

## INDUSTRIE

**Arrêté du 9 décembre 2003 homologuant les décisions n° 2003-1115, n° 2003-1116, n° 2003-1117 et n° 2003-1118 de l'Autorité de régulation des télécommunications en date du 16 octobre 2003**

NOR : INDI0320554A

La ministre déléguée à l'industrie,  
Vu le code des postes et télécommunications, et notamment son article L. 36-6,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – La décision n° 2003-1115 de l'Autorité de régulation des télécommunications en date du 16 octobre 2003 (1) fixant les conditions techniques et d'exploitation générales de la bande de fréquences 17,7-19,7 GHz pour des liaisons de transmissions du service fixe est homologuée.

**Art. 2.** – La décision n° 2003-1116 de l'Autorité de régulation des télécommunications en date du 16 octobre 2003 (1) fixant les conditions techniques et d'exploitation générales de la bande de fréquences 6 425-7 110 MHz pour des liaisons de transmissions du service fixe est homologuée.

**Art. 3.** – La décision n° 2003-1117 de l'Autorité de régulation des télécommunications en date du 16 octobre 2003 (1) fixant les conditions techniques et d'exploitation générales de la bande de fréquences 5 925-6 425 MHz pour des liaisons de transmissions du service fixe est homologuée.

**Art. 4.** – La décision n° 2003-1118 de l'Autorité de régulation des télécommunications en date du 16 octobre 2003 (1) fixant les conditions techniques et d'exploitation générales de la bande de fréquences 12,75-13,25 GHz pour des liaisons de transmissions du service fixe est homologuée.

**Art. 5.** – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 9 décembre 2003.

NICOLE FONTAINE

(1) Les décisions n° 2003-1115, n° 2003-1116, n° 2003-1117 et n° 2003-1118 sont publiées sous la rubrique Autorité de régulation des télécommunications du présent *Journal officiel*.

**Arrêté du 16 décembre 2003 modifiant l'arrêté du 25 mars 1991 modifié portant autorisation d'extension, dans la bande des 900 MHz, d'un réseau de radiotéléphonie publique pour l'exploitation d'un service numérique paneuropéen GSM F2 et substituant la société Cégétel Groupe à la Société française du radiotéléphone**

NOR : INDI0320559A

La ministre déléguée à l'industrie,  
Vu le code des postes et télécommunications, et notamment ses articles L. 33-1, L. 34-1 et L. 34-3 ;  
Vu l'arrêté du 25 mars 1991 modifié portant autorisation d'extension, dans la bande des 900 MHz, d'un réseau de radiotéléphonie publique pour l'exploitation d'un service numérique paneuropéen GSM F2 ;

Vu la demande en date du 20 novembre 2003 de la Société française du radiotéléphone ;

Vu la demande en date du 20 novembre 2003 de la société Cégétel Groupe, sise 42, avenue de Friedland, à Paris, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro B 403 106 537 ;

Vu le courrier de l'Autorité de régulation des télécommunications en date du 1<sup>er</sup> décembre 2003,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Dans l'arrêté du 25 mars 1991 susvisé, la société Cégétel Groupe est substituée à la Société française du radiotéléphone.

**Art. 2.** – Le présent arrêté prend effet le 18 décembre 2003.

**Art. 3.** – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 16 décembre 2003.

NICOLE FONTAINE

**Arrêté du 16 décembre 2003 modifiant l'arrêté du 18 juillet 2001 modifié autorisant la Société française du radiotéléphone à établir et exploiter un réseau radioélectrique de troisième génération ouvert au public et à fournir le service téléphonique au public et substituant la société Cégétel Groupe à la Société française du radiotéléphone**

NOR : INDI0320560A

La ministre déléguée à l'industrie,  
Vu le code des postes et télécommunications, et notamment ses articles L. 33-1, L. 34-1 et L. 34-3 ;

Vu l'arrêté du 18 juillet 2001 modifié autorisant la Société française du radiotéléphone à établir et exploiter un réseau radioélectrique de troisième génération ouvert au public et à fournir le service téléphonique au public ;

Vu la demande en date du 20 novembre 2003 de la Société française du radiotéléphone ;

Vu la demande en date du 20 novembre 2003 de la société Cégétel Groupe, sise 42, avenue de Friedland, à Paris, inscrite au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro B 403 106 537 ;

Vu le courrier de l'Autorité de régulation des télécommunications en date du 1<sup>er</sup> décembre 2003,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Dans l'arrêté du 18 juillet 2001 susvisé, la société Cégétel Groupe est substituée à la Société française du radiotéléphone.

