

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

**Arrêté du 20 mai 2011 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987
relatif à la sécurité des navires (modification de la division 223 du règlement annexé)**

NOR : DEVT1113464A

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement,

Vu le décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution ;

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

Vu l'avis de la Commission centrale de sécurité dans sa 846^e session en date du 4 mai 2011,

Arrête :

Art. 1^{er}. – Le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifié conformément aux dispositions des articles 2 à 6 ci-après.

Art. 2. – Le premier paragraphe de l'article 223.02, intitulé « Classes des navires à passagers » de la division 223 « Navires à passagers effectuant des voyages nationaux » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est remplacé comme suit :

« Pour les engins à passagers à grande vitesse, les catégories définies au chapitre 1^{er}, paragraphes 1.4.10 et 1.4.11, du recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 1994 ou chapitre 1^{er}, paragraphes 1.4.12 et 1.4.13, dans sa version actualisée de 2000 sont d'application. »

L'article 223.03, intitulé « Définitions » de la division 223 « Navires à passagers effectuant des voyages nationaux » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est remplacé comme suit :

Le paragraphe 1.3 est remplacé comme suit :

« Recueil HSC : le "recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse", contenu dans la résolution MSC.36(63) du comité de la sécurité maritime de l'OMI, du 20 mai 1994 ou Recueil HSC 2000 contenu dans la résolution MSC.97(73) de décembre 2000 dans sa version actualisée. »

Le paragraphe 1.5 est remplacé comme suit :

« Engins à passagers à grande vitesse : aux fins de la présente division, ne sont pas considérés comme engins à grande vitesse les navires à passagers de classe B, C ou D, répondant à la définition de la règle X/1 de la convention SOLAS de 1974, dans sa version actualisée, qui effectuent des voyages nationaux, lorsque :

- leur déplacement correspondant à la ligne de flottaison est de moins de 500 m³ ; et
- leur vitesse maximale, telle que définie au point 1.4.30 du recueil HSC de 1994 et dans la règle 1.4.38 du recueil HSC 2000 dans sa version actualisée, est inférieure à 20 nœuds. »

Le paragraphe 1.9 est remplacé comme suit :

« Zone portuaire : toute zone qui n'est pas une zone maritime telle que définie par les Etats membres, qui s'inscrit dans les limites portuaires et dans laquelle le navire demeure constamment dans les eaux abritées telles que rades non exposées, lacs, bassins, étangs d'eau salée, etc., ou dans les limites éventuellement fixées par le directeur interrégional de la mer. »

Art. 3. – Le chapitre 1^{er} « Généralités » de la section 223a « Navires à passagers de classes A, B, C et D en acier ou autre matériau équivalent et engins à passagers à grande vitesse » de la division 223 « Navires à passagers effectuant des voyages nationaux » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est modifié ainsi qu'il suit :

Le paragraphe 2 de l'article 223a-I/04 est remplacé comme suit :

« 2. Tous les navires à passagers, neufs ou existants, doivent être munis d'un certificat de sécurité pour navire à passagers, en conformité avec la présente division. Ce certificat est délivré par l'administration après la visite initiale. »

L'article 223a-I/05 est créé comme suit :

« Article 223a-I/05

« Plans de construction à conserver à bord et à terre

« Tous les navires

« .1 Un portefeuille de plans mentionnés au paragraphe 3 après construction et d'autres plans indiquant toutes les modifications apportées ultérieurement à la structure doit être conservé à bord des navires.

« .2 Un portefeuille supplémentaire de ces plans doit être conservé à terre par la compagnie, telle que définie à l'article 160-01.05 de notre présent règlement.

« .3 Il est fait référence à la circulaire MSC/Circ.1135 de l'OMI sur "les plans après construction à conserver à bord et à terre". »

Dans la partie A du chapitre 223a-II-1 « Construction - compartimentage et stabilité, machines et installations électriques » les articles suivants sont créés :

« Article 223a-II-1/02-1

« Installation de matériaux neufs contenant de l'amiante

« Tous les navires

« .1 La présente règle s'applique aux matériaux utilisés dans la construction de la structure, des machines, des installations électriques et de l'équipement couverts par les règles de la présente annexe.

« .2 Dans le cas de tous les navires, il est interdit d'installer des matériaux neufs qui contiennent de l'amiante.

« Article 223a-II-1/02-2

« Equipement de remorquage et d'amarrage

« Navires neufs des classes B, C et D,
d'une longueur de 24 mètres et plus

« .1 Les navires doivent être équipés de dispositifs, d'équipement et d'accessoires ayant une charge maximum utile suffisante pour permettre d'effectuer en toute sécurité toutes les opérations de remorquage et d'amarrage requises dans le cadre de l'exploitation normale du navire.

« .2 Les dispositifs, l'équipement et les accessoires prévus au paragraphe 1 doivent satisfaire aux normes spécifiées en vue de la classification suivant les règles d'un organisme agréé ou des règles équivalentes appliquées par une administration, conformément à l'article 14, paragraphe 2, de la directive 94/57/CE.

« .3 Il est fait référence à la circulaire MSC/Circ.1175 de l'OMI sur les directives relatives au matériel de remorquage et d'amarrage de bord.

« .4 Chaque accessoire ou élément d'équipement prévu aux termes de la présente règle doit porter une marque indiquant clairement toute restriction imposée pour garantir la sécurité de son fonctionnement compte tenu de la résistance de son point de fixation à la structure du navire. »

La partie B du chapitre 223a-II-1 « Stabilité à l'état intact, compartimentage et stabilité après avarie » est modifiée comme suit :

Le premier alinéa est remplacé par la phrase suivante :

« Les navires de classe B, C et D dont la quille a été posée ou qui se trouvaient à un stade équivalent de construction le 1^{er} janvier 2009 ou après cette date se voient appliquer les dispositions de la présente partie ou bien les dispositions appropriées des parties B et B1 à B4 de la division 221. »

L'article 223a-II-1/03 « Stabilité à l'état intact » est modifié comme suit :

Le premier paragraphe est remplacé comme suit :

« Tous les navires neufs doivent satisfaire aux dispositions relatives aux navires à passagers du Recueil de règles applicables à la stabilité à l'état intact que l'OMI a adoptées au titre de la résolution A.749(18) modifiée par la résolution MSC 75(69). »

Le premier alinéa du paragraphe 2 est remplacé comme suit :

« Lorsque l'administration est amenée à considérer que l'application du critère de roulis et de vent forts énoncé dans la résolution A.749(18) de l'OMI telle qu'elle a été modifiée est mal adaptée à la situation, une autre solution garantissant une stabilité satisfaisante peut être adoptée. »

Le deuxième alinéa du paragraphe 3 est remplacé comme suit :

« Les conditions de charge à prendre en compte pour vérifier le respect des conditions de stabilité ci-dessus doivent au moins inclure les critères repris au paragraphe .3.5.1.1 de la résolution A.749(18) de l'OMI telle qu'elle a été modifiée. »

Le troisième alinéa du paragraphe 3 est remplacé comme suit :

« Tous les navires existants des classes A et B d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres doivent aussi satisfaire aux critères supplémentaires énoncés à la résolution A.749(18) de l'OMI telle qu'elle a été modifiée, paragraphe .3.1.2.6 (critères supplémentaires) et paragraphe .3.2 (critère de roulis et de vent forts). »

