

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

**Décret n° 2013-160 du 22 février 2013 portant publication de la résolution MSC.256(84) 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 16 mai 2008 (1)**

NOR : MAEJ1303971D

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 ;

Vu le décret n° 81-474 du 7 mai 1981 portant publication du protocole de 1978 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, fait à Londres le 17 février 1978,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – La résolution MSC.256(84) 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 16 mai 2008, 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 22 février 2013.

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> janvier 2010.

### RÉSOLUTION MSC.256(84)

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 a trait à la procédure d'amendement de l'Annexe à la Convention, à l'exclusion du chapitre I<sup>er</sup> ;

AYANT EXAMINÉ, à sa quatre-vingt-quatrième 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> juillet 2009, 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> janvier 2010, lorsqu'ils auront été acceptés dans les conditions prévues au paragraphe 2 ci-dessus ;

4. RECOMMANDE aux Gouvernements contractants concernés de délivrer des certificats conformes aux amendements figurant en annexe, lors de la première visite de renouvellement effectuée le 1<sup>er</sup> janvier 2010 ou après cette date ;

5. 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 ;

6. PRIE ÉGALEMENT 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**

#### **Règle 3-4. – Dispositifs de remorquage d'urgence à bord des navires-citernes :**

1. Remplacer la règle 3-4 actuelle par ce qui suit :

#### **« Règle 3-4**

#### **Dispositifs et procédures de remorquage d'urgence**

#### **1. Dispositifs de remorquage d'urgence à bord des navires-citernes :**

1.1. Des dispositifs de remorquage d'urgence doivent être installés à l'avant et à l'arrière de tous les navires-citernes d'un port en lourd d'au moins 20 000 tonnes.

1.2. Dans le cas des navires-citernes construits le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après cette date :

.1 Les dispositifs de remorquage d'urgence doivent pouvoir être déployés rapidement à tout moment alors que le navire à remorquer est privé de sa source d'énergie principale et doivent pouvoir être accrochés facilement au navire remorqueur. Au moins un des dispositifs de remorquage d'urgence doit être installé au préalable de façon à pouvoir être déployé rapidement ; et

.2 Les dispositifs de remorquage d'urgence installés à l'avant et à l'arrière doivent avoir une résistance suffisante, compte tenu des dimensions et du port en lourd du navire, ainsi que des forces escomptées dans des conditions météorologiques défavorables. L'Administration doit approuver la conception, la construction et la mise à l'essai sur prototype des dispositifs de remorquage d'urgence en tenant compte des directives élaborées par l'Organisation.

1.3. Dans le cas des navires-citernes construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002, l'Administration doit approuver la conception et la construction des dispositifs de remorquage d'urgence en tenant compte des directives élaborées par l'Organisation.

#### **2. Procédures de remorquage d'urgence à bord des navires :**

2.1. Le présent paragraphe s'applique :

.1 A tous les navires à passagers, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2010 ;

.2 Aux navires de charge construits le 1<sup>er</sup> janvier 2010 ou après cette date : et

.3 Aux navires de charge construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2012.

2.2. Chaque navire doit avoir sa propre procédure de remorquage d'urgence. Cette procédure doit se trouver à bord du navire afin de pouvoir être appliquée dans les situations d'urgence et elle doit tenir compte des dispositifs existants et du matériel disponible à bord du navire.

2.3. La procédure doit inclure :

- .1 Des plans des parties avant et arrière du pont qui indiquent les dispositifs de remorquage d'urgence possibles ;
- .2 Un inventaire du matériel de bord qui peut être utilisé pour le remorquage d'urgence ;
- .3 Les moyens et méthodes de communication ; et
- .4 Des exemples de procédures destinées à faciliter les préparatifs et le déroulement des opérations de remorquage d'urgence. »

2. Après la règle 3-8 actuelle, ajouter une nouvelle règle 3-9, libellée comme suit :

### « Règle 3-9

#### **Moyens d'embarquement et de débarquement**

1. Les navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2010 ou après cette date doivent être équipés de moyens d'embarquement et de débarquement destinés à être utilisés au port et lors d'opérations portuaires, tels que passerelles et échelles de coupée, conformément aux dispositions du paragraphe 2, à moins que l'Administration ne considère que le respect d'une disposition particulière n'est ni raisonnable ni possible dans la pratique.

2. Les moyens d'embarquement et de débarquement prescrits au paragraphe 1 doivent être construits et installés compte tenu des directives élaborées par l'Organisation.