**Art. 2.** – Le présent arrêté prend effet le 18 décembre 2003.

**Art. 3.** – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 16 décembre 2003.

NICOLE FONTAINE

**MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS,  
DU LOGEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER****Arrêté du 14 novembre 2003 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires**

NOR : EQUH0301678A

Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ;

Vu la directive 2003/75/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 juillet 2003 modifiant l'annexe I de la directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité des navires à passagers ;

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 ses sessions 761 et 763 en date du 9 septembre et du 4 novembre 2003,

Arrête :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – La division 223 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987 susvisé est modifiée ainsi qu'il suit :

1. L'annexe 223A-1 intitulée « Tracé des zones d'états de mer correspondant aux classes de navigation B, C et D (art. 223.02) » est ainsi modifiée :

La note 1 est ainsi rédigée :

« 1. Les tracés des zones d'états de mer ci-joints couvrent le littoral métropolitain, la Corse, la zone Antilles-Guyane et La Réunion (1). »

La note 2 est abrogée.

La note 3 est renumérotée 2.

La note 4 est renumérotée 3.

2. Au chapitre 223a-III, intitulé « Engins de sauvetage », l'article 223a-III/05-1 intitulé « Prescriptions applicables aux navires rouliers à passagers » est ainsi rédigé :

**« Article 223 a-III/05-1**

*Prescriptions applicables  
aux navires rouliers à passagers*

Navires rouliers des classes B, C et D construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003 :

1. Les navires rouliers à passagers construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003 sont conformes aux exigences des paragraphes 6.2, 6.3, 6.4, 7, 8 et 9 au plus tard à la date de la première visite périodique effectuée après le 1<sup>er</sup> janvier 2006.

Avant cette date, les paragraphes 2, 3, 4 et 5 sont applicables pour les navires rouliers construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2003.

Sans préjudice de ce qui précède, lorsque des engins ou dispositifs de sauvetage sont remplacés sur des navires de ce type, ou lorsque ces navires font l'objet de réparations, modifications ou transformations d'importance majeure qui impliquent le remplacement de leurs engins ou dispositifs de sauvetage existants ou tout ajout à ces derniers, ces engins ou dispositifs de sauvetage sont conformes aux exigences correspondantes des paragraphes 6, 7, 8 et 9.

2. Radeaux de sauvetage.

2.1. Les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers 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.

2.2. 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/23 telle qu'en vigueur au 17 mars 1998.

2.3. Tous les radeaux de sauvetage des navires rouliers à passagers doivent être munis d'une rampe d'accès satisfaisant aux prescriptions de la règle SOLAS III/39.4.1 ou de la règle SOLAS III/40.4.1 en vigueur au 17 mars 1998, selon le cas.

2.4. 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 abrégé des voyages et les conditions climatiques favorables de la zone et de la période d'exploitation, l'administration 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 compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ. 809.

3. Canots de secours rapides.

3.1. Au moins un des canots de secours prévus 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. Chaque 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 embarca-

tions 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 de la règle SOLAS III/32.2 en vigueur au 17 mars 1998.

Navires rouliers des classes B, C et D, construits après le 1<sup>er</sup> janvier 2003 :

#### 6. Radeaux de sauvetage.

- 6.1. 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 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.
- 6.2. 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.
- 6.3. 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.
- 6.4. 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 abrégé 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.

#### 7. Canots de secours rapides.

- 7.1. Au moins un des canots de secours prévus à bord des navires rouliers à passagers doit être un canot de secours rapide

approuvé par l'administration de l'Etat du pavillon compte tenu des recommandations adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ.809.

- 7.2. Chaque canot de secours rapide doit être desservi par un engin de mise à l'eau approprié approuvé par l'administration de l'Etat du pavillon. Lorsqu'elle approuve de tels engins, l'administration de l'Etat du pavillon 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.
- 7.3. 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) dans sa version 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.
- 7.4. 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 énoncées ci-après soient remplies :
  - 7.4.1. Le canot de secours rapide ainsi installé est desservi par un engin de mise à l'eau conforme aux dispositions du paragraphe 3.2 ;
  - 7.4.2. 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
  - 7.4.3. Ces radeaux de sauvetage sont desservis par les dispositifs de mise à l'eau ou d'évacuation en mer existants.
8. Moyens de récupération.
  - 8.1. 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 se trouvant à bord du navire à partir d'unités de sauvetage ou d'embarcations ou de radeaux de sauvetage.
  - 8.2. 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 de l'Etat du pavillon compte tenu des recommandations, adoptées par l'OMI dans la MSC/Circ.810.
  - 8.3. 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.
9. Brassières de sauvetage.
  - 9.1. 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 :
    - 9.1.1. 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
    - 9.1.2. 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.
  - 9.2. 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.
  - 9.3. 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.

