

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

**Décret n° 2012-1339 du 3 décembre 2012 portant publication de la résolution MSC.308(88) relative à l'adoption d'amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 3 décembre 2010 (1)**

NOR : MAEJ1237332D

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 la convention relative à la création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, signée à Genève le 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,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – La résolution MSC.308(88) relative à l'adoption d'amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (ensemble une annexe), adoptée à Londres le 3 décembre 2010, 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 3 décembre 2012.

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 1<sup>er</sup> juillet 2012.

### RÉSOLUTION MSC.308(88)

RELATIVE À L'ADOPTION D'AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974  
POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE (ENSEMBLE UNE ANNEXE)

LE COMITÉ DE LA SÉCURITÉ MARITIME,

RAPPELANT l'article 28 b) de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, qui a trait aux fonctions du Comité,

RAPPELANT ÉGALEMENT l'article VIII b) de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) (ci-après dénommée « la Convention »), qui concerne la procédure d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I,

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-huitième session, les amendements à la Convention qui avaient été proposés et diffusés conformément à l'article VIII b) i) de la Convention,

1. ADOPTE, conformément à l'article VIII b) iv) de la Convention, les amendements à la Convention dont le texte figure en annexe à la présente résolution ;

2. DÉCIDE que, conformément à l'article VIII b) vi) 2) bb) de la Convention, ces amendements seront réputés avoir été acceptés le 1<sup>er</sup> janvier 2012, à moins que, avant cette date, plus d'un tiers des Gouvernements contractants à la Convention, ou des Gouvernements contractants dont les flottes marchandes représentent au total 50 % au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, n'aient notifié qu'ils élèvent une objection contre ces amendements ;

3. INVITE les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS à noter que, conformément à l'article VIII b) vii) 2) de la Convention, ces amendements entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2012, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus ;

4. PRIE le Secrétaire général de communiquer, conformément à l'article VIII b) v) de la Convention, des copies certifiées conformes de la présente résolution et du texte des amendements qui y est annexé à tous les Gouvernements contractants à la Convention ;

5. PRIE AUSSI le Secrétaire général de communiquer des copies de la présente résolution et de son annexe aux Membres de l'Organisation qui ne sont pas des Gouvernements contractants à la Convention.

## A N N E X E

### AMENDEMENTS À LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1974 POUR LA SAUVEGARDE DE LA VIE HUMAINE EN MER, TELLE QUE MODIFIÉE

#### CHAPITRE II-1

#### **Construction-structure, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques**

##### **Partie D**

##### **Installations électriques**

##### **Règle 41 – Source principale d'énergie électrique et dispositifs d'éclairage**

1 Au paragraphe 6, insérer les mots « construits le 1<sup>er</sup> juillet 2010 ou après cette date » à la suite des mots « A bord des navires à passagers ».

#### CHAPITRE II-2

#### **Construction-prévention, détection et extinction de l'incendie**

##### **Partie A**

##### **Généralités**

##### **Règle 1 – Application**

2 Au paragraphe 1.1, remplacer « 1<sup>er</sup> juillet 2002 » par « 1<sup>er</sup> juillet 2012 ».

3 Au paragraphe 1.2.2, remplacer « 1<sup>er</sup> juillet 2002 » par « 1<sup>er</sup> juillet 2012 ».

4 Remplacer l'actuel paragraphe 2.1 par ce qui suit :

« 2.1 Sauf disposition expresse contraire, dans le cas des navires construits le 1<sup>er</sup> juillet 2012, l'Administration doit s'assurer qu'ils respectent les prescriptions qui leur sont applicables en vertu des dispositions du chapitre II-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée par les résolutions MSC.1 (XLV), MSC.6(48), MSC.13(57), MSC.22(59), MSC.24(60), MSC.27(61), MSC.31(63), MSC.57(67), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.194(80), MSC.201(81), MSC.216(82), MSC.256(84), MSC.269(85) et MSC.291(87). »

5 Au paragraphe 3.1, remplacer la date « 1<sup>er</sup> juillet 2002 » par la date « 1<sup>er</sup> juillet 2012 ».

6 Au paragraphe 3.2, remplacer la date « 1<sup>er</sup> juillet 2002 » par la date « 1<sup>er</sup> juillet 2012 ».

##### **Règle 3 – Définitions**

7 Remplacer l'actuel paragraphe 23 par ce qui suit :

« 23 *Le Code des méthodes d'essai au feu* est le Code international de 2010 pour l'application des méthodes d'essai au feu (Code FTP de 2010), que le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation a adopté par la résolution MSC.307(88) 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 concernant les procédures d'amendement applicables à l'Annexe, à l'exclusion du

chapitre I. »