Le quatrième alinéa du paragraphe 3 est remplacé comme suit :

« Lorsque des Etats membres considèrent que l'application du critère de roulis et de vent forts énoncé dans la résolution A.749(18) de l'OMI telle qu'elle a été modifiée est mal adaptée à la situation, une autre solution garantissant une stabilité satisfaisante peut être adoptée. Ceci doit être étayé par des preuves communiquées à la commission, qui confirme qu'un niveau de sécurité équivalent est atteint. »

L'article 223a-II-1/08 « Facteur de cloisonnement » est modifié comme suit :

Le tableau est remplacé par le tableau suivant :

CLASSE	N	L	F
B, C, D	N < 400		1,0
B, C, D	N ≥ 400	L < 55	1,0
B, C, D	N ≥ 400	L ≥ 55	0,5

Le titre de l'article 223a-II-1/12 est remplacé comme suit :

« *Doubles-fonds*

« Navires neufs des classes B, C et D
et navires existants de la classe B »

L'article 223a-II-1/12 est modifié comme suit :

Le premier paragraphe est remplacé comme suit :

« Les navires d'une longueur inférieure à 50 mètres doivent être pourvus d'un double-fond de la cloison du coqueron avant à la cloison du coqueron arrière, dans la mesure où cela est possible et compatible avec les caractéristiques et l'utilisation normale du navire. »

Le quatrième paragraphe de l'article 223a-II-1/20 « Renseignements sur la stabilité » est remplacé comme suit :

« 4. L'administration peut dispenser un navire donné de l'essai de stabilité si elle dispose des éléments de base déduits de l'essai de stabilité d'un navire identique et s'il est établi, à sa satisfaction, que tous les renseignements relatifs à la stabilité du navire en cause peuvent être valablement utilisés conformément à la circulaire MSC/Circ.1158. »

Un cinquième paragraphe est ajouté à l'article 223a-II-1/20 « Renseignements sur la stabilité » comme suit :

« 5. Lorsqu'un essai de stabilité précis n'est pas réalisable, le déplacement à l'état lège et le centre de gravité sont déterminés en effectuant une visite à l'état lège et par des calculs précis. Il est fait référence aux informations contenues dans la règle 2.7 du Recueil HSC 2000 dans sa version actualisée. »

La phrase suivante est ajoutée comme suit à la fin du premier paragraphe de l'article 223a-II-1/24 « Mentions au journal de bord » :

« Les heures de leur fermeture et les heures de leur ouverture (lorsque les présentes règles l'autorisent) doivent être consignées dans le journal de bord. »

Le titre de l'article 223a-II-1/24-1 est remplacé comme suit :

« *Plates-formes et rampes relevables pour voitures*

« Navires neufs des classes A, B, C
et D et navires existants de la classe B »

Le paragraphe 3.2 de l'article 223a-II-1/32 « Prescriptions supplémentaires applicables aux appareils à gouverner électriques ou électrohydrauliques » est remplacé comme suit :

« 3.2. Ces alarmes doivent être sonores et visuelles, placées en évidence dans le local des machines principales ou dans le local de commande habituel des machines principales et également satisfaire aux prescriptions de l'article 223a-II-1/52 du présent chapitre lorsqu'il est applicable. »

A la fin de l'article 223a-II-1/37 « Commandes des machines », est ajouté le paragraphe qui suit :

« Navires des classes B, C et D, d'une longueur de 24 mètres
et plus, construits le 1^{er} janvier 2012 ou après cette date

« A bord des navires neufs des classes B, C et D construits le 1^{er} janvier 2012 ou après cette date, les

systèmes automatisés doivent être conçus de telle sorte qu'un signal d'alarme, en cas de ralentissement ou d'arrêt inéluctable ou imminent du système de propulsion, soit donné à temps à l'officier de quart à la passerelle pour lui permettre d'évaluer les conditions de navigation en cas d'urgence. En particulier, les systèmes doivent avoir une fonction de contrôle, de surveillance, d'information et d'alarme et doivent, pour les besoins de la sécurité, ralentir ou arrêter la propulsion tout en donnant à l'officier de quart à la passerelle la possibilité d'intervenir manuellement, sauf dans les cas où une intervention manuelle entraînerait rapidement la défaillance totale de la machine et/ou de l'appareil de propulsion, comme par exemple en cas de survitesse. »

Un cinquième paragraphe à l'article 223a-II-1/40-1 « Ascenseurs » est ajouté comme suit :

« 5. L'administration peut autoriser que les inspections périodiques soient réalisées par une société agréée par l'administration. »

A la fin du premier paragraphe de l'article 223a-II-1/43 « Source d'énergie électrique de secours » la phrase qui suit est insérée :

« L'exigence du point 1 ne s'applique pas aux navires équipés de deux locaux de machines parfaitement équivalents, séparés par au moins un compartiment étanche et résistant au feu et deux cloisons, ou une autre construction offrant le même niveau de sécurité, et où chaque local de machines comprend au moins une génératrice avec le tableau associé, etc. »

A la fin de l'article 223a-II-1/45 « Précautions contre les électrocutions, l'incendie et autres accidents d'origine électrique » le paragraphe qui suit est inséré :

« Navires neufs des classes B, C et D,
construits le 1^{er} janvier 2012 ou après cette date

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

« .1 est indispensable sur le plan de l'exploitation ;

« .2 est d'un type tel qu'il ne peut provoquer l'explosion du mélange considéré ;

« .3 est d'un type approprié pour le local considéré ; et

« .4 est d'un type agréé et peut être utilisé en toute sécurité, dans une atmosphère contenant les poussières, vapeurs ou gaz susceptibles de s'accumuler. »

Art. 4. – Le chapitre 2 « Prévention de l'incendie, détection et extinction de l'incendie » de la section 223a « Navires à passagers de classes A, B, C et D en acier ou autre matériau équivalent et engins à passagers à grande vitesse » de la division 223 « Navires à passagers effectuant des voyages nationaux » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

Le paragraphe 21 de l'article 223a-II-2/02 « Définitions » est remplacé comme suit :

« 21. Les postes de sécurité sont les locaux où se trouvent les appareils de radio, les appareils principaux de navigation, la source d'énergie de secours ou les installations centrales de détection et d'extinction de l'incendie. »

Le paragraphe 25 de l'article 223a-II-2/02 « Définitions » est remplacé comme suit :

« 25. Le Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie est le Recueil international des règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie que le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a adopté par la résolution MSC.98(73) amendée par la résolution MSC.217(82).

Ce recueil figure en annexe 221-II-2/A.2 de la division 221 du présent règlement. »

Le paragraphe 9.2 de l'article 223a-II-2/03 « Pompes d'incendie, collecteur principal, bouches, manches et ajutages » est remplacé comme suit :

« 9.2. Tout navire transportant plus de 250 passagers doit être équipé d'une pompe d'incendie supplémentaire (motopompe) reliée en permanence au collecteur principal d'incendie. Cette pompe doit être actionnée par une source d'énergie. Cette pompe et sa source d'énergie ne doivent pas être situées dans le même local que la pompe requise au paragraphe 9.1. ci-dessus et doivent être dotées d'une connexion permanente à la mer installée en dehors du local des machines. Elle doit être capable de fournir au moins un jet d'eau à partir de n'importe quelle bouche d'incendie du navire en maintenant une pression minimale de 0,3 N/mm². »

Le paragraphe « Navires neufs des classes A, B, C et D et navires existants de la classe B » de l'article 223a-II-2/04 « Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie » est remplacé comme suit :

« 1.16. Lorsque le volume d'air libre contenu dans les récepteurs à air dans un espace quelconque est tel que, s'il était émis dans cet espace en cas d'incendie, il risquerait de compromettre gravement l'efficacité du système fixe d'extinction d'incendie, une quantité supplémentaire d'agent extincteur doit être fournie.

