-fumée à commande manuelle. »

14° A l'article 221-II-2/11 :

a) Un dernier alinéa est ajouté à la fin du 6.2, après les mots « un risque d'inflation » rédigé comme suit :

« Dans le cas des navires-citernes construits le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date, les orifices doivent être disposés conformément à la règle 4.5.3.4.1. » ;

b) Au 6.3.2, avant les termes « Un moyen secondaire » sont insérés les termes « Il convient de prévoir » ;

c) Au 6.3.2, après les termes « prescrits au paragraphe 6.1.2 » est inséré un nouvel alinéa rédigé comme suit :

« De plus, dans le cas des navires-citernes construits le 1^{er} janvier 2017 ou après cette date, ce moyen secondaire doit être capable de prévenir les surpressions et les dépressions excessives en cas de dommage ou de fermeture accidentelle du moyen d'isolement prescrit à la règle 4.5.3.2.2. »

15° A l'article 221-II-2/20, le 3.1.2 est modifié et rédigé comme suit :

« 3.1.2.1 A bord des navires à passagers, le système de ventilation mécanique doit être indépendant des autres systèmes de ventilation. Il doit être utilisé de façon à produire au moins le nombre de renouvellements d'air prescrit au paragraphe 3.1.1 en permanence lorsque des véhicules se trouvent dans les espaces et locaux en question, sauf lorsqu'il existe un dispositif de contrôle de la qualité de l'air conforme au paragraphe 3.1.2.4. Les conduits de ventilation desservant les espaces à cargaison pouvant être rendus étanches de façon efficace doivent être séparés pour chacun de ces espaces. Le système doit pouvoir être commandé à partir d'un emplacement situé à l'extérieur de ces espaces.

3.1.2.2 A bord des navires de charge, les ventilateurs doivent normalement fonctionner en permanence et produire au moins le nombre de renouvellements d'air prescrit au paragraphe 3.1.1 lorsque des véhicules se trouvent à bord, sauf lorsqu'il existe un dispositif de contrôle de la qualité de l'air conforme au paragraphe 3.1.2.4. Si cela n'est pas possible, ils doivent fonctionner chaque jour pendant une période limitée dans la mesure où les conditions météorologiques le permettent et, dans tous les cas, pendant une période suffisamment longue avant le déchargement, à la fin de laquelle on doit vérifier qu'il n'y a pas de gaz dans les espaces rouliers ou les locaux à véhicules. Un ou plusieurs instruments portatifs de détection des gaz combustibles doivent être disponibles à bord à cette fin. Le système doit être absolument indépendant des autres systèmes de ventilation. Les conduits de ventilation desservant les espaces rouliers ou les locaux à véhicules doivent pouvoir être rendus étanches de façon

efficace et doivent être séparés pour chacun de ces espaces et locaux. Le système doit pouvoir être commandé à partir d'un emplacement situé à l'extérieur de ces espaces.

3.1.2.3 Le système de ventilation doit permettre d'empêcher la stratification de l'air et la formation de poches d'air.

3.1.2.4 Pour tous les navires, lorsqu'il existe un dispositif de contrôle de la qualité de l'air conforme aux Directives élaborées par l'Organisation (3), le système de ventilation peut être utilisé de manière à produire un nombre réduit de renouvellements d'air et/ou un volume réduit de ventilation. Un tel assouplissement ne s'applique pas aux espaces dans lesquels au moins dix renouvellements d'air par heure sont prescrits au paragraphe 3.2.2 de la présente règle ni aux espaces soumis aux règles 19.3.4.1 et 20-1. »

16° A l'article 221-II-2/20-1 :

a) Au 2.2, une note de bas de page est ajoutée après les termes « avant le 1^{er} juillet 2012 » rédigée comme suit :

« Se reporter à la Recommandation sur les mesures de sécurité applicables aux transporteurs de véhicules existants qui transportent des véhicules à moteur ayant dans leur réservoir de l'hydrogène comprimé ou du gaz naturel comprimé destiné à leur propre propulsion (MSC.1/Circ...). » ;

b) Au 3.1, une note de bas de page est ajoutée après les termes « dans un mélange explosible de méthane et d'air » rédigée comme suit :

« Se reporter aux recommandations de la Commission électrotechnique internationale, en particulier à la publication 60079 de la CEI. » ;

17° A l'article 221-II-2/22, une note de bas de page est ajoutée après le titre de l'alinéa 3 intitulé « 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). »

