
4 ALBERT EMBANKMENT
LONDRES SE1 7SR
Téléphone : +44(0)20 7735 7611 Télécopieur : +44(0)20 7587 3210

MSC.1/Circ.1446/Rev.2
8 août 2013

**MESURES INTÉRIMAIRES RECOMMANDÉES À L'INTENTION DES COMPAGNIES
EXPLOITANT DES NAVIRES À PASSAGERS EN VUE DE RENFORCER
LA SÉCURITÉ DE CES NAVIRES**

1 À sa quatre-vingt-dixième session (16-25 mai 2012), après avoir examiné les recommandations intérimaires que les États Membres et les organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif avaient formulées pour répondre à la demande du Secrétaire général, compte tenu de la perte du **Costa Concordia**, le Comité de la sécurité maritime est convenu que les États Membres devraient recommander aux compagnies exploitant des navires à passagers de procéder à un examen des mesures ayant trait à la sécurité de l'exploitation afin de renforcer la sécurité de ces navires.

2 Les recommandations concernant les mesures d'exploitation des compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers étaient énoncées initialement à l'annexe de la circulaire MSC.1/Circ.1446. À sa quatre-vingt-onzième session (26-30 novembre 2012), le Comité a révisé ces recommandations, dont le texte révisé a été diffusé par la circulaire MSC.1/Circ.1446/Rev.1.

3 À sa quatre-vingt-douzième session (12-21 juin 2013), le Comité a révisé de nouveau ces recommandations, dont le texte révisé figure en annexe à la présente circulaire.

4 Les États Membres sont invités à utiliser les recommandations ci-jointes à titre facultatif et à les porter à l'attention des propriétaires et exploitants de navires et autres parties intéressées, selon qu'il conviendra.

5 La présente circulaire remplace la circulaire MSC.1/Circ.1446/Rev.1.

ANNEXE

MESURES INTÉRIMAIRES RECOMMANDÉES À L'INTENTION DES COMPAGNIES EXPLOITANT DES NAVIRES À PASSAGERS EN VUE DE RENFORCER LA SÉCURITÉ DE CES NAVIRES

Brassières de sauvetage à bord des navires à passagers

1 Les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers, à l'exception des navires rouliers à passagers, devraient examiner s'il faut transporter un certain nombre de brassières de sauvetage supplémentaires, en plus de celles que les navires sont tenus d'avoir à bord conformément aux règles III/7 et III/22 de la Convention SOLAS, dans les locaux de réunion, aux postes de rassemblement, sur le pont ou dans les embarcations de sauvetage. Lorsque les brassières de sauvetage prescrites conformément aux règles III/7 et III/22 de la Convention SOLAS ne sont pas déjà entreposées à proximité des postes de rassemblement, d'autres brassières de sauvetage supplémentaires devraient être entreposées à proximité de ces postes, de manière que les membres de l'équipage puissent facilement y accéder pour les distribuer en cas d'urgence.

2 Les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers devraient envisager la fourniture de brassières de sauvetage de conception analogue que les passagers puissent endosser de la même manière que les autres afin d'éviter toute confusion au moment d'endosser les brassières.

3 Les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers devraient passer en revue les dispositions qu'elles ont prises pour satisfaire aux prescriptions de la règle III/7.2.2 de la Convention SOLAS, dans le cas où les brassières de sauvetage seraient entreposées dans les cabines des passagers, afin de s'assurer que l'emplacement des brassières soit bien visible dans toutes les conditions d'éclairage.

Consignes en cas de situation critique à l'intention des passagers

4 Les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers devraient examiner si la diffusion et la communication des consignes en cas de situation critique à bord de leurs navires sont appropriées, en tenant compte du nombre de langues susceptibles d'être comprises par les passagers à bord.

5 Les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers devraient également envisager de généraliser l'utilisation d'une vidéo pour compléter les consignes en cas de situation critique à l'intention des passagers, lorsqu'il y a lieu. Il est également recommandé que des fiches de renseignements sur les situations d'urgence complétant ceux qui sont prescrits par la Convention SOLAS soient mises à la disposition des passagers, sur demande.