« 1.17. Les fournisseurs d'installations fixes d'extinction de l'incendie doivent fournir une description de l'installation, y compris une "check list" pour l'entretien, en anglais et en français.

« 1.18. La quantité d'agent extincteur doit être vérifiée au moins une fois par an par un expert agréé par l'administration, par le fournisseur de l'installation ou par un organisme agréé.

« 1.19. La vérification périodique qui est effectuée par le chef mécanicien ou qui est organisée par les responsables du navire est inscrite dans le journal de bord du navire avec indication de l'importance et de la date de ladite vérification.

« 1.20. L'équipement d'extinction de l'incendie non prescrit qui est installé par exemple dans les aires de stockage doit, quant à sa construction et ses dimensions, répondre aux dispositions du présent règlement quant au type d'installation en question.

« 1.21. Toutes les portes des espaces protégés par une installation CO₂ doivent porter la mention "Cet espace est protégé par une installation CO₂ et doit être évacué lorsque le système d'alarme se déclenche." »

Le paragraphe 5.7 de l'article 223a-II-2/04 « Dispositifs fixes d'extinction de l'incendie » est remplacé comme suit :

« 5.7. La pompe peut être entraînée par un moteur indépendant à combustion interne. Si, par contre, la pompe fonctionne grâce à l'énergie fournie par la génératrice de secours prévue par les dispositions de la partie D du chapitre 223a-II-1, cette génératrice doit pouvoir se mettre en marche automatiquement en cas de défaillance de la source principale d'énergie électrique, de sorte que l'énergie nécessaire à la pompe prévue au paragraphe .5 soit immédiatement disponible. Lorsque la pompe est entraînée par un moteur indépendant à combustion interne, celui-ci doit être situé de manière qu'un incendie dans l'espace protégé n'en compromette pas l'alimentation en air. »

Le paragraphe 1.1.1 de l'article 223a-II-2/06 « Dispositifs d'extinction de l'incendie dans les locaux de machines » est remplacé comme suit :

« 1.1.1. Dispositif d'extinction par le gaz conforme aux dispositions des paragraphes 1. et 2. de l'article 223a-II-2/04 ou système à eau équivalent conforme aux dispositions de la circulaire de l'OMI MSC/Circ.1165 modifiée, compte tenu de la date de construction du navire ».

Le paragraphe 1.4 de l'article 223a-II-2/06 « Dispositifs d'extinction de l'incendie dans les locaux de machines » est remplacé comme suit :

« 1.4. D'un des dispositifs d'extinction de l'incendie prévus au paragraphe 1.1. ci-dessus ainsi que, dans tout local contenant des moteurs à combustion interne, des citernes de décantation de combustible liquide ou des groupes de traitement du combustible liquide, un extincteur à mousse doté d'une capacité minimale de 45 litres ou des dispositifs équivalents en nombre suffisant pour permettre d'envoyer la mousse ou tout autre agent extincteur sur tout point des systèmes de combustible et d'huile de graissage sous pression, des transmissions et sur tout autre endroit où un incendie risque de se déclarer ».

A la suite du paragraphe .5 de l'article 223a-II-2/06 « Dispositifs d'extinction de l'incendie dans les locaux de machines » le titre est remplacé comme suit :

« Dans les navires neufs des classes B, C et D et les navires existants de la classe B d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres ».

Les paragraphes 1.9 et 1.10 de l'article 223a-II-2/06 « Dispositifs d'extinction de l'incendie dans les locaux de machines » sont supprimés.

A la fin du paragraphe 2.5 de l'article 223a-II-2/10 « Dispositions relatives aux combustibles liquides, à l'huile de graissage et aux autres huiles inflammables » sont insérés les alinéas qui suivent :

« Sur les navires construits le 1^{er} janvier 2012 ou après cette date et d'une jauge brute inférieure à 500, les citernes à combustibles situées au-dessus des doubles-fonds doivent être munies d'un sectionnement.

Sur les navires construits avant le 1^{er} janvier 2012 et ayant une jauge brute inférieure à 500 tonneaux, les citernes à combustible d'une capacité inférieure à 500 litres et situées au-dessus des doubles-fonds doivent également être munies d'un sectionnement comme indiqué au premier paragraphe, au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} janvier 2012. »

Est inséré comme suit un sixième paragraphe à l'article 223a-II-2/11 « Equipement de pompier » :

« 6. Lorsque l'administration considère que les dispositions relatives à l'emport énoncées par la présente règle sont déraisonnables et/ou techniquement difficiles à mettre en œuvre à bord du navire, ce navire peut être exempté de l'application d'une ou de plusieurs prescriptions de la présente règle, conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 223.07 de la présente division. »

Le second alinéa du premier paragraphe de l'article 223a-II-2/13 « Plans concernant la lutte contre l'incendie » est remplacé comme suit :

« Pour les navires neufs des classes B, C et D construits le 1^{er} janvier 2003 ou après cette date, les informations à fournir avec les plans de lutte contre l'incendie et les opuscules requis et les symboles graphiques à utiliser dans les plans de lutte contre l'incendie doivent être conformes aux résolutions A.756(18) et A.952 (23) de l'OMI. »

Le premier alinéa du paragraphe 1.2 de l'article 223a-II-2/14 « Disponibilité opérationnelle et entretien » est remplacé comme suit :

« L'entretien, les vérifications et les inspections doivent être effectués sur la base des directives élaborées par la circulaire MSC 850 de l'OMI et de manière à assurer la fiabilité des systèmes et dispositifs de lutte contre l'incendie. »

Le paragraphe 2.8 de l'article 223a-II-2/20 « Intégrité au feu des cloisons et des ponts à bord des navires neufs transportant plus de 36 passagers » est remplacé comme suit :

« 8. Locaux d'habitation présentant un risque plus important d'incendie : »

Le tableau 21.1 de l'article 223a-II-2/21 « Intégrité au feu des cloisons et des ponts à bord des navires neufs ne transportant pas plus de 36 passagers et à bord de navires existants de la Classe B transportant plus de 36 passagers » est remplacé comme suit :

« Table 21.1

Intégrité au feu des cloisons qui séparent des locaux adjacents

LOCAUX		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Postes de sécurité	(1)	A-0 ^e	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Coursives	(2)	C ^e	C(e)	B-0(e)	A-0(a)	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-0 ^d	*	A-15
Locaux d'habitation	(3)			C ^e	A - 0 ^a B-0 ^e	B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-30 A-0 ^d
Escaliers	(4)				A - 0 ^a B-0 ^e	A - 0 ^a B-0 ^e	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0 ^d	*	A-15
Locaux de service (faible risque)	(5)					C ^e	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Locaux de machines de la catégorie A	(6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60
Autres locaux de machines	(7)							A-0 ^b	A-0	A-0	*	A-0
Espaces à cargaison	(8)								*	A-0	*	A-0
Locaux de service (risque élevé)	(9)									A-0 ^b	*	A-30
Ponts découverts	(10)											A-0
Locaux de catégorie spéciale	(11)											A-0

