

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

**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 plates-formes en mer (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 4 novembre 1993 (1)**

NOR : MAEJ1404833D

Le Président de la République,

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

Vu la Constitution, notamment ses articles 52 à 55 ;

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

Vu le décret n° 58-905 du 27 septembre 1958 portant publication de l'acte final de la conférence maritime des Nations unies et de la convention relative à la création d'une organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime du 6 mars 1948 ;

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

Vu le décret n° 83-874 du 27 septembre 1983 portant publication de la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (ensemble deux protocoles et une annexe), faite à Londres le 2 novembre 1973, telle que modifiée par le protocole de 1978 relatif à ladite convention (ensemble une annexe), fait à Londres le 17 février 1978 ;

Vu le décret n° 96-663 du 22 juillet 1996 portant publication de la convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (ensemble une annexe), signée par la France le 13 septembre 1991,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – La résolution A. 765 (18) relative aux directives sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plates-formes en mer (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 4 novembre 1993, sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

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

Fait le 13 mars 2014.

FRANÇOIS HOLLANDE

Par le Président de la République :

*Le Premier ministre,*  
JEAN-MARC AYRAULT

*Le ministre des affaires étrangères,*  
LAURENT FABIUS

(1) La présente résolution est entrée en vigueur le 4 novembre 1993.

#### RÉSOLUTION A. 765 (18)

RELATIVE AUX DIRECTIVES SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES ET AUTRES OBJETS FLOTTANTS REMORQUÉS,  
Y COMPRIS LES INSTALLATIONS, OUVRAGES ET PLATES-FORMES EN MER (ENSEMBLE UNE ANNEXE)

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT l'article 15 j) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale qui a trait aux fonctions de l'Assemblée liées à l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires et à la lutte contre cette pollution,

NOTANT que le remorquage de navires et autres objets flottants, y compris les installations, ouvrages et plates-formes, est une pratique courante,

NOTANT ÉGALEMENT que, dans certaines circonstances, des remorquages ont constitué un danger potentiel pour la navigation et l'environnement,

RECONNAISSANT qu'il est nécessaire d'établir des directives en vue de réduire au minimum les risques pour la navigation que présentent les navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plates-formes, qui se sont détachés du navire-remorqueur et sont partis à la dérive, se sont échoués ou ne peuvent plus être contrôlés,

AYANT EXAMINÉ la recommandation faite par le Comité de la sécurité maritime à sa soixante et unième session,

1. ADOPTE les Directives sur la sécurité des navires et autres objets flottants remorqués, y compris les installations, ouvrages et plates-formes en mer, dont le texte est reproduit en annexe à la présente résolution ;

2. RECOMMANDE aux Gouvernements de tenir compte de ces directives lorsqu'ils prendront des décisions concernant la sécurité du remorquage des navires et autres objets flottants, y compris les installations, ouvrages et plates-formes.

## A N N E X E

### DIRECTIVES SUR LA SÉCURITÉ DES NAVIRES ET AUTRES OBJETS FLOTTANTS REMORQUÉS, Y COMPRIS LES INSTALLATIONS, OUVRAGES ET PLATES-FORMES EN MER

#### Planification de la route

1. Il faudrait établir le plan de route à l'avance en tenant compte de facteurs tels que les conditions météorologiques prévues, les courants de marées et autres courants, la taille, la forme, l'exposition aux vents et le déplacement du convoi et tout risque pour la navigation à éviter. Il conviendrait de tenir compte des conseils de routage météorologiques éventuellement disponibles. Il faudrait examiner soigneusement la question du nombre de navires remorqueurs à utiliser, de leurs dimensions et de la force de traction effective qu'ils exercent sur les bittes.

2. Il conviendrait de prévoir un plan d'urgence pour le cas où des conditions météorologiques défavorables se présenteraient, notamment en ce qui concerne les dispositions à prendre pour la mise à la cape ou à l'abri.

3. Lorsque l'opération de remorquage doit être soumise à l'agrément d'une autorité, tout certificat délivré devrait indiquer la route générale envisagée et les conditions particulières applicables, en précisant aussi la responsabilité et les pouvoirs du capitaine ou de la personne ayant le commandement du remorqueur et de l'opération de remorquage pour ce qui est de s'écarter de la route proposée au cas où les circonstances le justifieraient.

#### Préparation

4. Le train de remorque devrait montrer les feux de navigation et les marques prescrits par le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, tel que modifié, et, si du personnel est présent à bord, émettre les signaux sonores prévus par cet instrument. Il conviendrait de vérifier soigneusement la fiabilité des feux et des signaux sonores ainsi que leur aptitude à fonctionner pendant toute la durée du voyage. Il conviendrait de prévoir une duplication de ces feux lorsque cela est possible dans la pratique.

5. Avant le départ, il conviendrait de vérifier l'étanchéité du remorqué en procédant à une inspection des dispositifs de fermeture de toutes les écoutilles, vannes, conduites d'aération et autres ouvertures par lesquelles l'eau pourrait pénétrer dans l'unité remorquée et affecter sa stabilité. Il devrait également être confirmé que toutes les portes et autres dispositifs de fermeture étanches à l'eau à l'intérieur de la coque sont bien hermétiquement fermés et, le cas échéant, que tous les panneaux de fermeture amovible sont en place.

6. Il faudrait examiner soigneusement l'assujettissement de la cargaison, du matériel et des provisions de bord transportés par le remorqué ainsi que le matériel utilisé pour les protéger contre les intempéries pour s'assurer qu'ils sont adéquats pour la traversée.

