

Code des Transports
Décret n° 84-810 modifié
Commission centrale de sécurité
Session du 1^{er} juillet 2020

PV CCS 947/INF.01

Objet : **Modification de la division 222 : retour d'expérience associé à la mise en œuvre de la réglementation applicable aux navires de jauge brute inférieure à 500 – point d'étapes**

Référence : PV CCS 942/INF.01

Annexes : - tableau de suivi des observations formulées par le Bureau Veritas.

A l'occasion de sa 942^{ème} session, la Commission Centrale de Sécurité examinait un projet de refonte de la division 222. De nombreuses contributions sont parvenues à la Direction des affaires maritimes, lui permettant de profiter d'une critique constructive. Néanmoins, la période Covid-19 n'a pas permis de recevoir l'ensemble des retours attendus, notamment de la part des bureaux d'études de construction navale, parties associées à la mise en œuvre de cette réglementation.

Faisant suite à la période de consultation, quand bien même toutes les observations exprimées n'ont pas encore été analysées et conséquemment prises en compte, le tableau de suivi des observations formulées par le Bureau Veritas est annexé afin d'illustrer le type des modifications qui seront apportées au texte de la division.

AVIS DE LA COMMISSION

La Commission prend note.

**Un nouveau procès-verbal INF sera présenté en septembre 2020,
à l'issue de l'analyse de l'ensemble des observations
formulées dans le cadre de la consultation en cours.**

**Ensuite, à l'issue d'une dernière phase de consultation d'un mois,
un procès-verbal REG sera présenté à la Commission en octobre 2020,
en vue de la publication de l'arrêté modificatif.**

Fond clair : orienté structure
Fond jaune : orienté stabilité / franc bord
Fond bleu : orienté systèmes