18° A l'annexe 221-II-2/A.2 :

a) Au 3.1.2 du chapitre VI une note de bas de page est ajoutée après les termes « directives élaborées par l'OMI » rédigée comme suit :

« Se reporter aux Directives relatives aux critères d'efficacité et d'essai et à l'inspection des liquides émulseurs à haut foisonnement utilisés dans les dispositifs fixes d'extinction de l'incendie (MSC/Circ.670). » ;

b) Au 3.1.3 du chapitre VI une note de bas de page est ajoutée après les termes « directives élaborées par l'OMI. » rédigée comme suit :

« Se reporter aux Directives pour l'approbation de dispositifs fixes d'extinction à mousse à haut cloisonnement (MSC.1/Circ.1384). » ;

c) Au 3.1.13 du chapitre VI, une note de bas de page est ajoutée après les termes « une technique de calcul hydraulique » rédigée comme suit :

« Si l'on utilise la méthode Hazen-Williams, il faudrait retenir les valeurs ci-après pour le coefficient de frottement "C" applicable aux différents types de tuyaux susceptibles d'être utilisés : Type de tuyaux C

Acier doux, noir ou galvanisé 100

Cuivre et alliages de cuivre 150 Acier inoxydable 150 » ;

d) Au 2.4 du chapitre VII, une note de bas de page est insérée après les termes « des directives élaborées par l'OMI » rédigée comme suit :

« Se reporter aux Directives révisées pour l'approbation des dispositifs fixes de lutte contre l'incendie à base d'eau destinés aux espaces rouliers et aux locaux de catégorie spéciale (MSC.1/Circ.1430). »

19° A l'article 221-III/19 :

a) Au 3.4.3, une note de bas de page est ajoutée après les termes « d'un exercice d'abandon du navire » et rédigée comme suit :

« Se reporter aux circulaires MSC.1/Circ.1326 et MSC.1/Circ.1327 » ;

b) Au 4.2.5, une note de bas de page est ajoutée après les termes « dans les recommandations élaborées par l'Organisation » rédigée comme suit :

« Se reporter aux Recommandations révisées concernant l'entrée dans les espaces clos à bord des navires, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.1050 (27). »

20° A l'article 221-III/20 :

a) Au 9, la note de bas de page après les termes « doivent faire l'objet d'un entretien » doit être rattachée à la note de bas de page (2) rédigée comme suit :

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

b) Au 11.1.4, après les termes « des directives élaborées par l'Organisation », la note de bas de page doit être rattachée à la note de bas de page (2) rédigée comme suit :

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

21° A l'article 221-IV/05 :

a) une note de bas de page (1) est ajoutée après le titre de la partie B intitulée « Engagement des gouvernements contractants » rédigée comme suit :

« 1 Chaque Gouvernement contractant n'est pas tenu de fournir tous les services de radiocommunications 2 Il faudrait spécifier que les installations à terre doivent couvrir les diverses zones océaniques. » ;

b) Les notes de bas de page suivantes sont renumérotées en conséquence.

22° A l'article 221-V/1, aux 4.1 et 4.2 après les termes « quelconque » et « internationaux » est insérée une même note de bas de page rédigée comme suit :

« Cf. division 222 »

23° A l'article 221-VI/07 :

a) une note de bas de page est ajoutée après le titre de l'article rédigée comme suit :

« Se reporter au Recueil de règles pratiques pour la sécurité du chargement et du déchargement des vraquiers, adopté par l'Organisation Maritime Internationale à la résolution A.862 (20), telle que modifiée. » ;

b) Les notes de bas de page suivantes sont renumérotées en conséquence.

24° A l'article 221-VII, une note de bas de page est ajoutée après le titre « Chapitre VII : Transport de marchandises dangereuses » rédigée comme suit :

« Se reporter aux Principes généraux applicables aux systèmes de comptes rendus de navires et aux prescriptions en matières de notification, y compris directives concernant la notification des événements mettant en cause des marchandises dangereuses, des substances nuisibles et/ou des polluants marins, adoptés par l'Organisation (résolution A.851 (20)). »

25° A l'article 221-VII/04, le dernier alinéa commençant par les termes « en outre, avant l'appareillage » est supprimé.