Le paragraphe 1.4.1 de l'article 223a-II-2/22 « Moyens d'évacuation » est remplacé comme suit :

« 1.4.1. Dans les navires existants de la classe B, une coursive ou une partie de coursive n'offrant qu'une seule échappée ne doit pas dépasser :

1. Cinq mètres de longueur pour les navires construits le 1^{er} octobre 1994 ou après cette date,
2. Treize mètres de longueur pour les navires construits avant le 1^{er} octobre 1994 et transportant plus de 36 passagers, et
3. Sept mètres de longueur pour les navires construits avant le 1^{er} octobre 1994 et ne transportant pas plus de 36 passagers. »

Le paragraphe 1.1 de l'article 223a-II-2/22-1 « Echappées ménagées à bord des navires rouliers à passagers » est remplacé comme suit :

« 1.1. Le présent paragraphe s'applique aux navires rouliers neufs des classes B, C et D et aux navires rouliers à passagers existants de la classe B. »

Le paragraphe 3 de l'article 223a-II-2/22-1 « Echappées ménagées à bord des navires rouliers à passagers » est remplacé comme suit :

« 3. Prescriptions applicables aux navires rouliers à passagers neufs des classes B, C et D construits le 1^{er} juillet 1999 ou après cette date.

3.1. Dans le cas des navires rouliers à passagers neufs des classes B, C et D construits le 1^{er} juillet 1999 ou après cette date, les échappées doivent faire l'objet d'une analyse du point de vue de l'évacuation dès les premiers stades de la conception. L'analyse doit servir à identifier et à supprimer, dans la mesure où cela est possible dans la pratique, l'encombrement que risque de créer, lors d'un abandon, le mouvement normal des passagers et de l'équipage le long des échappées, y compris la nécessité éventuelle pour l'équipage d'aller dans le sens inverse de celui des passagers. En outre, elle doit servir à prouver que les dispositions prises en matière d'évacuation sont suffisamment souples pour parer au cas où des échappées, postes de rassemblement, postes d'embarquement ou embarcations ou radeaux de sauvetage ne seraient pas utilisables à la suite d'un accident. »

Le paragraphe 6 de l'article 223a-II-2/23 « Accès et ouvertures pratiqués dans les cloisonnements des types »A« et »B« est remplacé comme suit :

« Navires neufs des classes B, C et D

« 6. Sauf pour les portes étanches à l'eau, les portes étanches aux intempéries (portes partiellement étanches à l'eau), les portes donnant accès au pont découvert et les portes qui doivent être suffisamment étanches au gaz, toutes les portes du type "A" situées dans les escaliers, les locaux de réunion et les cloisons des tranches verticales principales des échappées doivent être munies d'un orifice pour manche d'incendie à fermeture automatique dont le matériau, la construction et la résistance au feu sont équivalents à ceux de la porte dans laquelle il est installé, qui ait un clair d'ouverture de 150 mm de côté lorsque la porte est fermée et qui soit placé dans la partie inférieure de la porte, du côté opposé aux charnières, ou s'il s'agit d'une porte à glissières, près de l'ouverture. »

Le paragraphe 1.9.5 de l'article 223a-II-2/25 « Système de ventilation » est remplacé comme suit :

« 1.9.5. De panneaux convenablement placées pour l'inspection et le nettoyage. »

Le paragraphe 2 de l'article 223a-II-2/29 « Dispositifs fixes de détection et d'alarme d'incendie et dispositifs automatiques d'extinction par eau diffusée, de détection et d'alarme d'incendie » est remplacé comme suit :

« 2. A bord des navires transportant plus de 36 passagers à l'exclusion des navires d'une longueur inférieure à 24 mètres :

« Tous les locaux de service, postes de sécurité et locaux d'habitation, y compris les coursives et les escaliers, doivent être équipés d'un dispositif automatique d'extinction par eau diffusée, de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé, conforme aux prescriptions de l'article 223a-II-2/08 ou aux directives élaborées par l'OMI qui sont applicables à un dispositif par eau diffusée équivalent tel qu'énoncé à la résolution A.800(19) de l'OMI.

« Les postes de sécurité où l'eau pourrait endommager le matériel essentiel peuvent être équipés d'un autre type approuvé de dispositif fixe d'extinction de l'incendie.

« Il doit être prévu un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie d'un type approuvé, conforme aux prescriptions de l'article 223a-II-2/09, dont l'installation et la disposition permettent de déceler la présence de fumée dans les locaux de service, les postes de sécurité et les locaux d'habitation, y compris les coursives et les escaliers. Il n'est pas nécessaire d'installer des détecteurs de fumée dans les salles de bain privées et les cuisines.

« Les locaux présentant un risque d'incendie faible ou nul, tels que les espaces vides, les toilettes publiques, des locaux contenant du gaz carbonique et locaux analogues, n'ont pas à être équipés d'un dispositif automatique d'extinction par eau diffusée ni d'un dispositif fixe de détection et d'alarme d'incendie. »

Le dernier alinéa du paragraphe 1.3 de l'article 223a-II-2/30 « Protection des locaux de catégorie spéciale » est remplacé comme suit :

« Toutefois, l'administration peut autoriser l'utilisation de tout autre dispositif fixe d'extinction s'il a été prouvé, lors d'un essai en vraie grandeur simulant un incendie dans un local de catégorie spéciale où se répand de l'essence, que ce dispositif est au moins aussi efficace que l'installation susmentionnée pour éteindre les incendies pouvant se déclarer dans ce type de local. Un dispositif fixe par projection d'eau diffusée sous pression de ce type ou un dispositif d'extinction de l'incendie équivalent doit satisfaire aux dispositions de la résolution A.123(V) de l'OMI et il doit être tenu compte des directives pour l'approbation d'autres dispositifs fixes de lutte contre l'incendie à base d'eau destinés à être utilisés dans des locaux de catégorie spéciale, énoncées dans la MSC/Circ.1272 de l'OMI. »

Art. 5. – Le chapitre 3 « Engins de sauvetage » de la section 223a « Navires à passagers de classes A, B, C et D en acier ou autre matériau équivalent et engins à passagers à grande vitesse » de la division 223 « Navires à passagers effectuant des voyages nationaux » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

Le paragraphe 7 de l'article 223a-III/01 « Définitions » est remplacé comme suit :

« 7. Une combinaison d'immersion est une combinaison de protection qui réduit la déperdition de chaleur corporelle d'une personne immergée en eau froide. »

Le paragraphe 10 de l'article 223a-III/01 « Définitions » est remplacé comme suit :

« 10. Le Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA) (dénommé "le Recueil LSA" dans le présent chapitre) est le Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA) que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adopté par la résolution MSC.48(66), tel que modifié. »

L'article 223a-III/02 « Communications, embarcations et radeaux de sauvetage et canots de secours, engins de sauvetage individuels » est remplacé comme suit :

« Article 223a-III/02

« Communications, embarcations et radeaux de sauvetage
et canots de secours, engins de sauvetage individuels

« Navires neufs des classes B, C et D et navires existants des classes B, C et D d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres :

« 1. Selon sa classe, chaque navire doit au moins transporter les engins de sauvetage radioélectriques et individuels, les émetteurs-récepteurs de radio, les embarcations et radeaux de sauvetage, les canots de secours, les feux de détresse, les appareils lance-amarres tels que spécifiés dans le tableau ci-dessous et les remarques correspondantes.