Éléments communs aux consignes de rassemblement et aux consignes en cas de situation critique

6 Nonobstant les prescriptions du chapitre III de la Convention SOLAS relatives aux consignes de rassemblement et en cas de situation critique devant être prévues à l'intention des passagers, les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers devraient envisager d'inclure les éléments communs ci-après dans les consignes de rassemblement et les consignes en cas de situation critique :

- .1 quand et comment endosser une brassière de sauvetage;
- .2 description des signaux d'urgence et des réactions appropriées en cas de situation critique;
- .3 emplacements des brassières de sauvetage;
- .4 où se rassembler lorsque le signal d'urgence retentit;
- .5 méthodes à suivre pour compter les passagers présents aux points de rassemblement, pour les exercices comme dans le cas d'une situation critique réelle;
- .6 comment les renseignements seront communiqués lors d'une situation critique;
- .7 ce à quoi il faut s'attendre si le capitaine ordonne l'évacuation du navire;
- .8 quels autres renseignements en matière de sécurité sont disponibles;
- .9 consignes pour déterminer s'il y a lieu que les passagers retournent dans leur cabines avant le rassemblement, avec notamment des précisions s'agissant des médicaments, des vêtements et des brassières de sauvetage;
- .10 description des dispositifs essentiels de sécurité et de leurs caractéristiques;
- .11 systèmes d'itinéraires d'urgence et reconnaissance des sorties de secours; et
- .12 à qui s'adresser pour obtenir des renseignements supplémentaires.

7 Les compagnies possédant ou exploitant des navires à passagers devraient mettre en place des stratégies et des procédures visant à promouvoir la participation des passagers à la formation et aux exercices en vue d'une situation critique, prescrits par la règle III/19 et recommandés par la règle III/30 de la Convention SOLAS.

Principes pour l'appel des passagers

8 À bord d'un navire effectuant un voyage au cours duquel les passagers doivent rester à bord plus de 24 heures, il est recommandé que l'appel des passagers qui viennent d'embarquer ait lieu avant le départ de tous les ports d'embarquement. Au cas où de nouveaux passagers arrivent après l'appel susmentionné, il faudrait rapidement leur fournir des informations sur la sécurité, individuellement ou en groupe¹.

¹ Le MSC 92 a adopté des amendements à la règle III/19 de la Convention SOLAS ayant trait aux prescriptions relatives à l'appel des passagers, qui entreront en vigueur le 1er janvier 2015.

9 Pour aider le capitaine à établir ou réviser le rôle d'appel, les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers devraient envisager d'adopter une procédure pour garantir que chaque membre de l'équipage auquel ont été assignées des tâches en cas d'urgence possède bien la formation et/ou le certificat correspondant qui est exigé conformément à la réglementation pertinente ou à la politique de la compagnie. Une telle procédure peut comprendre l'utilisation d'un système de bord sur support papier ou informatique qui éviterait effectivement qu'un membre de l'équipage ne se voie assigner une tâche en cas d'urgence pour laquelle il n'a pas été formé/certifié.

Accès du personnel à la passerelle de navigation et mesures visant à éviter les distractions

10 Les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers devraient s'assurer que les principes relatifs au contrôle de l'accès à la passerelle et à l'organisation de la passerelle sont au point et harmonisés. Pour éviter les interruptions et les distractions des membres de l'équipe à la passerelle qui s'acquittent de leurs tâches directes et indirectes pendant toute période de manœuvre restreinte ou lors de manœuvres dans des conditions qui nécessitent, selon le capitaine ou les procédures/principes de la compagnie relatifs à la passerelle, une vigilance accrue (par exemple, arrivée au port, départ du port, trafic important, faible visibilité), il est recommandé que l'accès à la passerelle soit limité aux personnes assurant des fonctions opérationnelles ou liées à l'exploitation pendant ces périodes. Il est recommandé aux compagnies exploitant des navires à passagers de prendre des mesures pour empêcher que le personnel de quart ne soit distrait pendant ces périodes.

