

Document 4

Extraits du Règlement français

Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute supérieure à 500 (volume 2)

Article 221-II-1/08

(modifié par arrêté du 09/10/02)

Stabilité des navires à passagers après avarie

(Sous réserve des dispositions de l'article 221-II-1/08-1, les dispositions des paragraphes 2.3.1 à 2.3.4, 2.4, 5 et 6.2 s'appliquent aux navires à passagers construits le 29 avril 1990 ou après cette date.

Les dispositions des paragraphes 7.2, 7.3 et 7.4 s'appliquent à tous les navires à passagers).

...

7.1 Le capitaine doit être en possession des données nécessaires pour assurer dans les conditions d'exploitation une stabilité à l'état intact suffisante pour permettre au navire de satisfaire aux conditions ci-dessus dans les hypothèses d'avarie les plus défavorables restant dans le cadre défini plus haut. Dans le cas de navires pourvus de traverses d'équilibrage, le capitaine du navire doit être informé des conditions de stabilité dans lesquelles les calculs de la bande ont été effectués, et il doit être averti que si le navire se trouvait, à l'état intact, dans des conditions moins avantageuses, il pourrait prendre une bande trop importante en cas d'avarie.

7.2 Les données destinées à permettre au capitaine d'assurer une stabilité à l'état intact suffisante, dont il est question au paragraphe 7.1 doivent comprendre des renseignements donnant soit la hauteur maximale admissible du centre de gravité du navire au-dessus de la quille (KG), soit la distance métacentrique minimale admissible (GM), pour une gamme de tirants d'eau ou de déplacements suffisante pour couvrir toutes les conditions d'exploitation. Ces renseignements doivent refléter l'influence de diverses assiettes compte tenu des limites d'exploitation.

7.3 Les échelles de tirants d'eau doivent être marquées de façon bien lisible à l'avant et à l'arrière de chaque navire. Lorsque les marques de tirants d'eau ne sont pas placées à un endroit où elles sont facilement lisibles, ou lorsqu'il est difficile de les lire en raison des contraintes d'exploitation liées au service particulier assuré, le navire doit aussi être équipé d'un dispositif fiable de mesure du tirant d'eau permettant de déterminer les tirants d'eau à l'avant et à l'arrière.

7.4 Après le chargement du navire et avant son appareillage, le capitaine doit déterminer l'assiette et la stabilité du navire et aussi vérifier et indiquer par écrit que le navire satisfait aux critères de stabilité énoncés dans les articles pertinents. La stabilité du navire doit toujours être déterminée au moyen de calculs. A cette fin, l'administration peut accepter l'utilisation d'un calculateur électronique de chargement et de stabilité ou d'un dispositif équivalent.

8.1 L'administration ne peut accorder de dérogation aux exigences concernant la stabilité en cas d'avarie, à moins qu'il ne soit démontré que, dans toute condition d'exploitation, la hauteur métacentrique, à l'état intact, résultant de ces exigences est trop élevée pour l'exploitation envisagée.

8.2 Des dérogations aux prescriptions relatives à la stabilité en cas d'avarie ne doivent être accordées que dans des cas exceptionnels et sous réserve que l'administration estime que les proportions, les dispositions et autres caractéristiques du navire, susceptibles d'être pratiquement et raisonnablement adoptées dans des circonstances d'exploitation particulières propres au navire, sont les plus favorables possible du point de vue de la stabilité en cas d'avarie.

Article 221-II-1/22

(modifié par arrêté du 09/10/02)

Renseignements sur la stabilité des navires à passagers et des navires de charge¹

Il est fait application des dispositions du chapitre 211-I.

1 Tout navire à passagers, quelles que soient ses dimensions et tout navire de charge d'une longueur, telle que définie dans la convention sur les lignes de charge en vigueur, égale ou supérieur à 24 m, doivent subir, après achèvement, un essai permettant de déterminer les éléments de leur stabilité. Le capitaine doit recevoir tous les renseignements jugés satisfaisants par l'administration qui lui sont nécessaires pour lui permettre d'obtenir, d'une manière simple et rapide, les caractéristiques précises de stabilité du navire dans les diverses conditions de service; une copie de ces renseignements sur la stabilité doit être remise à l'administration.

Il peut être accepté que l'essai de stabilité soit effectué peu avant l'achèvement du navire.

2 Si un navire subit des modifications ayant pour effet de modifier de façon appréciable les renseignements sur la stabilité fournis au capitaine, des renseignements mis à jour doivent être fournis. Si nécessaire, un nouvel essai de stabilité est effectué.

3 A des intervalles périodiques ne dépassant pas cinq ans, tous les navires à passagers doivent être soumis à une visite à l'état léger qui doit permettre de vérifier tout changement du déplacement à l'état léger ou de la position du centre longitudinal de gravité. Le navire doit subir un nouvel essai de stabilité chaque fois que l'on constate ou que l'on prévoit un écart de plus de 2% pour le déplacement à l'état léger ou de plus de 1% de L pour la position du centre longitudinal de gravité par rapport aux renseignements de stabilité approuvés.

¹ Se reporter à la Recommandation relative à l'état intact des navires couverts par les instruments réglementaires de l'OMI, adoptée par l'Organisation (résolution A. 749(18)) et telle qu'amendée par la Résolution MSC.75(69). Se reporter aussi à la circulaire MSC/Circ. 456 sur les directives pour l'élaboration des renseignements sur la stabilité à l'état intact, à la circulaire MSC/Circ. 706 sur les directives sur la stabilité à l'état intact des navires-citernes au cours des opérations de transfert de liquides, et à la circulaire MSC/Circ. 707 sur les directives destinées à permettre au capitaine d'éviter les situations dangereuses par mer de l'arrière et par mer oblique.

Article 221-III/29

Système d'aide à la décision destiné aux capitaines des navires à passagers

1 Le présent article s'applique à tous les navires à passagers. Les navires à passagers construits avant le 1er juillet 1997 doivent satisfaire aux prescriptions du présent article au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1er juillet 1999.

2 A bord de tous les navires à passagers, un système d'aide à la décision pour la gestion des situations critiques doit être prévu à la passerelle de navigation.

3 Le système doit, au minimum, consister en un ou plusieurs plans d'urgence imprimés. Le ou les plans d'urgence doivent mentionner toutes les situations critiques susceptibles de se produire, y compris mais sans toutefois s'y limiter, les principaux groupes de situations critiques ci-après :

- .1 incendie ;
- .2 avarie du navire ;
- .3 pollution ;
- .4 actes illicites menaçant la sécurité du navire et la sécurité de ses passagers et de son équipage ;
- .5 accidents du personnel ;
- .6 accidents liés à la cargaison ; et
- .7 assistance d'urgence à d'autres navires.

4 Les procédures d'urgence énoncées dans le ou les plans d'urgence doivent fournir aux capitaines une aide à la décision dans toutes les combinaisons possibles de situations critiques.

5 Le ou les plans d'urgence doivent avoir une structure uniforme et être faciles à utiliser. Lorsque cela est applicable, l'état de chargement effectif calculé pour assurer la stabilité du navire à passagers pendant le voyage doit être indiqué aux fins de la maîtrise des avaries.

6 En plus du ou des plans d'urgence imprimés, l'administration peut accepter l'utilisation, à la passerelle de navigation, d'un système informatisé d'aide à la décision qui fournisse toutes les informations contenues dans le ou les plans, procédures, listes de contrôle d'urgence, etc., et qui puisse présenter une liste des mesures recommandées à exécuter dans les situations critiques susceptibles de se produire.