« 2. Tous les appareils susmentionnés, y compris leurs engins de mise à l'eau, doivent satisfaire aux dispositions pertinentes du chapitre 221-III de la division 221 du présent règlement et du recueil LSA tel que modifiés. Sauf dispositions contraires expresses dans les paragraphes suivants, l'équipement existant doit satisfaire au minimum aux dispositions qui étaient en vigueur à la date d'installation de l'équipement.

« 3. Qui plus est, il doit y avoir à bord de tous les navires, pour chaque embarcation de sauvetage au moins trois combinaisons d'immersion et de surcroît des moyens de protection thermique, à l'usage des personnes se trouvant dans des embarcations de sauvetage et non munie d'une combinaison d'immersion, ainsi que dans des canots de secours dans la mesure où l'exigent les articles du chapitre 221-III de la division 221, telle qu'elle a été modifiée.

« Il n'est pas nécessaire d'exiger ces combinaisons d'immersion et moyens de protection thermique :

« 3.1. Pour les personnes devant prendre place dans des embarcations de sauvetage totalement fermées ; ou

« 3.2. Si le navire effectue constamment des voyages dans des régions chaudes où, de l'avis de l'administration, ils ne sont pas nécessaires, eu égard aux recommandations de la circulaire MSC/Circ.1046 de l'OMI.

« 4. Les dispositions du point 1 s'appliquent également aux embarcations de sauvetage totalement ou partiellement fermées qui ne satisfont pas aux prescriptions de la section 4.5 ou 4.6 du recueil LSA, à condition que ces embarcations soient transportées à bord de navires construits avant le 1^{er} juillet 1986.

« 5. Une combinaison d'immersion satisfaisant aux exigences de la section 2.3 du recueil LSA ou une combinaison de protection contre les éléments satisfaisant aux dispositions de la section 2.4 du recueil LSA, d'une taille adéquate, doit être prévue pour chaque personne faisant partie de l'équipage du canot de secours ou responsable d'un dispositif d'évacuation en mer. Toutefois, si le navire navigue en permanence dans des régions chaudes où, selon l'administration, une protection thermique n'est pas nécessaire, il n'y a pas lieu d'emporter ce vêtement de protection, eu égard aux recommandations de la circulaire MSC/Circ.1046 de l'OMI.

« 6. A bord des navires qui ne sont pas pourvus d'une embarcation de sauvetage ou d'un canot de secours, il doit y avoir au moins une combinaison d'immersion à des fins de sauvetage. Toutefois, si le navire navigue en permanence dans des régions chaudes où, selon l'administration, une protection thermique n'est pas nécessaire, il n'y a pas lieu d'emporter ce vêtement de protection, eu égard aux recommandations de la circulaire MSC/Circ.1046 de l'OMI.

CLASSE DU NAVIRE	B		C		D	
	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Nombre de personnes (N) : Nombre de passagers (P) :						
Embarcations et radeaux de sauvetage (1), (2), (3), (4), (8) :						
- navires existants :	1,10 N					
- navires neufs :	1,25 N					
Canots de secours (4)(5)	1	1	1	1	1	1
Bouées de sauvetage (6)	8	8	8	4	8	4
Brassières de sauvetage (8) (9) (12) (13)	1,05 N					
Brassières de sauvetage pour enfants (9) (12)	0,10 P					
Brassières de sauvetage pour nourrissons (10) (12)	0,025 P					
Feux de détresse (7)	12	12	12	12	6	6
Répondeurs radar	1	1	1	1	1	1
Appareils lance-amarres	1	1	1	1	1	1
Emetteurs-récepteurs radiotéléphoniques à ondes métriques	3	3	3	3	3	2

Remarques :

(1) Les embarcations et radeaux de sauvetage peuvent être soit des embarcations de sauvetage conformes aux

prescriptions des sections 4.5, 4.6 ou 4.7 du Recueil LSA, soit des radeaux de sauvetage conformes aux prescriptions de la section 4.1 du Recueil LSA et de la section 4.2 ou 4.3 du Recueil LSA. En outre, les radeaux de sauvetage embarqués à bord des navires rouliers à passagers doivent également satisfaire aux prescriptions de l'article 223a-III/05-1.

Si cela est justifié par les conditions abritées des voyages et/ou par les conditions climatiques favorables de l'exploitation, l'administration peut autoriser, sauf rejet par l'Etat membre hôte :

a) Des radeaux de sauvetage gonflables, ouverts et réversibles ne répondant pas aux sections 4.2 ou 4.3 du Recueil LSA, à condition qu'ils répondent entièrement aux exigences de l'annexe 10 du Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse et, pour les navires construits le 1^{er} janvier 2012 ou après cette date, de l'annexe 11 du Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse de 2000 ;

b) Les radeaux de sauvetage qui ne répondent pas aux exigences des sections 4.2.2.2.1 et 4.2.2.2.2 du Recueil LSA sur l'isolation contre le froid du plancher du radeau de sauvetage.

Les embarcations de sauvetage pour les navires existants des classes B, C et D doivent répondre aux règles pertinentes de SOLAS 74 pour les navires existants telles que modifiées à la date d'adoption de la présente division.

Un ou des dispositifs d'évacuation en mer conformes à la section 6.2 du Recueil LSA peuvent remplacer les radeaux de sauvetage et les dispositifs de mise à l'eau pour une capacité équivalente à celle requise en vertu du tableau.

(2) Dans la mesure du possible, les embarcations et radeaux de sauvetage doivent être également répartis sur chaque bord du navire.

(3) Le nombre total d'embarcations et de radeaux de sauvetage doit être conforme au pourcentage repris au tableau ci-dessus et la capacité cumulée d'une combinaison d'embarcations et de radeaux de sauvetage supplémentaires doit être égale à 110 % du nombre total de personnes (N) que, selon son certificat, le navire est habilité à transporter. Les embarcations et les radeaux de sauvetage disponibles doivent être en nombre suffisant pour recevoir toutes les personnes que le navire est habilité à transporter selon son certificat, au cas où une embarcation ou un radeau de sauvetage quelconque serait perdu ou deviendrait inutilisable. Si l'exigence relative à l'arrimage des radeaux de sauvetage énoncée dans la règle 223 a III/7.6 n'est pas satisfaite, un nombre supplémentaire de radeaux de sauvetage peut être exigé.

(4) Le nombre d'embarcations de sauvetage et/ou de canots de secours doit être suffisant pour garantir que, si le nombre total que le navire est selon son certificat habilité à transporter doit quitter ce navire, un nombre maximum de neuf radeaux de sauvetage doit être rassemblé pour chaque embarcation de sauvetage ou canot de secours.

(5) Les canots de secours doivent être desservis par leurs propres engins de mise à l'eau capables de les mettre à l'eau et de les récupérer.