## Partie C

### Confinement de l'incendie

#### Règle 7 – Détection et alarme

8 Au paragraphe 4.1, à la fin de l'alinéa 1, supprimer le mot « et », à la fin de l'alinéa 2.2, remplacer le point par « ; et » et ajouter le nouvel alinéa .3 suivant après l'actuel alinéa 2.2 :

« .3 Les locaux fermés contenant des incinérateurs. »

## CHAPITRE V

### Sécurité de la navigation

#### Règle 18 – Approbation, visites et normes de fonctionnement des systèmes et matériel de navigation et des enregistreurs des données du voyage

9 Après l'actuel paragraphe 8, insérer un nouveau paragraphe 9, libellé comme suit :

« Le système d'indentification automatique (AIS) doit être soumis à un essai chaque année. Cet essai doit être effectué par un inspecteur agréé ou une installation de contrôle ou d'entretien agréée. L'essai doit permettre de s'assurer que les données statiques relatives au navire ont été correctement programmées et que l'échange de données avec les capteurs connectés s'effectue sans erreurs et de vérifier le fonctionnement du matériel radioélectrique en mesurant les fréquences radioélectriques et en effectuant un essai en direct à l'aide, par exemple, d'un service de trafic maritime (STM). Un exemplaire du procès-verbal d'essai doit être conservé à bord du navire. »

#### Règle 23 – Dispositifs de transfert du pilote

10 Remplacer le texte de la règle 23 par ce qui suit :

##### « 1 Application

1.1 Les navires qui effectuent des voyages au cours desquels ils peuvent avoir à employer des pilotes doivent être dotés de dispositifs de transfert du pilote.

1.2 Le matériel et les dispositifs de transfert du pilote installés le 1<sup>er</sup> juillet 2012 ou après cette date doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle et il doit être dûment tenu compte des normes adoptées par l'Organisation.

1.3 Sauf disposition contraire, le matériel et les dispositifs de transfert du pilote installés à bord des navires avant le 1<sup>er</sup> juillet 2012 doivent au moins satisfaire aux prescriptions de la règle 17 ou 23, selon le cas, de la Convention qui étaient applicables avant cette date et il doit être dûment tenu compte des normes adoptées par l'Organisation avant cette date.

1.4 Le matériel et les dispositifs qui sont installés le 1<sup>er</sup> juillet 2012 ou après cette date en remplacement de matériel et de dispositifs installés à bord des navires avant le 1<sup>er</sup> juillet 2012 doivent satisfaire aux prescriptions de la présente règle dans la mesure où cela est raisonnable et possible dans la pratique.

1.5 Dans le cas des navires construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 1994, le paragraphe 5 s'applique au plus tard à la date de la première visite prévue le 1<sup>er</sup> juillet 2012 ou après cette date.

1.6 Le paragraphe 6 s'applique à tous les navires.

##### 2 Généralités

2.1 Tous les dispositifs utilisés pour le transfert du pilote doivent remplir efficacement leur rôle, qui est de permettre au pilote d'embarquer et de débarquer en toute sécurité. Ces dispositifs doivent être tenus propres, être convenablement entretenus et arrimés et être contrôlés régulièrement de façon à pouvoir être utilisés en toute sécurité. Ils ne doivent être utilisés que pour l'embarquement ou le débarquement du personnel.

2.2 La mise en place des dispositifs de transfert du pilote et l'embarquement du pilote doivent être surveillés par un officier responsable disposant de moyens de communication avec la passerelle de navigation, lequel doit aussi faire en sorte que le pilote soit escorté le long d'un parcours sûr pour aller à la passerelle de navigation et en revenir. Le personnel qui s'occupe de la mise en place et de l'utilisation d'un dispositif mécanique doit être mis au courant des consignes de sécurité à suivre et le matériel doit être mis à l'essai avant d'être utilisé.

