

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

#### TRANSPORTS, MER ET PÊCHE

##### Arrêté du 22 juin 2012 portant modification de l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires (modification de la division 223 du règlement annexé)

NOR : TRAT1226142A

Le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche,

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 856<sup>e</sup> session en date du 4 avril 2012,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Le règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifié conformément aux dispositions des articles 2 et 3 ci-après.

**Art. 2.** – Les alinéas 9, 11 et 12 de l'article 223a-III/02 sont remplacés comme suit :

« (9) On doit prévoir des brassières de sauvetage spéciales pour enfants en nombre suffisant conformément au paragraphe 5.1.1 de l'article 223a-III/05-1.

(11) On doit prévoir des brassières de sauvetage en nombre suffisant conformément au paragraphe 5.1.2 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 du point 2.2.3 du code LSA. »

**Art. 3.** – L'article 223a-III/05-1 est remplacé comme suit :

« *Art. 223a-III/05-1.* – Prescriptions applicables aux navires rouliers à passagers.

Sauf dispositions contraires dans les paragraphes, les prescriptions du présent article s'appliquent à tous les navires rouliers des classes B, C et D.

#### 1. Radeaux de sauvetage

1.1. Les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers des classes B, C et D construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003 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.

1.2. Les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers construits le 1<sup>er</sup> janvier 2003 ou après cette date 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.

1.3. 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.

1.4. 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.

1.5. 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 que 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.

## 2. Transpondeur

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<sup>er</sup> 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.

## 3. Canots de secours rapides

3.1. Le canot de secours si un tel canot doit être embarqué 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.

3.2. Le 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.

3.3. 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.

3.4. Lorsque l'agencement ou la taille d'un navire roulier à passagers existant sont tels qu'il n'est pas possible d'installer le canot de secours rapide prescrit au paragraphe 3.1, 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 :

3.4.1. Le canot de secours rapide ainsi installé est desservi par un engin de mise à l'eau conforme aux dispositions du paragraphe 3.2 ;

3.4.2. 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

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

#### 4. Moyens de récupération

4.1. 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.

4.2. 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.

4.3. 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.

#### 5. Brassières de sauvetage

5.1. 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 :

5.1.1. 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

5.1.2. 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.

5.2. 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 5.1 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.

5.3. 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.

5.4. 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.

5.5. En sus des brassières de sauvetage prescrites aux paragraphes 5.1 et 5.2, 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.

5.6. 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 5.1.2 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.

5.7. 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.

5.8. A bord des navires rouliers à passagers, toutes les brassières de sauvetage doivent être munies d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions du point 2.2.3 du code LSA. »

**Art. 4.** – Le présent arrêté est applicable en Polynésie française, dans les îles de Wallis et Futuna, dans les Terres australes et antarctiques françaises et en Nouvelle-Calédonie, sous réserve des compétences dévolues à ces collectivités, et exercées par elles en application des statuts les régissant.

**Art. 5.** – La directrice des affaires maritimes est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 22 juin 2012.

Pour le ministre et par délégation :  
*La directrice des affaires maritimes,*  
R. BRÉHIER