Lorsqu'un canot de secours est conforme aux prescriptions de la section 4.5 ou 4.6 du Recueil LSA, il peut être comptabilisé dans la capacité des embarcations et radeaux de sauvetage spécifiée dans le tableau ci-dessus.

Une embarcation de sauvetage peut être acceptée en tant que canot de secours à condition que l'embarcation ainsi que ses dispositifs de mise à l'eau et de récupération satisfassent également aux exigences applicables aux canots de secours.

Au moins un des canots de secours embarqués à bord des navires rouliers à passagers doit être un canot de secours rapide qui satisfait aux prescriptions de l'article 223a-III/05-1.

Lorsque l'administration estime que l'installation d'un canot de secours à bord d'un navire est physiquement impossible, ce navire peut être exempté d'embarquer ce canot pour autant que le navire satisfasse à toutes les prescriptions suivantes :

a) Le navire est équipé de dispositifs permettant de récupérer une personne en détresse à la mer ;

b) La récupération de la personne en détresse peut être observée à partir de la passerelle de navigation ;

c) La manœuvrabilité du navire est suffisante pour approcher et récupérer des personnes dans les conditions les plus défavorables.

(6) Sur chaque bord du navire, une bouée de sauvetage au moins doit être munie d'une ligne de sauvetage flottante d'une longueur égale ou supérieure au double de la hauteur à laquelle la bouée doit être arrimée au-dessus de la flottaison d'exploitation la moins élevée ou d'une longueur de 30 mètres, si cette dernière valeur est supérieure. Deux bouées de sauvetage doivent être munies de signaux fumigènes à déclenchement automatique et d'un appareil lumineux à allumage automatique ; elles doivent pouvoir être larguées rapidement de la passerelle de navigation. Le solde des bouées de sauvetage doit être équipé d'appareils lumineux à allumage automatique, conformément aux dispositions de la section 2.1.2. du Recueil LSA.

(7) Des fusées de détresse, répondant aux exigences de la section 3.1 du Recueil LSA doivent être arrimées sur la passerelle de navigation ou l'appareil à gouverner.

(8) Une brassière de sauvetage gonflable doit être prévue pour chaque personne qui doit effectuer à bord des tâches dans des zones exposées. Ces brassières de sauvetage gonflables peuvent être comptées dans le nombre total de brassières de sauvetage requis en vertu de la présente division.

(9) On doit prévoir des brassières de sauvetage spéciales pour enfants en nombre suffisant conformément au paragraphe 6.1.1 de l'article 223a-III/05-1.

(10) Des brassières de sauvetage spéciales pour nourrissons en nombre suffisant pour 2,5 % au moins du nombre des passagers à bord doivent être prévues, ou en plus grand nombre, de sorte qu'il y ait à bord une brassière de sauvetage spéciale par nourrisson.

(11) On doit prévoir des brassières de sauvetage en nombre suffisant conformément au paragraphe 6.1.2 de l'article 223a-III/05-1.

(12) A bord de tous les navires à passagers, toutes les brassières de sauvetage doivent être munies d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions de la règle SOLAS III/32.2 en vigueur.

(13) Si les brassières de sauvetage pour adulte prévues ne sont pas adaptables à des personnes pesant jusqu'à 140 kg et ayant des tours de poitrine allant jusqu'à 1 750 mm, il doit y avoir à bord un nombre suffisant d'accessoires qui permettent de les attacher à ces personnes. Ce nombre d'accessoires doit être au moins égal à 5 % du nombre de passagers à bord ou en un plus grand nombre de sorte qu'il y ait à bord des accessoires pour chaque personne pesant jusqu'à 140 kg et ayant un tour de poitrine allant jusqu'à 1 750 mm.

« Suppression des engins flottants sur les navires existants
des classes B, C et D d'une longueur supérieure à 12 mètres

« 2.1. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 applicables aux navires existants de plus de 24 mètres, les engins flottants sont interdits à bord des navires existants de classe B, C et D d'une longueur supérieure à 12 mètres. Ils sont à remplacer par des radeaux de sauvetage.

« Les radeaux de sauvetage doivent être en nombre suffisant pour constituer la drôme de sauvetage exigée en fonction du nombre de personnes que le navire est habilité à transporter selon son permis de navigation.

« 2.2. Les navires existants des classes B, C et D d'une longueur supérieure à 12 mètres doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 2.1 au plus tard vingt-quatre mois après la première visite annuelle effectuée après la date d'entrée en vigueur de la présente division. »

Le titre de l'article 223a-III/03 est remplacé comme suit :

« Système d'alarme générale en cas de situation critique, dispositif de communication avec le public, rôles d'appel et consignes en cas de situation critique, personnel chargé des radiocommunications, consignes d'exploitation, manuel de formation, consignes concernant l'entretien »

Le paragraphe 1.3 de l'article 223a-III/03 est remplacé comme suit :

« 1.3. Les systèmes d'alarme générale en cas de situation critique doivent être audibles dans tous les locaux d'habitation, locaux de travail ordinaires de l'équipage sur tous les ponts découverts et les niveaux minimaux de pression acoustique du signal d'alarme en cas de situation critique doivent être conformes aux points 7.2.1.2 et 7.2.1.3 du Recueil LSA. »

Le paragraphe 2.4.2 de l'article 223a-III/03 est remplacé comme suit :

« 2.4.2. Le dispositif de communication avec le public et ses normes de fonctionnement doivent être approuvés par l'administration compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la circulaire MSC/Circ.808 de l'OMI. »

Le paragraphe 3.1 de l'article 223a-III/03 est remplacé comme suit :

« 3.1. Des consignes claires à appliquer en cas de situation critique doivent être prévues à l'intention de chaque personne à bord, conformément à l'article 221-III/08. »

Le paragraphe 3.4 de l'article 223a-III/03 est remplacé comme suit :

« 3.4. Le personnel qui aux termes de l'article 221-IV/16 est désigné principal responsable des radiocommunications pendant les cas de détresse ne devra assumer aucune autre fonction durant ces périodes. Le personnel susmentionné doit être indiqué dans le rôle d'appel et dans les consignes en cas de situation critique. »

Le paragraphe 4.3 de l'article 223a-III/03 est remplacé comme suit :

« 4.3. utiliser des symboles conformes à la résolution A.760(18) de l'OMI (modifiée par la résolution MSC82/70) »

L'article 223a-III/05-1 « Prescriptions applicables aux navires rouliers à passagers » est remplacé comme suit :

« Article 223a-III/05-1

Prescriptions applicables aux navires rouliers à passagers

« Navires rouliers des classes B, C et D
construits avant le 1^{er} janvier 2003

« 1. Les navires rouliers à passagers construits avant le 1^{er} janvier 2003 sont conformes aux exigences des paragraphes 6.2, 6.3, 6.4, 7, 8 et 9 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} janvier 2006.

« Avant cette date, les paragraphes 2, 3, 4 et 5 sont applicables pour les navires rouliers construits avant le 1^{er} janvier 2003.

« Sans préjudice de ce qui précède, lorsque des engins ou dispositifs de sauvetage sont remplacés sur des navires de ce type, ou lorsque ces navires font l'objet de réparations, modifications ou transformations d'importance majeure qui impliquent le remplacement de leurs engins ou dispositifs de sauvetage existants ou tout ajout à ces derniers, ces engins ou dispositifs de sauvetage sont conformes aux exigences correspondantes des paragraphes 6, 7, 8 et 9.