26° Un chapitre XIV est inséré après le chapitre 221-XIII intitulé « Mesures de sécurité applicables aux navires exploités dans les eaux polaires » et rédigé comme suit :

Article 221-XIV/1. – Définitions

Aux fins du présent chapitre :

1. Recueil sur la navigation polaire désigne le Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires, composé d'une introduction, des parties I-A et II-A et des parties I-B et II-B, tel qu'il a été adopté par la résolution MSC.385 (94) et par la résolution du Comité de la protection du milieu marin (4) à condition que :

1. les amendements aux dispositions relatives à la sécurité de l'introduction et de la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés, soient mis en vigueur et prennent effet conformément aux dispositions de l'article VIII de la présente Convention relatives aux procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du chapitre I ; et

2. les amendements à la partie I-B du Recueil sur la navigation polaire soient adoptés par le Comité de la sécurité maritime conformément à son Règlement intérieur.

2. Zone de l'Antarctique désigne la zone maritime située au sud du parallèle 60° S.

3. Eaux arctiques désigne les eaux qui sont situées au nord d'une ligne partant du point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W jusqu'au point de latitude 64°37',0 N et de longitude 035°27',0 W, qui s'étend ensuite le long d'une loxodromie jusqu'au point de latitude 67°03',9 N et de longitude 026°33',4 W et de là le long d'une loxodromie jusqu'au point de latitude 70°49',56 N et de longitude 008°59',61 W (jusqu'à Sørkapp, sur Jan Mayen), puis suit le littoral méridional de Jan Mayen jusqu'à 73°31',6 N et 19°01',0 E en suivant l'île de Bjørnøya et, de là, l'arc de grand cercle jusqu'au point de latitude 68°38',29 N et de longitude 043°23',08 E (cap Kanin Nos) puis, suivant le littoral septentrional du continent asiatique vers l'est, atteint le détroit de Béring et se prolonge ensuite vers l'ouest jusqu'au 60° degré de latitude nord pour atteindre Il'pyrskiy puis, suivant le 60° parallèle nord vers l'est, passe par le détroit d'Étolin et rejoint la côte septentrionale du continent nord-américain jusqu'à ce qu'elle atteigne au sud le 60° degré de latitude nord puis se poursuit vers l'est le long du 60e parallèle nord jusqu'au point de longitude 056°37',1 W et, de là, rejoint le point de latitude 58°00',0 N et de longitude 042°00',0 W.

4. Eaux polaires désigne les eaux arctiques et/ou la zone de l'Antarctique.

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

6. 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.

Article 221-XIV/2. – Application

1. Sauf disposition expresse contraire, le présent chapitre s'applique aux navires exploités dans les eaux polaires, auxquels a été délivré un certificat en vertu des dispositions du chapitre I de la convention SOLAS.
2. Les navires construits avant le 1^{er} janvier 2017 doivent satisfaire aux prescriptions pertinentes du Recueil sur la navigation polaire au plus tard à la date de la première visite intermédiaire ou de renouvellement, selon celle qui intervient en premier, après le 1^{er} janvier 2018.
3. En appliquant la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire, il faudrait tenir compte des recommandations additionnelles qui figurent dans la partie I-B du Recueil sur la navigation polaire.
4. Le présent chapitre ne s'applique pas aux navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploités par lui tant que celui-ci les utilise exclusivement pour un service public non commercial. Toutefois, les navires appartenant à un Gouvernement contractant ou exploités par lui tant que celui-ci les utilise exclusivement pour un service public non commercial sont incités à se conduire, dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique, d'une manière compatible avec le présent chapitre.
5. Aucune disposition du présent chapitre ne porte atteinte aux droits ou obligations qu'ont les États en vertu du droit international.

Article 221-XIV/3. – Prescriptions applicables aux navires auxquels s'applique le présent chapitre

1. Les navires auxquels s'applique le présent chapitre doivent satisfaire aux prescriptions énoncées dans les dispositions relatives à la sécurité de l'introduction et aux dispositions énoncées dans la partie I-A du Recueil sur la navigation polaire et doivent, en plus de satisfaire aux prescriptions des règles I/7, I/8, I/9 et I/10 qui sont applicables, faire l'objet des visites et obtenir les certificats prévus aux termes dudit Recueil.
2. Les navires auxquels s'applique le présent chapitre qui détiennent un certificat délivré en vertu des dispositions du paragraphe 1 doivent être soumis au contrôle prévu par les règles I/19 et XI-1/4. A cette fin, un tel certificat doit être considéré comme un certificat délivré conformément à la règle I/12 ou à la règle I/13.