2.3 La conformité de l'échelle de pilote à la présente règle ou à une norme internationale jugée acceptable par l'Organisation doit être certifiée par le fabricant. Les échelles doivent être inspectées conformément aux dispositions des règles I/6, I/7 et I/8.

2.4 Toutes les échelles de pilote utilisées pour le transfert du pilote doivent être clairement identifiées comme telles à l'aide d'une étiquette ou d'une autre marque permanente afin que chacune d'elles puisse être identifiée dans le contexte des visites, de l'inspection et de la tenue des registres. Les dates auxquelles une échelle donnée a été mise en service et a fait l'objet d'une quelconque réparation doivent être consignées dans un registre conservé à bord du navire.

2.5 L'échelle de coupée à laquelle il est fait référence dans la présente règle peut être une échelle inclinée si elle fait partie des dispositifs de transfert du pilote.

##### 3 Dispositifs de transfert

3.1 Des dispositifs doivent être prévus pour que le pilote puisse embarquer et débarquer en toute sécurité de chaque bord du navire.

3.2 Lorsque, à bord d'un navire, le point d'entrée ou de sortie se trouve à une hauteur de plus de 9 m du niveau de la mer et qu'il est prévu d'embarquer et de débarquer les pilotes en utilisant une échelle de coupée ou tout autre moyen également sûr et commode conjointement avec une échelle de pilote, le navire doit être équipé de ce matériel de chaque bord, à moins que le matériel en question puisse être déplacé pour être transféré d'un bord à l'autre du navire.

3.3 Il doit être possible d'accéder au navire et d'en débarquer de manière sûre et commode par :

.1 Une échelle de pilote, sans monter moins de 1,5 m ni plus de 9 m au-dessus de la surface de l'eau, cette échelle devant être installée et assujettie de manière :

.1 Qu'elle ne risque pas de recevoir d'éventuels rejets provenant du navire ;

.2 Qu'elle soit située sur la partie rectiligne du navire et, si possible, entre le quart avant et le quart arrière ;

.3 Que chaque échelon soit solidement appuyé contre le bordé du navire ; si des caractéristiques de construction, telles que des bandes de ragage, empêchent l'application de la présente disposition, des mesures spéciales doivent être prises, à la satisfaction de l'Administration, pour que les personnes puissent embarquer et débarquer en toute sécurité ;

.4 Qu'elle puisse, tout en étant d'une seule pièce, atteindre depuis l'accès au navire ou le point de sortie et qu'il soit dûment tenu compte de toutes les conditions de chargement et d'assiette du navire ainsi que d'une contre-gîte de 15°, le point d'assujettissement, les manilles et les cordages de fixation doivent être au moins aussi résistants que les cordages latéraux ; ou

.2 Une échelle de coupée conjointement avec l'échelle de pilote (autrement dit un dispositif combiné) ou un autre dispositif présentant des conditions de sécurité et de commodité équivalentes, lorsque la distance entre le niveau de la mer et le point d'accès au navire est supérieure à 9 m. L'échelle de coupée doit être disposée en direction de l'arrière. Lorsqu'elle est utilisée, il doit y avoir un moyen permettant d'assujettir le plateau inférieur de l'échelle de coupée d'une manière telle que l'extrémité et le plateau inférieurs de l'échelle restent bien contre la partie rectiligne du bordé et, dans la mesure du possible, entre le quart avant et le quart arrière du navire et à l'écart de tout rejet.

.1 Si un dispositif combiné est utilisé pour embarquer le pilote, il doit y avoir un moyen permettant d'assujettir l'échelle de pilote et les tire-veilles au bordé du navire à une distance nominale de 1,5 m au-dessus de la plate-forme inférieure de l'échelle de coupée. Dans le cas d'un dispositif combiné qui comprend une échelle de coupée ayant une trappe dans sa plate-forme inférieure (c'est-à-dire la plate-forme d'embarquement), l'échelle de pilote et les tire-veilles doivent passer dans la trappe et se prolonger, au-dessus de la plate-forme, jusqu'à la hauteur de la main courante.