3. Dans le cas de tous les navires, les moyens d'embarquement et de débarquement doivent être inspectés et maintenus dans un état satisfaisant pour l'usage auquel ils sont destinés, compte tenu des restrictions liées à la sécurité du chargement. Tous les câbles qui soutiennent les moyens d'embarquement et de débarquement doivent être entretenus de la manière prescrite à la règle III/20.4. »

## CHAPITRE II-2

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

#### **Règle 10. – Lutte contre l'incendie :**

3. Après le paragraphe 4.1.4 actuel, ajouter un nouveau paragraphe 4.1.5, libellé comme suit :

« 4.1.5. Au plus tard à la date de la première mise en cale sèche prévue après le 1<sup>er</sup> janvier 2010, les dispositifs fixes d'extinction de l'incendie au gaz carbonique destinés à protéger les locaux de machines et les chambres des pompes à cargaison à bord des navires construits avant le 1<sup>er</sup> juillet 2002 doivent satisfaire aux dispositions du paragraphe 2.2.2 du chapitre 5 du Recueil de règles sur les systèmes de protection contre l'incendie. »

#### **Règle 19. – Transport des marchandises dangereuses :**

4. Au paragraphe 4, supprimer le membre de phrase suivant « , telles que définies à la règle VII/2. »

#### **Règle 20. – Protection des locaux à véhicules, des locaux de catégorie spéciale et des espaces routiers :**

5. L'actuel paragraphe 6.1.4 est remplacé par le paragraphe 6.1.4 suivant et le nouveau paragraphe 6.1.5 ci-après est ajouté à la suite :

« 6.1.4. Les prescriptions du présent paragraphe s'appliquent aux navires construits le 1<sup>er</sup> janvier 2010 ou après cette date. Les navires construits le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ou après cette date mais avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010 doivent satisfaire aux prescriptions du paragraphe 6.1.4 applicables précédemment, telles que modifiées par la résolution MSC.99(73). Lorsque des dispositifs fixes d'extinction de l'incendie par projection d'eau diffusée sous pression sont installés, il faut prendre, en raison de la perte grave de stabilité qui pourrait résulter de l'accumulation de grandes quantités d'eau sur le ou les ponts pendant l'utilisation du dispositif de projection d'eau diffusée, les dispositions suivantes :

.1 A bord des navires à passagers :

.1.1. Dans les espaces situés au-dessus du pont de cloisonnement, des dalots permettant d'évacuer rapidement et directement à la mer l'eau accumulée doivent être installés, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation ;

.1.2.1. A bord des navires rouliers à passagers, les volets des dalots, munis d'un moyen de fermeture directe manœuvrable depuis un emplacement situé au-dessus du pont de cloisonnement, conformément aux prescriptions de la Convention internationale sur les lignes de charge en vigueur, doivent être maintenus en position ouverte lorsque le navire est en mer ;

.1.2.2. Toute manœuvre des volets visés au paragraphe 6.1.4.1.2.1 doit être consignée dans le journal de bord ;

.1.3. Dans les espaces situés au-dessous du pont de cloisonnement, l'Administration peut exiger l'installation de dispositifs de pompage et d'assèchement en plus de ceux qui sont prescrits à la règle II-1/35-1. Dans ce cas, le dispositif d'assèchement doit être capable d'évacuer au moins 125 % du débit

combiné des pompes du dispositif à eau diffusée et du nombre prescrit d'ajutages de manches d'incendie, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Les vannes du dispositif d'assèchement doivent pouvoir être actionnées depuis un emplacement situé à l'extérieur de l'espace protégé et à proximité des commandes du dispositif d'extinction. Les puisards doivent être d'une capacité suffisante et être disposés au niveau de la muraille du navire à des intervalles de 40 m au plus dans chaque compartiment étanche à l'eau ;

.2 A bord des navires de charge, les dispositifs d'assèchement et de pompage doivent être conçus de manière à empêcher un effet de carène liquide. Dans ce cas, le dispositif d'assèchement doit être capable d'évacuer au moins 125 % du débit combiné des pompes du dispositif à eau diffusée et du nombre prescrit d'ajutage de manches incendie, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Les vannes du dispositif d'assèchement doivent pouvoir être actionnées depuis un emplacement situé à l'extérieur de l'espace protégé et à proximité des commandes du dispositif d'extinction. Les puisards doivent être d'une capacité suffisante et être disposés au niveau de la muraille du navire à des intervalles de 40 m au plus de chaque compartiment étanche à l'eau.

Si cela n'est pas possible, l'Administration doit tenir compte dans la mesure qu'elle juge nécessaire, lors de l'approbation des renseignements relatifs à la stabilité, des effets défavorables des carènes liquides et du poids supplémentaire d'eau sur la stabilité. Ces renseignements doivent être inclus dans les renseignements sur la stabilité qui doivent être fournis au capitaine en vertu de la règle II-1/5-1.