Harmonisation des procédures à suivre à la passerelle de navigation

11 Les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers devraient adopter des principes visant à ce que les procédures à suivre à la passerelle de navigation soient harmonisées, dans toute la mesure du possible, à bord de tous les navires de leur(s) flotte(s), en tenant dûment compte de toute caractéristique d'exploitation qui leur est propre.

Planification du voyage

12 Les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers et leur capitaine devraient prendre des mesures pour s'assurer que le plan du voyage du navire a tenu compte des dispositions des "Directives pour la planification du voyage" (résolution A.893(21)) et, le cas échéant, des "Directives pour la planification du voyage applicables aux navires à passagers exploités dans des zones éloignées" (résolution A.999(25)), et traiter les cas dans lesquels des modifications apportées au plan sont compatibles avec la sécurité du navire et les principes de la compagnie.

13 Toute modification apportée au plan du voyage devrait être conforme aux directives figurant dans la résolution A.893(21)².

Enregistrement de la nationalité des passagers

14 Pour améliorer la disponibilité efficace et immédiate des renseignements essentiels sur les passagers en cas de situation critique, en plus des renseignements requis en vertu de la règle III/27 de la Convention SOLAS, les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers devraient envisager de s'assurer que la nationalité de chaque passager à bord est aussi consignée.

² On trouvera des directives additionnelles dans le *Guide des procédures à la passerelle* de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS).

Chargement des embarcations de sauvetage aux fins de la formation

15 Les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers devraient envisager d'adopter le principe³ selon lequel dans au moins une embarcation de sauvetage on doit embarquer un nombre de membres de l'équipage égal au nombre d'occupants autorisé, et ce au moins tous les six mois. Conformément à ce principe :

- .1 pour des questions de sécurité, le chargement des embarcations de sauvetage à des fins de formation doit être effectué uniquement lorsque l'embarcation est à flot et seul l'équipage de l'embarcation de sauvetage devrait être à bord lorsque celle-ci est mise à l'eau et remontée, compte tenu de l'annexe 2 de la circulaire sur les mesures visant à prévenir les accidents mettant en cause des embarcations de sauvetage (MSC.1/Circ.1206/Rev.1);
- .2 les brassières de sauvetage devraient être portées;
- .3 tous les membres d'équipage des embarcations de sauvetage et les membres des équipes chargées de l'embarquement sont tenus de participer aux exercices de chargement des embarcations; et
- .4 les membres de l'équipage qui n'ont pas pris place à l'intérieur de l'embarcation de sauvetage doivent observer l'embarquement du nombre de personnes autorisé dans l'embarcation de sauvetage.

Assujettissement des objets lourds

16 Les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers devraient adopter des principes visant à intégrer dans leur système de gestion de la sécurité des procédures qui contribuent à garantir l'assujettissement des objets lourds de manière permanente, lorsqu'ils ne sont pas utilisés, ou bien par gros/mauvais temps, lorsqu'il y a lieu. Dans le cadre de ces principes, une ou plusieurs personnes devraient procéder à une inspection pont par pont afin de repérer les objets lourds non assujettis et potentiellement dangereux. La liste des objets qui présentent un risque élevé de causer des dommages corporels devrait faire partie intégrante des procédures.

17 Les pratiques et les procédures suivies pour procéder à l'assujettissement des objets lourds devraient être contrôlées par chaque chef de service et/ou selon les instructions de la chaîne de commandement du navire, au cours des inspections et des vérifications effectuées régulièrement à bord.

Inclusion des mesures du clinomètre dans le VDR

18 Les compagnies possédant et/ou exploitant des navires à passagers sont encouragées à étudier les moyens d'inclure les données relatives au roulis dans l'enregistreur des données du voyage (VDR).

³ Ce principe devrait s'appliquer aux navires dont l'équipage est constitué au moins de 300 personnes et qui sont munis d'embarcations de sauvetage. Les navires dont l'équipage est inférieur à 300 personnes devraient effectuer des formations se déroulant d'une manière similaire et équivalente, à des intervalles appropriés, conformément aux dispositions en matière d'exploitation et de sécurité.