4. Accès au pont du navire

Des dispositifs doivent être prévus pour permettre à toute personne embarquant ou débarquant de passer de manière sûre et commode et sans entrave du sommet de l'échelle de pilote, ou de toute échelle de coupée ou autre dispositif, au pont du navire :

.1 Lorsqu'on utilise à cet effet une ouverture dans les lisses ou le pavois, il doit être prévu des poignées appropriées ;

.2 Lorsque ce passage s'effectue au moyen d'une échelle de pavois, deux batayoles fixées de manière rigide à la structure du navire, à leur base ou non loin de celle-ci, ainsi qu'à des points situés plus haut, doivent être installées. L'échelle de pavois doit être solidement fixée au navire pour ne pas risquer de se retourner.

## 5 Portes latérales

Les portes latérales utilisées pour le transfert du pilote ne doivent pas s'ouvrir vers l'extérieur.

## 6 Appareils de hissage du pilote

Il est interdit d'utiliser des appareils de hissage du pilote.

## 7 Accessoires

7.1 Les accessoires ci-après doivent toujours être prêts à être utilisés lors d'un transfert de personnes :

.1 Deux tire-veilles d'un diamètre d'au moins 28 mm mais de 32 mm au plus, bien assujettis au navire, si le pilote le demande ; ces tire-veilles doivent être attachés par leur extrémité à l'anneau fixé sur le pont et doivent être prêts à être utilisés quand le pilote débarque ou à la demande d'un pilote qui s'apprête à embarquer (les tire-veilles doivent se prolonger jusqu'à la hauteur des chandeliers ou du pavois au niveau de l'accès au pont avant leur fixation à l'anneau sur le pont) ;

.2 Une bouée de sauvetage munie d'un feu à allumage automatique ;

.3 Un halin.

7.2 Dans le cas spécifié au paragraphe 4 ci-dessus, les navires doivent être munis de batayoles et d'échelles de pavois.

## 8 Eclairage

Un éclairage adéquat doit être prévu pour éclairer les dispositifs de transfert du pilote sur le bordé et l'endroit du pont où se font l'embarquement et le débarquement. »

## APPENDICE CERTIFICATS

### Modèle de Certificat de sécurité pour navire à passagers

11 Ajouter les nouveaux paragraphes 2.10 et 2.11 ci-après à la suite de l'actuel 2.9 :

« 2.10. Que le navire a fait/n'a pas fait<sup>1</sup> l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la (des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38<sup>1</sup> de la Convention ;

2.11 Qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage<sup>1</sup> est/n'est pas<sup>1</sup> joint au présent Certificat.

---

<sup>1</sup> Rayer la mention inutile. »

#### **Modèle de Certificat de sécurité de construction pour navire de charge**

12 Ajouter les nouveaux paragraphes 4 et 5 ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 3 :

« 4 Que le navire a fait/n'a pas fait<sup>1</sup> l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la (des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 de la Convention ;

5 Qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie<sup>4</sup> est/n'est pas<sup>4</sup> joint au présent Certificat.

---

<sup>4</sup> Rayer la mention inutile. »

#### **Modèle de Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge**

13 Ajouter les nouveaux paragraphes 2.7 et 2.8 ci-après à la suite de l'actuel paragraphe 2.6 :

« 2.7 Que le navire a fait/n'a pas fait<sup>4</sup> l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la (des) règle(s) II-2/17 / III/38<sup>4</sup> de la Convention ;

2.8 Qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage<sup>4</sup> est/n'est pas<sup>4</sup> joint au présent Certificat.

---

<sup>4</sup> Rayer la mention inutile. »

#### **Modèle de Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers**

14 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.11 et 2.12 par ce qui suit :

« 2.11 Que le navire a fait/n'a pas fait<sup>1</sup> l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la(des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38<sup>1</sup> de la Convention ;

2.12 Qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage<sup>1</sup> est/n'est pas<sup>1</sup> joint au présent Certificat.

---

<sup>1</sup> Rayer la mention inutile. »

#### **Modèle de Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge**

15 Remplacer le texte actuel des paragraphes 2.10 et 2.11 par ce qui suit :

« 2.10 Que le navire a fait/n'a pas fait<sup>3</sup> l'objet d'autres conceptions et dispositifs en application de la (des) règle(s) II-1/55 / II-2/17 / III/38<sup>3</sup> de la Convention ;

2.11 Qu'un document d'approbation d'une autre conception ou d'un autre dispositif pour les machines et les installations électriques/la protection contre l'incendie/les engins de sauvetage<sup>3</sup> est/n'est pas<sup>3</sup> joint au présent Certificat.

---

<sup>3</sup> Rayer la mention inutile. »