Article 221-XIV/4. – Autres conceptions et dispositifs

1. La présente règle a pour objectif de fournir une méthodologie en ce qui concerne les autres conceptions et dispositifs pour la structure, les machines et les installations électriques, les dispositifs de protection contre l'incendie et les engins et dispositifs de sauvetage.
2. L'aménagement de la structure, les machines et les installations électriques, les méthodes de conception et dispositifs envisagés pour garantir la protection contre l'incendie, ainsi que les engins et dispositifs de sauvetage, peuvent s'écarter des prescriptions normatives des chapitres 3, 6, 7 et 8 du Recueil sur la navigation polaire, à condition que ces autres conceptions et dispositifs respectent l'esprit des prescriptions fondées sur les objectifs et prescriptions fonctionnelles pertinentes et garantissent un degré de sécurité équivalent à celui qu'offrent les prescriptions énoncées dans ces chapitres.
3. Les autres conceptions ou dispositifs qui s'écartent des prescriptions normatives des chapitres 3, 6, 7 et 8 du Recueil sur la navigation polaire doivent faire l'objet d'une analyse technique et ces conceptions ou dispositifs doivent être évalués et approuvés conformément aux Directives approuvées par l'Organisation (5).
4. Mention doit être portée, dans le Certificat pour navire polaire et dans le Manuel d'exploitation dans les eaux polaires du navire, comme l'exige le Recueil sur la navigation polaire, des autres conceptions ou dispositifs s'écartant des prescriptions normatives, accompagnée d'une description des mesures et conditions techniques et opérationnelles en vertu desquelles une dérogation a été accordée. »

Art. 9. – La division 222 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° A l'article 222-6.12, alinéa 1 :

- a) Après les termes « Sur tout navire », les termes « le journal de mer et le » sont remplacés par « un » ;
- b) Les termes « prévus par la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 sont » sont supprimés ; en conséquence, cette phrase et la phrase suivante sont rédigées comme suit :

« Sur tout navire, un livre de bord coté est tenu. Ce livre, dont toutes les indications doivent être portées à l'encre, est visé chaque jour par le capitaine. Le Journal passerelle, le journal machine et le journal radio constituent le livre de bord du navire. »

Art. 10. – La division 226 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° A l'article 226-6.01, alinéa 1 :

- a) Après les termes « Sur tout navire », les termes « le journal de mer et le » sont supprimés et remplacés par « un ».
- b) Les termes « prévus par la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 sont » sont supprimés ; en conséquence, cette phrase et la phrase suivante sont rédigées comme suit :

« Sur tout navire, un livre de bord coté est tenu. Ce livre, dont toutes les indications doivent être portées à l'encre, est visé chaque jour par le capitaine. Le journal passerelle, le journal machine et le journal radio constituent le livre de bord du navire. »

Art. 11. – La division 228 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° A l'article 228-1.07, le dernier paragraphe après les termes « A la demande de l'exploitant » est supprimé.

2° A l'alinéa 1 de l'article 228-10.07, après les termes « Sur tout navire, » sont supprimés les termes « le journal de mer prévu par la loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 doit être complété du » et remplacés par le terme « un » ; après les termes « livre de bord » sont ajoutés les termes « doit être tenu. »

Art. 12. – La division 236 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° A l'article 236-3.01, l'alinéa 2 est supprimé.

Art. 13. – La division 333 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° A l'article 333-1.17 :

a) Au 1, les termes « la station » sont remplacés par « les stations » ; en conséquence, le terme « adresse » est remplacé par le terme « adressent » ;

b) Au 2, les termes « de renouvellement tous les deux ans » sont supprimés ;

c) Au 5, entre les termes, « L'agrément reste valable sous réserve de visites périodiques, » et « deux ans plus ou moins trois mois », les termes « tous les » sont remplacés par « l'intervalle entre les visites étant fixé » et les dispositions suivantes sont ajoutées :

« Faute de visite effectuée dans l'intervalle ci-dessus, l'agrément est suspendu.

La suspension est notifiée à la station de contrôle et d'entretien par le chef de centre de sécurité des navires compétent.

Faute de mise en conformité de la station intervenant dans les six mois après la date de notification, l'agrément est retiré. »

2° A l'Annexe 333-1.A.3, après le titre « Rapport d'inspection d'une station de révision de radeaux de sauvetage », au niveau de la deuxième case à cocher, le terme « de renouvellement » est remplacé par « périodique ».