« 2. Radeaux de sauvetage.

« 2.1. Les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être desservis par des dispositifs d'évacuation en mer conformes aux prescriptions de la règle SOLAS III/48.5 telle qu'en vigueur au 17 mars 1998 ou par des dispositifs de mise à l'eau conformes aux prescriptions de la règle SOLAS III/48.6 telle qu'en vigueur au 17 mars 1998, qui soient également répartis sur chaque bord du navire.

« La communication doit être assurée entre le poste d'embarquement et la plate-forme.

« Nonobstant les dispositions ci-dessus, lorsque des dispositifs d'évacuation en mer à bord de navires rouliers à passagers sont remplacés ou lorsque ces navires font l'objet de réparations, modifications ou transformations

d'importance majeure qui nécessitent le remplacement de leurs engins ou dispositifs de sauvetage existants ou tout ajout à ces derniers, les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être desservis par des dispositifs d'évacuation en mer conformes aux prescriptions de la section 6.2 du recueil LSA, ou par des dispositifs de mise à l'eau conformes aux prescriptions du point 6.1.5 du Recueil LSA, qui soient également répartis sur chaque bord du navire.

« 2.2. Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis de dispositifs d'amarrage leur permettant de surnager librement qui satisfont aux prescriptions de la règle SOLAS III/13.4.

« 2.3. Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis d'une rampe d'accès satisfaisant aux prescriptions du point 4.2.4.1 ou 4.3.4.1 du Recueil LSA, selon le cas.

« 2.4. Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être soit des radeaux du type à redressement automatique, soit des radeaux réversibles munis d'une tente qui sont stables sur houle et peuvent être exploités en toute sécurité quel que soit le côté sur lequel ils flottent. Lorsqu'ils sont justifiés par le parcours abrité des voyages et les conditions climatiques favorables de la zone et de la période d'exploitation, l'administration peut autoriser des radeaux de sauvetage gonflables, ouverts et réversibles pour autant que ceux-ci satisfassent entièrement aux prescriptions de l'annexe 10 du Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse.

« A titre de variante, le navire doit avoir à son bord, en plus de son chargement normal de radeaux, des radeaux de sauvetage à redressement automatique ou des radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente ayant une capacité totale suffisante pour recevoir au moins 50 % des personnes que ne peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Cette capacité supplémentaire à bord de radeaux de sauvetage doit être déterminée sur la base de la différence entre le nombre total de personnes à bord et le nombre de personnes que peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Tous les radeaux de sauvetage en question doivent être approuvés par l'administration compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ.809.

« 3. Transpondeurs

« Tous navires rouliers de la classe B

« Outre les dispositions de l'article 223a-IV/01 et au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1^{er} janvier 2012, les radeaux de sauvetage se trouvant à bord des navires rouliers à passagers de la classe B doivent être munis d'un répondeur radar, à raison d'un répondeur radar pour quatre radeaux de sauvetage. Le répondeur radar doit être installé à l'intérieur du radeau de sauvetage de telle manière que son antenne soit à plus d'un mètre au-dessus du niveau de la mer lorsque le radeau de sauvetage est déployé, sauf pour les radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente, auquel cas le répondeur doit être installé de façon que les survivants puissent y accéder et le monter facilement. Chaque répondeur doit être disposé de manière à pouvoir être monté manuellement quand le radeau de sauvetage est déployé. Il doit être clairement indiqué sur les enveloppes.

« 4. Canots de secours rapides.

« 4.1. Au moins un des canots de secours prévus à bord des navires rouliers à passagers doit être un canot de secours rapide approuvé par l'administration compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ.809.

« 4.2. Chaque canot de secours rapide doit être desservi par un engin de mise à l'eau approprié approuvé par l'administration. Lorsqu'elle approuve de tels engins, l'administration doit tenir compte du fait que les canots de secours rapides doivent pouvoir être mis à l'eau et récupérés même dans des conditions météorologiques très défavorables et elle doit aussi tenir compte des recommandations adoptées par l'OMI.

« 4.3. Deux équipages au moins par canot de secours rapide doivent être formés et s'exercer régulièrement, compte tenu de la section A-VI/2, tableau A-VI/2-2, « Normes de compétence minimale spécifiée en matière d'exploitation des canots de secours rapides » du code de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (code STCW) et des recommandations adoptées par l'OMI dans la résolution A.771(18) telle que modifiée, notamment en ce qui concerne tous les aspects du sauvetage, de la manutention, de la manœuvre, de l'exploitation de ces canots dans diverses conditions et de leur redressement après chavirement.

« 4.4. Lorsque l'agencement ou la taille d'un navire roulier à passagers existant est tel qu'il n'est pas possible d'installer le canot de secours rapide prescrit au paragraphe 4.1, le canot de secours rapide peut être installé à la place d'une embarcation de sauvetage existante qui est acceptée en tant que canot de secours ou à la place d'embarcations destinées à être utilisées en cas d'urgence, sous réserve que toutes les conditions ci-après soient remplies :

« 4.4.1. Le canot de secours rapide ainsi installé est desservi par un engin de mise à l'eau conforme aux dispositions du paragraphe 4.2 ;

« 4.4.2. La réduction de la capacité des embarcations et radeaux de sauvetage causée par cette substitution est compensée par l'installation de radeaux de sauvetage capables de recevoir un nombre de personnes au moins égal à celui que l'embarcation de sauvetage ainsi remplacée aurait pu recevoir ; et

« 4.4.3. Ces radeaux de sauvetage sont desservis par les dispositifs de mise à l'eau ou d'évacuation en mer existants.

« 5. Moyens de récupération.

« 5.1. Chaque navire roulier à passagers doit être muni de moyens efficaces permettant de récupérer rapidement les survivants se trouvant dans l'eau et de transférer des survivants à bord du navire à partir d'unités de sauvetage ou d'embarcations ou de radeaux de sauvetage.

« 5.2. Les moyens permettant de transférer les survivants à bord du navire peuvent faire partie soit d'un dispositif d'évacuation en mer, soit d'un dispositif prévu pour le sauvetage.

« Ces moyens doivent être approuvés par l'administration compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ.810.

« 5.3. Lorsque la glissière du dispositif d'évacuation en mer est destinée à servir de moyen de transfert des survivants jusqu'au pont du navire, elle doit être munie de lignes à main ou d'échelles pour aider les personnes à remonter.

« 6. Brassières de sauvetage.

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

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

« 6.1.2. Un nombre suffisant de brassières de sauvetage à l'intention des personnes de quart et aux fins d'utilisation aux postes éloignés d'embarcations et de radeaux de sauvetage. Les brassières de sauvetage prévues pour les personnes chargées du quart devraient être arrimées sur le pont, dans la salle de contrôle des machines et dans tout autre poste de quart gardé.

« 6.2. Les brassières de sauvetage doivent être placées de manière à être rapidement accessibles et leur emplacement doit être clairement indiqué. Si, par suite des aménagements particuliers du navire, les brassières de sauvetage prévues conformément aux prescriptions du paragraphe 6.1 risquent de devenir inaccessibles, on doit prendre d'autres dispositions jugées satisfaisantes par l'administration, qui pourraient consister par exemple à augmenter le nombre des brassières de sauvetage devant être prévues à bord.