7. Lorsqu'il y a lieu, le gouvernail devrait être maintenu dans l'axe du navire et des mesures devraient être prises pour empêcher l'arbre porte-hélice de tourner.

8. Le remorqué devrait avoir un tirant d'eau et une assiette adaptés au voyage prévu.

9. Le remorqué devrait avoir une stabilité à l'état intact suffisante dans les différentes conditions de charge et de ballastage envisagées pendant la traversée.

10. Le remorqué devrait être muni d'une ancre pouvant le retenir par mauvais temps, qui soit solidement attachée à une chaîne ou à un fil d'acier et puisse être mouillée en cas d'urgence par des personnes se trouvant à bord de l'unité remorquée ou montant à bord dans ce dessein à moins que cela ne soit rendu impossible en pratique par la conception ou l'état de l'unité remorquée.

11. Des engins de sauvetage consistant en brassières et bouées de sauvetage devraient être prévus chaque fois que la présence de personnel à bord du remorqué est envisagée, même si ce n'est que pour de brèves périodes. Il devrait aussi être prévu des radeaux de sauvetage si le personnel doit rester à bord pendant de plus longues périodes. Chaque fois que du personnel est en permanence à bord de l'unité remorquée, l'équipage chargé du mouillage devrait avoir à sa disposition suffisamment d'eau et de vivres, une cuisine et des installations sanitaires, du matériel radioélectrique, y compris des moyens de communication avec le navire remorqueur, des signaux de détresse, des engins de sauvetage et du matériel de lutte contre l'incendie.

12. Des moyens d'embarquement devraient être grésés de chaque côté du remorqué de sorte que le personnel du navire remorqueur puisse monter à bord à tout moment.

13. Toute unité remorquée, qu'elle ait ou non du personnel à bord, devrait être munie d'un certificat attestant qu'elle est apte à être remorquée.

14. Pour réduire le risque de pollution, le remorqué devrait avoir à bord uniquement la quantité d'hydrocarbures nécessaire à sa sécurité et/ou à celle du navire remorqueur et à leur exploitation normale, à condition que l'enlèvement des hydrocarbures de l'unité remorquée n'entraîne aucun risque pour l'environnement.

### **Dispositifs de remorquage**

15. Les dispositifs et méthodes de remorquage devraient être conçus de façon à réduire au maximum les risques pour le personnel au cours des opérations de remorquage.

16. Les dispositifs de remorquage devraient être adaptés à l'unité remorquée et avoir une résistance suffisante.

17. La conception et la disposition des éléments de remorquage devraient être adaptées aux conditions normales et aux situations d'urgence.

18. Il faudrait disposer d'un matériel de réserve suffisant pour reconstituer intégralement les dispositifs de remorquage, à moins que cela ne soit pas possible en pratique.

19. Des dispositifs de remorquage auxiliaires ou de secours devraient être prévus à bord du remorqué de manière à ce qu'il puisse être rapidement récupéré par le navire remorqueur en cas de défaillance du système de remorquage principal ou du matériel auxiliaire.

### **Le remorquage**

20. L'opération de remorquage devrait être confiée à un capitaine compétent d'un navire remorqueur. Les autres membres du personnel chargé du remorquage devraient avoir l'expérience requise et être en nombre suffisant.

21. Le train de remorque ne devrait pas prendre la mer avant que le navire remorqueur ainsi que les dispositifs de remorquage, de fermeture et d'arrimage du remorqué aient été inspectés et jugés satisfaisants par le capitaine du navire remorqueur/le capitaine du remorqué et, lorsque cela est jugé nécessaire, par une autre personne compétente.

22. Dans les cas spéciaux, où le train de remorque est exposé à des risques accrus du fait de circonstances ou de facteurs particuliers, ou lorsque le risque ne peut pas être évalué sur la seule base des connaissances et de l'expérience de la navigation et de la mer, le propriétaire ou le capitaine du navire remorqueur/le capitaine du remorqué devrait effectuer une visite conformément aux directives d'une autorité ou d'un organisme compétent, selon qu'il convient.

23. Dans les cas spéciaux mentionnés au paragraphe 22, les autorités de l'Etat côtier devraient être informées à l'avance de l'opération de remorquage et, après le départ, les stations radiocôtières ou les gardes-côtes devraient être tenus au courant de sa progression.

### **Manuels de remorquage et d'exploitation**

24. Pour le remorquage des navires et autres objets flottants, y compris les installations, ouvrages et plates-formes, des prescriptions spéciales relatives au remorquage, dont il convient de tenir dûment compte, devraient être énoncées dans les manuels de remorquage et/ou d'exploitation de telles unités (selon qu'il convient), et des exemplaires de ces manuels devraient être fournis au capitaine du remorqueur et à la (aux) personne(s) responsable(s) de l'opération de remorquage.

### **Cas d'urgence**

25. Si le remorqué constitue un danger immédiat pour la navigation, les ouvrages au large ou le littoral parce qu'il est à la dérive ou pour toute autre raison, le capitaine du navire remorqueur est tenu, aux termes de la règle V/2 de SOLAS, d'en informer, par tous les moyens dont il dispose, les navires dans le voisinage ainsi que les autorités compétentes par l'intermédiaire du premier point de la côte avec lequel il peut communiquer.

26. Dans tous les cas, les dispositions prises pour récupérer l'unité remorquée, au cas où elle partirait à la dérive, doivent être conformes aux bons usages maritimes et tenir compte des conditions météorologiques saisonnières et de la zone d'exploitation.