3° A l'article 333-2.01, un deuxième alinéa est ajouté inséré comme suit :

« Les radeaux de survie légalement fabriqués et /ou commercialisés dans un autre Etat membre de l'Union européenne, de l'Espace Economique Européen ou en Turquie sont considérés comme étant équivalents, à moins que le niveau exigé en terme de sécurité, de santé et d'aptitude à l'emploi ne puisse être atteint ou évalué, compte tenu des résultats des essais et contrôles effectués dans ces Etats. »

4° Un chapitre 333-5 est ajouté après l'Annexe 333-4.A.1 rédigé comme suit :

« CHAPITRE 333-5

Installation des radeaux de capacité supérieure ou égale à 50 personnes

Examen des plans

Pour chaque installation, la procédure d'examen des plans est la suivante :

Transmission du plan du navire au fabricant des radeaux par l'exploitant. Le plan doit indiquer la position de stockage des radeaux ainsi que le nombre de membres d'équipage prévu pour la mise en oeuvre des radeaux de chaque bord.

Le fabricant des radeaux après étude renvoie deux plans à l'exploitant :

Le premier indique la position des radeaux déployés avec ses lignes d'amarrage et tous les équipements associés (poulies, taquets, winches, split tubes...), les charges de rupture des équipements installés doivent être indiqués sur le plan.

Le second plan précise la procédure et les instructions de mise en oeuvre des radeaux en y détaillant chaque phase.

Ces deux plans, visés par le fabricant, sont transmis à l'autorité compétente dans le cadre de l'étude du navire. Une copie est conservée à bord au fin de la formation/familiarisation de l'équipage.

Installation des radeaux

L'installation des radeaux est contrôlée par des personnes agréées par le fabricant. Un compte rendu d'installation formalise la liste des points de contrôles effectués par l'installateur conformément aux recommandations du fabricant. Une copie de ce compte rendu est transmise à l'autorité compétente.

Validation des installations

Un essai de déploiement est systématiquement effectué pour valider chaque nouvelle configuration prenant en compte la position des radeaux et le nombre de radeaux installés sur un même bord. Les essais de déploiement doivent permettre de valider le bon fonctionnement des installations et la pertinence de la procédure et des instructions. »

Art. 14. – La division 401 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est abrogée.

Art. 15. – La division 431 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée comme suit :

1° A L'article 431.7 les termes « aux directives OMI/OIT sur le chargement des cargaisons dans des conteneurs ou des véhicules » sont remplacés par : « au *Code de bonnes pratiques OMI/OIT/CEE-ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport*(6) (Code CTU (7)) et en tenant compte des renseignements supplémentaires dont dispose le document d'information connexe(8). »

Art. 16. – Les dispositions du présent arrêté entreront en vigueur au lendemain de sa publication au *Journal officiel* de la République française.

Art. 17. – Sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités, les dispositions du présent arrêté sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises.

Art. 18. – La ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 20 décembre 2016.

Pour la ministre et par délégation :
Le directeur des affaires maritimes,
T. COQUIL

(1) La déclaration de conformité au travail maritime, partie II, est remplie par l'armateur au titre de la certification sociale tel que défini à l'article 1 du décret n° 84-810. Celle-ci est uniquement visée par le chef de centre de sécurité des navires compétent.

(2) Se reporter aux Directives sur les autres conceptions et dispositifs dans le cadre des chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1212) et aux Directives pour l'approbation de variantes et d'équivalences de la manière prévue dans divers instruments de l'OMI (MSC.1/Circ.1455).

(3) Se reporter aux Directives révisées sur la conception des systèmes de ventilation des espaces rouliers à cargaison et recommandations relatives à l'exploitation (MSC/Circ.1515).

(4) Se reporter à la résolution du Comité de la protection du milieu marin portant adoption du Recueil international de règles applicables aux navires exploités dans les eaux polaires.

(5) Se reporter aux Directives pour l'approbation des variantes et des équivalences que prévoient divers instruments de l'OMI (MSC.1/Circ.1455), aux Directives sur les autres conceptions et dispositifs dans le cadre des chapitres II-1 et III de la Convention SOLAS (MSC.1/Circ.1212) et aux Directives sur les autres conceptions et dispositifs pour la protection contre l'incendie (MSC/Circ.1002), selon le cas.

(6) cf. circulaire OMI MSC.1/Circ.1497.

(7) Le texte du Code CTU et le Document d'information s'y rapportant peuvent également être téléchargés à partir du site Web de la CEE-ONU à l'adresse <http://www.unece.org/trans/wp24/guidelinespackingctus/intro.html>.

(8) cf. circulaire OMI MSC.1/Circ.1498.