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

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

« 6.5. En sus des brassières de sauvetage prescrites aux paragraphes 6.1 et 6.2, tout navire à passagers doit être pourvu de brassières de sauvetage pour au moins 5 % du nombre total de personnes à bord. Ces brassières de sauvetage doivent être arrimées bien en évidence sur le pont ou aux postes de rassemblement.

« 6.6. Lorsque les brassières de sauvetage destinées aux passagers sont arrimées dans des cabines éloignées des chemins qui permettent d'accéder directement des locaux de réunion aux postes de rassemblement, les brassières de sauvetage supplémentaires exigées à l'intention de ces passagers aux termes du paragraphe 6.1.2 doivent être arrimées soit dans les locaux de réunion ou aux postes de rassemblement, soit sur le chemin menant directement des uns aux autres. Les brassières de sauvetage doivent être arrimées de façon à pouvoir être distribuées et endossées sans que cela gêne la marche ordonnée vers les postes de rassemblement et les postes d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage.

« 6.7. Nonobstant les prescriptions ci-dessus, un nombre suffisant de brassières de sauvetage doit être entreposé à proximité des postes de rassemblement afin que les passagers ne soient pas obligés de retourner dans leur cabine pour y prendre leur brassière de sauvetage.

« Navires rouliers des classes B, C et D,
construits après le 1^{er} janvier 2003

« 7. Radeaux de sauvetage.

« 7.1. Les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être desservis par des dispositifs d'évacuation en mer conformes aux prescriptions de la section 6.2 du Recueil LSA ou par des dispositifs de mise à l'eau conformes aux prescriptions du paragraphe 6.1.5 du Recueil LSA, qui soient également répartis sur chaque bord du navire.

« La communication doit être assurée entre le poste d'embarquement et la plate-forme.

« 7.2. Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis de dispositifs d'amarrage leur permettant de surnager librement, qui satisfont aux prescriptions de la règle SOLAS III/13.4.

« 7.3. Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis d'une rampe d'accès satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 4.2.4.1 ou 4.3.4.1 du Recueil LSA, selon le cas.

« 7.4. Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être soit des radeaux du type à redressement automatique, soit des radeaux réversibles munis d'une tente, qui sont stables sur houle et peuvent être exploités en toute sécurité quel que soit le côté sur lequel ils flottent. Lorsqu'ils sont justifiés par le parcours abrité des voyages et les conditions climatiques favorables de la zone et de la période d'exploitation, l'administration de l'Etat du pavillon peut autoriser des radeaux de sauvetage gonflables, ouverts et réversibles pour autant que ceux-ci satisfassent entièrement aux prescriptions de l'annexe 10 du Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse.

« A titre de variante, le navire doit avoir à son bord, en plus de son chargement normal de radeaux, des radeaux de sauvetage à redressement automatique ou des radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente ayant une capacité totale suffisante pour recevoir au moins 50 % des personnes que ne peuvent recevoir les

embarcations de sauvetage. Cette capacité supplémentaire à bord de radeaux de sauvetage doit être déterminée sur la base de la différence entre le nombre total de personnes à bord et le nombre de personnes qui peuvent recevoir les embarcations de sauvetage. Tous les radeaux de sauvetage en question doivent être approuvés par l'administration de l'Etat du pavillon compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ.809. »

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 223a-III/05-2 « Aires d'atterrissage et d'évacuation par hélicoptère » sont remplacés comme suit :

« 2. Tous les navires rouliers à passagers doivent disposer d'une aire d'évacuation par hélicoptère approuvée par l'administration compte tenu des dispositions adoptées par l'OMI dans la résolution de la résolution A.894(21) de l'OMI, telle qu'amendée par la MSC1/circulaire 1367.

« 3. Les navires rouliers à passagers neufs des classes B, C et D d'une longueur égale ou supérieure à 130 mètres doivent disposer d'une aire d'atterrissage pour hélicoptère approuvée par l'administration compte tenu des recommandations du Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR), adoptées par l'OMI dans sa résolution A.892(21), telle que modifiée, et dans sa circulaire MSC/Circ.895 intitulée "Recommandation sur les aires d'atterrissage pour hélicoptères à bord des navires rouliers à passagers". »

Le titre de l'article 223a-III/05-3 est remplacé comme suit :

« Système d'aide à la décision destiné aux capitaines et dispositifs d'alarme ».

Un sixième paragraphe est ajouté comme suit à l'article 223a-III/07 « Arrimage des embarcations et des radeaux de sauvetage »

« 6. Les radeaux de sauvetage destinés à être jetés par-dessus bord doivent être arrimés de façon à se trouver dans une position qui facilite le transfert aisé d'un bord à l'autre du navire au niveau d'un seul pont découvert. Si ce dispositif d'arrimage ne peut pas être réalisé, il faut prévoir des radeaux de sauvetage supplémentaires de sorte que la capacité totale disponible sur chaque bord puisse recevoir 75 % du nombre total de personnes à bord. »

Le paragraphe 3 de l'article 223a-III/13 « Formation et exercices en vue de l'abandon du navire » est modifié comme suit :

« 3. Lors de chaque exercice d'abandon du navire, il faut exécuter les actions prescrites à l'article 223a-III/18 paragraphe 3.3.1 compte tenu des directives de l'OMI MSC.1/Circ.1206 "Mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage". »

Le paragraphe 4 de l'article 223a-III/13 « Formation et exercices en vue de l'abandon du navire » est modifié comme suit :

« 4. Les embarcations et les canots de sauvetage doivent être amenés conformément aux dispositions de l'article 223a-III/18, paragraphes 3.3.2, 3.3.5, 3.3.7, lors d'exercices successifs.

« Si les exercices de mise à l'eau des embarcations de sauvetage et des canots de secours sont effectués alors que le navire fait route, ces exercices doivent, en raison des risques que cela présente, être effectués dans des eaux abritées uniquement et sous la surveillance d'un officier ayant l'expérience de ces exercices, compte tenu des directives de la résolution A.624(15) de l'OMI "Directives pour la formation à la mise à l'eau des embarcations de sauvetage et des canots de secours alors que le navire fait route" et des directives de la résolution A.771(18) de l'OMI "Recommandations relatives à la formation des équipages des canots de secours rapides". »

« L'administration peut permettre que les embarcations de sauvetage des navires ne soient pas mises à l'eau sur un bord du navire si l'amarrage à quai de ces navires et leur type d'exploitation interdisent la mise à l'eau des embarcations de sauvetage sur ce bord. Quoi qu'il en soit, toutes ces embarcations de sauvetage doivent être amenées au moins une fois tous les trois mois et mises à l'eau au moins une fois par an. »

Art. 6. – L'annexe 223aA-1 de la section 223a « Navires à passagers de classes A, B, C et D en acier ou autre matériau équivalent et engins à passagers à grande vitesse » de la division 223 « Navires à passagers effectuant des voyages nationaux » du règlement annexé à l'arrêté susvisé est supprimée.

Art. 7. – Les dispositions du présent arrêté sont applicables à compter du 29 juin 2011.

Art. 8. – Le directeur des affaires maritimes est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 20 mai 2011.

Pour la ministre et par délégation :
Le directeur des affaires maritimes,
P. PAOLANTONI