- 9.4. 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.
- 9.5. 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.
- 9.6. 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 ne gêne la marche ordonnée vers les postes de rassemblement et les postes d'embarquement dans les embarcations et radeaux de sauvetage.
- 9.7. Nonobstant les prescriptions des règles SOLAS III/7.2 et III/22.2, 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.
- 9.8. A bord des navires rouliers à passagers, toutes les brassières de sauvetage doivent être munies d'un appareil lumineux satisfaisant aux prescriptions du paragraphe 2.2.3 du Recueil LSA. »

**Art. 2.** - Toutes dispositions contraires au présent arrêté sont abrogées.

**Art. 3.** - Le directeur des affaires maritimes et des gens de mer est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 14 novembre 2003.

Pour le ministre et par délégation :  
*Le directeur des affaires maritimes et des gens de mer,*  
 M. AYMERIC

(1) Les cartes des zones d'état de mer sont accessibles sur le site internet du ministère chargé de la marine marchande.

**Arrêté du 12 décembre 2003 relatif aux péages autoroutiers**

NOR : EQU0301555A

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,

Vu le livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et à la concurrence, notamment les articles L. 410-1 et L. 410-2 ;

Vu le décret du 12 mai 1970 approuvant la convention passée entre l'Etat et la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, ensemble les décrets des 6 mars 1974, 18 novembre 1977, 10 mars 1978, 11 septembre 1980, 16 avril 1987, 20 décembre 1990, 12 avril 1991, 21 avril 1994, 26 septembre 1995, 26 décembre 1997 et 30 décembre 2000 approuvant les avenants à cette convention et au cahier des charges annexé ;

Vu le décret n° 95-81 du 24 janvier 1995 relatif aux péages autoroutiers, notamment l'article 3,

Arrêtent :

**Art. 1<sup>er</sup>.** - Les tarifs fixés en application du décret du 24 janvier 1995 susvisé sont complétés par les tarifs suivants (en euros TTC) applicables à la mise en service de la section Villefranche-sur-Cher-Saint-Romain-sur-Cher de l'autoroute A 85 :

	CLASSES				
	1	2	3	4	5
Villefranche-sur-Cher/Chémery.....	1,6	2,5	3,6	4,7	1,0

	CLASSES				
	1	2	3	4	5
Chémery/Saint-Romain-sur-Cher.....	0,8	1,2	1,9	2,5	0,5
Villefranche-sur-Cher/Saint-Romain-sur-Cher.....	2,4	3,7	5,5	7,2	1,5

**Art. 2.** - Le directeur général de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes et le directeur des routes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 12 décembre 2003.

*Le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer,*  
 Pour le ministre et par délégation :  
*Le directeur des routes,*  
 P. PARISÉ

*Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,*  
 Pour le ministre et par délégation :  
*Le directeur général de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes,*  
 B. PARLOS

**Arrêté du 15 décembre 2003 autorisant au titre de l'année 2004 l'ouverture et fixant la date des épreuves écrites d'un concours commun interministériel pour le recrutement de secrétaires administratifs d'administration centrale du ministère de la justice (Conseil d'Etat), de secrétaires administratifs d'administration centrale et des services déconcentrés du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et de secrétaires administratifs d'administration centrale de l'Institut géographique national**

NOR : EQU0301705A

Par arrêté du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et du ministre de la fonction publique, de la réforme de l'Etat et de l'aménagement du territoire en date du 15 décembre 2003, est autorisée au titre de l'année 2004 l'ouverture d'un concours commun interne interministériel pour le recrutement de secrétaires administratifs d'administration centrale du ministère de la justice (Conseil d'Etat), de secrétaires administratifs d'administration centrale et des services déconcentrés du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et de secrétaires administratifs d'administration centrale de l'Institut géographique national.

Le nombre total de places offertes au concours fera l'objet d'un arrêté interministériel qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

La date limite de dépôt des dossiers est fixée au jeudi 22 janvier 2004, terme de rigueur.

La date des épreuves écrites est fixée au 23 mars 2004.

La composition du jury fera l'objet d'un arrêté interministériel.

Les dossiers d'inscription et tous renseignements complémentaires peuvent être obtenus :

**1. Pour les candidats résidant à Paris**

Soit auprès du Conseil d'Etat :

- par téléchargement, sur internet à l'adresse : [www.conseil-etat.fr](http://www.conseil-etat.fr), rubrique « organisation du Conseil d'Etat », sous-rubrique « concours stages recrutements » ;
- par courrier : Conseil d'Etat, secrétariat général, bureau des concours, 1, place du Palais-Royal, 75100 Paris Cedex 1.

Soit auprès du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer :

- par téléchargement, sur internet à l'adresse : [www.equipement.gouv.fr/recrutement](http://www.equipement.gouv.fr/recrutement), rubrique « documents téléchargeables », ou sur l'intranet du METLTM à l'adresse : <http://intra.dps.i2/dossierconcours> ;
- par visite ou par courrier : auprès de la direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (DREIF), bureau de la formation et des concours, 21-23, rue Miollis, 75732 Paris Cedex 15 (téléphone : 01-40-61-82-85).