6.1.5. A bord de tous les navires, dans les locaux à véhicules, espaces rouliers et locaux de catégorie spéciale fermés qui sont équipés de dispositifs fixes d'extinction de l'incendie par projection d'eau diffusée sous pression, des moyens doivent être prévus pour éviter tout engorgement des dispositifs d'assèchement, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation. Les navires construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2010 doivent satisfaire aux prescriptions du présent paragraphe avant la première visite prévue après le 1<sup>er</sup> janvier 2010. »

### CHAPITRE III

#### Engins et dispositifs de sauvetage

##### Règle 6. – Communications :

6. Remplacer le paragraphe 2.2 actuel par ce qui suit :

« 2.2. Dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage :

Tout navire à passagers et tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 doivent être munis, sur chacun de leurs bords, d'au moins un dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage. Tout navire de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 mais inférieure à 500 doit être muni d'au moins un dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage. Ces dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage doivent satisfaire aux normes de fonctionnement applicables, lesquelles ne doivent pas être inférieures à celles qui ont été adoptées par l'Organisation. Les dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage doivent être arrimés à des emplacements tels qu'ils puissent être rapidement placés dans toute embarcation ou tout radeau de sauvetage autre que le ou les radeaux de sauvetage prescrits à la règle 31.1.4. A titre de variante, un dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage doit être arrimé dans chaque embarcation ou radeau de sauvetage autre que ceux qui sont prescrits à la règle 31.1.4. A bord des navires munis d'au moins deux dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage et équipés d'embarcations de sauvetage à mise à l'eau en chute libre, l'un de ces dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage doit être arrimé dans une embarcation à mise à l'eau en chute libre et l'autre au voisinage immédiat de la passerelle de navigation pour pouvoir être utilisé à bord et être emporté aisément dans l'un ou l'une quelconque des autres embarcations ou radeaux de sauvetage. »

##### Règle 26. – Prescriptions supplémentaires applicables aux navires rouliers à passagers :

7. Remplacer l'actuel paragraphe 2.5 par ce qui suit :

« 2.5. Les radeaux de sauvetage transportés à bord des navires rouliers à passagers doivent être équipés d'un dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage, à raison d'un dispositif pour quatre radeaux. Le dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage doit être monté à l'intérieur du radeau de sauvetage de telle manière que son antenne se trouve à plus d'un mètre au-dessus du niveau de la mer lorsque le radeau est déployé : toutefois dans le cas des radeaux de sauvetage réversibles munis d'une tente, le dispositif doit être disposé de telle manière que les survivants puissent y accéder et le monter facilement. Chaque dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage doit être disposé de manière à pouvoir être monté manuellement lorsque le radeau de sauvetage est déployé. Il doit être clairement indiqué sur les enveloppes des radeaux de sauvetage que ceux-ci sont équipés de dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage. »

### CHAPITRE IV

#### Radiocommunications

##### Règle 7. – Matériel radioélectrique. – Dispositions générales :

8. Remplacer l'alinéa .3 actuel du paragraphe 1 par ce qui suit :

« .3 D'un dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage pouvant fonctionner dans la bande des 9 GHz ou sur des fréquences réservées à l'AIS : ».

## Appendice Certificats

### *Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (Modèle P)*

9. A la section 2 de la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire à passagers (Modèle P), remplacer la rubrique 11.1 actuelle par ce qui suit :

« 11.1. Nombre de dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage.

11.1.1. Répondeurs de recherche et de sauvetage (SART)

11.1.2. Émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) »,

et à la section 3, remplacer la rubrique 6 actuelle par ce qui suit :

« 6. Dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage pour navire

6.1. Répondeur de recherche et de sauvetage (SART)

6.2. Émetteur AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) ».

### *Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (Modèle E)*

10. A la section 2 de la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge (Modèle E), remplacer la rubrique 9.1 actuelle par ce qui suit :

« 9.1. Nombre de dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage

9.1.1. Répondeurs de recherche et de sauvetage (SART)

9.1.2. Émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) ».

### *Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (Modèle R)*

11. A la section 2 de la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge (Modèle R), remplacer la rubrique 6 actuelle par ce qui suit :

« 6. Dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage pour navire

6.1. Répondeur de recherche et de sauvetage (SART)

6.2. Émetteur AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) ».

### *Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers (Modèle PNUC)*

12. A la section 2 de la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire nucléaire à passagers (Modèle PNUC), remplacer la rubrique 11.1 actuelle par ce qui suit :

« 11.1. Nombre de dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage

11.1.1. Répondeurs de recherche et de sauvetage (SART)

11.1.2. Émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) »,

et à la section 3, remplacer la rubrique 6 actuelle par ce qui suit :

« 6. Dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage pour navire

6.1. Répondeur de recherche et de sauvetage (SART)

6.2. Émetteur AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) ».

### *Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge (Modèle CNUC)*

13. A la section 2 de la Fiche d'équipement pour le Certificat de sécurité pour navire nucléaire de charge (Modèle CNUC), supprimer la rubrique 9 et renuméroter les rubriques 10, 10.1 et 10.2, qui deviennent respectivement les rubriques 9, 9.1 et 9.2, et remplacer la rubrique renumérotée 9.1 par ce qui suit :

« 9.1. Nombre de dispositifs de localisation pour la recherche et le sauvetage

9.1.1. Répondeurs de recherche et de sauvetage (SART)

9.1.2. Émetteurs AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) »,

et à la section 3, remplacer la rubrique 6 actuelle par ce qui suit :

« 6. Dispositif de localisation pour la recherche et le sauvetage pour navire

- 6.1. Répondeur de recherche et de sauvetage (SART)
- 6.2. Emetteur AIS de recherche et de sauvetage (AIS-SART) ».