ref.	Texte initial	Observation	Analyse	Texte corrigé ou action corrective
2.1.6.3.2	La conformité des navires exploités en navigation hauturière	Revenir au texte précédent et limiter la procédure aux navires de 3ème catégorie : "La conformité des navires exploités en navigation côtière" (M : limitation à 3ème catégorie et 12 heures en 32.1.6.4 + tableau 2.1.6.3.3)	Pour rappel, les catégories de navigation, tout comme les classes, sont définies par la division 110. Il s'agit ici de faire référence à ces deux notions pour définir trois grands types de navigation. Ce postulat reste inchangé. Néanmoins, les aménagements proposés à l'aune du retour d'expérience (et notamment des données de l'accidentologie spécifique sur le type d'exploitation concernée), adaptent le mécanisme de suivi de la conformité des navires issus du matériel CE, tout en instaurant un régime spécifique et graduel en termes d'exigences relatives à l'assurance qualité production, calées sur un engagement jugé acceptable à l'ère des propositions. Il est tenu compte également des principes associés à la navigation côtière, définie sur deux principes : un état de mer favorable (classe D ou C avec réserves), ou une proximité des eaux abritées du port de départ.	Une clarification de ce que renouveau la définition de cette nouvelle zone "intermédiaire" (donc en-deçà de la 3ème catégorie) sera introduite au sein de l'annexe A1. Modification de l'annexe A1 avec meilleure identification des exploitations zone côtière, zone hauteurs, zone "au large".
2.1.6.3.2	Deuxième paragraphe de l'article commençant par "la conformité des navires exploités en navigation côtière" et contenant le tableau.	Avec ce paragraphe, on se limite aux exigences plurielles pour la navigation professionnelle (ces exigences plurielles étant effectivement adaptées à la navigation de plaisance). En effet, il n'est plus nécessaire d'avoir des modèles spécifiques pour naviguer en pro et seul les modèles classiques CE seront nécessaires. De plus le texte ne semble pas cohérent en terme de navigation (ex. Catégorie de conception planisance D=eaux protégées, va permettre de naviguer en 4ème catégorie professionnelle). Il n'a semble pas cohérent en terme d'examen puisque qu'un module A(Ass)/A1 peut être suffisant pour naviguer en 4ème catégorie soit pas d'examen de structure (voir pas de stabilité). Il n'est pas non plus cohérent puisque l'ISO12215 dans sa version planisance n'est pas aussi contraignante, pas aussi précise et pas aussi vaine que le règlement de classification.	En effet, il ne s'agit pas d'une exigence mais d'une prescription édictée au travers une règle, faisant néanmoins référence à une norme ISO référencée et considérée d'application obligatoire. Pour rappel, les principes mêmes de l'approche édictée au titre de la division sont les suivants : 2.1.3 Atteinte des objectifs et des exigences essentielles ou fonctionnelles associées. Lorsque des questions techniques ne sont pas explicitement traitées par les règles de la présente division, l'exploitant peut faire application : - du règlement de la société de classification habilitée qu'il a choisie ; - des recueils de règles, des directives, des guides et de toute recommandation de l'OMI ; - des normes ISO, EN, ou NF en vigueur. Si la règle fait appel ou fait référence à une norme d'un institut de normalisation membre de l'Organisation internationale de normalisation (ISO), son application vaut présomption de conformité aux exigences essentielles de la règle à couvrir. Cette mesure vise également à couvrir la refonte du décret 88-810 portée par le décret 2020-600 encadrant la nouvelle définition des navires de services et d'activités côtières.	
3.2.3.1.2.5	Élévation du CdG vertical voir division 211 - de 2%	1-Sauf erreur pas de tolérance dans Division 211 pour les navires de charge. 2-Élévation du CdG vertical voir division 211 - de 2%. Il est préférable de ne pas mettre de pourcentage. Il faut que ce soit l'application des résultats de du dossier de stabilité réalisé en amont par rapport aux critères réglementaires qui détermine si on peut accepter une élévation du CdG ou non. Objectif de l'administration dans cette version de la div222 est de recréer la stabilité de plus de 12 m dans la div 211. Pour notre part, il serait opportun de rédiger une procédure unique pour tous les navires dans la division 211 (à 211 actuelle inclure la procédure pour les navires de pêche, pas celle des navires de charge).	La proposition de modification provient d'un retour des services chargés de leur mise en œuvre, notamment sur le coulage de voir baser au sein de la division 220. La stabilité des navires de charge de longueur inférieure à 12 mètres, (méthodologie calée sur celle inhérente aux navires de pêche). L'intégration de valeurs corrigées sur l'élévation du CdG (vertical / Long) des navires de charge de 10 <= L <= 12 mètres a fait l'objet du PV CCS 946/NF 01 du 03/06/2020 - création de l'annexe 211-3.A.4.	Réécriture du chapitre 3.2.3.1.2 applicable aux navires de L <= 12 mètres, avec notamment la prise en compte des retours "opérés" sur les très faibles écarts actuels associés aux conditions de validation des dossiers de stabilité (inventaire des points, élévation verticale du CdG ou variation du déplacement). Conditions floues de manière arbitraire trop restrictive, à revoir (3.2.3.1.2.5).
3.3.4.3.2	Fenêtres et hublots	Pour les navires de moins de 24,0 m (non LL) il pourrait être accepté des fenêtres (avec contre-tagas, vitrages > 0,50m) dans son hublot) au premier étage de superstructures même si la superstructure est considérée fermée du point de vue de la convention. Cette prescription peut être limitée à la 3ème catégorie.	Les propositions de modification ont pour objectif sur ce point particulier de préciser les dispositions calées sur la Convention Loadline (et sur les dispositions antérieures de la Division 222 de l'ISO 2021). La proposition de modification est intéressante en ce qu'elle apporte de souplesse pour les navires de L < 2' mètres exploités en navigation côtière. Une norme complémentaire sur les critères d'acceptabilité reste néanmoins à mener.	Proposition de modification soumise à CCS 948 selon résultat de l'analyse.
4.3.2.2	Protection structurelle	Rédaction du bullet 3 à clarifier ?	L'écriture renvoie vers un nouvel objectif de protection à l'incendie, permettant notamment d'apporter des précisions nécessaires quant à l'exigence essentielle énoncée au 4.3.2.4 et son application au sens de l'art. 4.9.3 relatif au temps d'incendie du navire. Le relevé vers la MSC.1/Circ.1533 et la MSC.1/Circ.1166, telles que modifiées, pouvant servir de documents de référence pour le calcul, permet ainsi d'explicitier le travail d'approbation des plans et documents au titre de la détermination de la composition de la drôme de sauvetage, en application des règles du chapitre 4.3.	Une explication du temps de protection contre l'incendie au sein des définitions de l'annexe A1 associée sera apportée.
4.3.4	L'écriture renvoie vers prévention des situations d'urgence	Nota 65 - référence de la résolution A.1320(B0)	L'écriture du nota 65 renvoie vers les dispositions associées à l'approbation des Equipements marins, dont dispose la directive UE 2014/90 UE, notamment au titre de la conception des moyens de lutte contre l'incendie.	Pas de modification induite.
4.7.2.3	Assèchement	L'assèchement n'est pas utilisé pour lutter contre un envahissement. Le terme "envahissement progressif" est inadapté. Concernant l'assèchement après avarie, il est en principe réservé aux navires à passagers, et pour l'objectif de permettre l'assèchement de compartiments non envahis par l'avarie.	L'approche du risque envahissement est effectivement traité au sein de la division afin que les navires couvrent une flottabilité suffisante après envahissement de l'un quelconque de ses compartiments. La stabilité après avarie se limite à cet examen mais doit être documentée dans le dossier de stabilité approprié.	Pas de modification induite.
4.5.4 et 5.7.4.3	Sources d'énergie	Complexité dans la description, la définition et les spécificités des différentes sources (principales, secours, réserve) propre à certaines différentes interprétations.	Les dispositions relatives à la redondance des sources sont précisées par le point 4.5.4.1.1 "Continuité des fonctions minimales requises pour la sécurité de l'exploitation du navire" qui traite de la source de secours et de la source d'énergie de réserve, pour lesquelles des aménagements ont été apportés compte tenu des adaptations possibles au regard de certaines zones de classe maritime associées à l'exploitation. Un travail complémentaire a également été mené sur la suppression de l'ancien article 4.5.2.2.3 "Navires privés d'énergie" afin de simplifier la compréhension des règles relatives aux différentes sources d'énergie concernées et des fonctions essentielles à assurer au regard des objectifs de ce chapitre.	Pas de modification induite.
4.9.3	Temps d'évacuation	SFP (expris HSC 7) : pour la bonne forme la définition devrait être donnée (Annexe A1)	En effet, cette définition sera intégrée au sein de l'annexe A1.	
4.11.3.1	Le navire est équipé de dispositifs, [...] de la présente division	Cela signifie que nous devons vérifier que les équipements (aussières, remorques, bits, etc) sont conformes. Ce n'est pas cohérent avec ce qui est écrit dans l'article 130.3) (limité aux renforts au tir). Ce point est à clarifier et à modifier de l'article 1.1.1 de la présente division et en accord avec la division 130 - EN - A. modifier car si l'on peut regarder les bits, on ne regarde pas la remorque ni les aussières.	En effet, une proposition de modification de la division 130 est prévue afin d'intégrer ces dispositions. L'examen est en lien direct avec la structure. A cet effet, la caractérisation explicite des conditions particulières de cet examen seront intégrées au sein de la division 130.	4.11.3.1 Remorquage Le navire est équipé de dispositifs, d'équipements (tels que filets, aussières, remorques) et d'accessoires (tels que bitres et chaumards) après une charge maximum utile suffisante pour permettre au navire de recevoir assistance et d'être remorqué en toute sécurité en situation d'urgence. Ces dispositions seront vérifiées dans le cadre de l'examen de l'approbation de structure dont dispose le paragraphe « Approbation de structure » de l'article 1.1.3 de la présente division.
4.13.3.2	Rapage de la cargaison	Les hypothèses et critères de stabilité sont à préciser.	La modification de la division 211 présentée au sein du PV CCS 946/NF 01, notamment sur la constitution des dossiers de stabilité, répond à cette question.	
5.3.3.7.4.1 et 5.3.3.7.4.2	Echappements	De "tubulaire métallique" au tableau arrière nous passons à "tout matériau de résistance au moins équivalente", quitte de la résistance au feu ?	Les propositions de modification apportées par les articles concernés renvoyant à une approbation de type couverte par une société de classification habilitée, sont de nature à couvrir l'interrogation relative à la résistance au feu de l'équipement recherché, en renvoyant cette décision vers l'autorité compétente.	
5.6.3.6.1.1	Assèchement	Toujours pas la possibilité d'avoir des pompes individuelles + pompe balais pour l'assèchement des navires L>12m. Pompes individuelles acceptées dans le cadre de la classification jusqu'à 500 GT (ou plus de GT pour le HSC Code)	Les exigences relatives aux moyens d'assèchement se basent sur la nécessité de lutter contre une fuite d'eau de mer interne au navire. L'exigence n'est pas nouvelle et est confortée par le retour d'expérience en cas d'envahissement de mer. Cette possibilité n'a pas été retenue par le groupe de travail, notamment pour les navires d'une longueur hors tout > ou = 12 mètres. Néanmoins, les adaptations des navires d'une longueur hors tout inférieure à 12 mètres, des adaptations ont été proposées au titre du retour d'expérience, jugées compatibles avec les objectifs du chapitre 5.6.	La visibilité, depuis le poste de conduite, est suffisamment dégagée pour y entretenir une connaissance précise de la situation navigable. L'avant du navire est visible du poste de conduite. Les navires d'une longueur hors tout supérieure à 55 mètres font application des dispositions de la règle 22 de la Convention SOLAS relatives à la visibilité à la passerelle de navigation.
6.1.3.1	Sécurité du navire	Vision depuis la timonerie - incohérence texte vs schéma (règle de MSC92 5.1.1.1.1.7)	Le schéma se veut une illustration de la règle associée, établie en conformité avec les dispositions de la Convention Coling. Une approche calée sur les dispositions s'a Solas est à privilégier, moyennant une adaptation de la règle 22 du chapitre V pour les petits navires.	
6.2.7	Voiliers	Il pourrait être ajouté des critères de stabilité portant sur les voiliers	Il est proposé de transmettre vos propositions quant aux critères de stabilité envisagés.	
6.3.2	Protection de l'équipage	Il pourrait être ajoutés les mêmes prescriptions concernant la protection de l'équipage pour les 12 m et plus que pour les navires de 12 m qui existait pour les navires de + 12 m dans la div 236 (ex bateaux pilotes). + Si la protection est une fibre, il y a en outre deux fibres intermédiaires dont la plus basse est à 330 mm maximum au-dessus du pont. Toutefois, ce service particulier de l'unité le justifie : - il peut n'être installé qu'une seule fibre intermédiaire ; ou - les fibres garde-corps peuvent être remplacées par des mains courantes ou rembarres décalées vers l'axe de du navire, à condition qu'elles restent situées à moins de 0,70 m du bord.	La proposition est retenue et sera proposée au titre du prochain PV CCS 948.	Modification du champ d'application de l'article 8.3.2 associé.