

Objet : Modification de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 »

Références :

- Décret 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à la prévention de la pollution, à la sûreté et à la certification sociale des navires ;
- Arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires et à la prévention de la pollution, notamment sa division 221.
- RESOLUTION MSC.496(105) (adopted on 28 April 2022)
- COMSAR.1/Circ.32/Rev.2 (3 July 2023)

Annexes :

- Projet modification de la division 221 « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 »
- Projets de modification des certificats et fiches suivants :
 - o Certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge
 - o Certificat de sécurité pour navire à passagers
 - o Certificat de sécurité pour navire de charge
 - o Certificat de sécurité radioélectrique pour navire de charge
 - o Fiches d'équipement (modèles C, E, P et R)

I/ Introduction:

La présente étude vise la mise à jour à des dispositions de la D221 et notamment les chapitres concernant le SMDSM.

Le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) a été adopté dans le cadre des amendements de 1988 à la Convention SOLAS de 1974. Il a été pleinement mis en œuvre en 1999. Depuis sa mise en place, il a servi efficacement les intérêts des gens de mer et du secteur maritime, mais certaines des technologies sur lesquelles il repose n'ont pas atteint leur plein potentiel et quelques-unes des fonctions qu'il permet d'assurer méritaient de l'être au moyen de techniques plus modernes.

La résolution MSC.496(105) adoptée le 28 avril 2022 révise le SMDSM et vise à permettre l'utilisation de systèmes de communication modernes, tout en supprimant les exigences liées à l'emport de systèmes obsolètes. Cette résolution met en outre à jour divers certificats de sécurité et fiches d'équipement.

À sa neuvième et dixième session (juin 2022 et mai 2023), le Sous-comité de la navigation, des communications et de la recherche et du sauvetage (Sous-comité NCSR) a approuvé le texte révisé de la circulaire COMSAR/Circ.32 sur l'harmonisation des prescriptions relatives aux installations radioélectriques du SMDSM à bord des navires soumis à la Convention SOLAS.

En outre des modifications sont proposées qui sont :

1. L'article 221-II-1/26.10 ;
2. Les notes de bas de pages 263 et 273 des articles 221-VI/05 et 221-VII/05 ;

II/ Développement :

- Cette modernisation comporte notamment une refonte des zones océaniques A3 et A4 avec l'arrivée de systèmes à satellites supplémentaires dans le SMDSM.
- Ces nouvelles couvertures satellitaires permettent l'abandon du radiotelex HF (NBDP) devenu obsolète
- Les dispositions relatives aux équipements de communication du chapitre III de SOLAS (engins et dispositifs de sauvetage) sont déplacées au chapitre IV (communications radio).
- Les dispositions franco-françaises de la 221, en italique, sont largement présentes dans le COMSAR/Circ32.rev 2

Concernant l'article 221-II-1/26.10, ses dispositions, *spécificités françaises*, constituent un frein au développement des propulsions propres notamment les navires qui peuvent être équipés des systèmes véliques. De plus il est constaté que cet article est difficilement applicable aux navires importés sur le marché français.

Le point dur est l'obligation de 7 noeuds minimale. Cette notion a été introduite pour s'assurer d'une puissance suffisante en cas d'avarie de l'un quelconque des auxiliaires permettant à un navire de garder une vitesse de 7 noeuds.

Cette notion n'a pas évolué depuis la modification de la SOLAS et n'est plus justifiée vu l'augmentation du standard appliqué aux navires notamment le SRTP pour les à navires à passagers ;

Les notes de bas de pages 263 et 273 des articles 221-VI/05 et 221-VII/05 sont une simple mise à jour du référentiel applicable pour l'élaboration du manuel d'assujettissement de la cargaison à bord des navires.

III/ Proposition :

- Mettre à jour les CH.II, III, IV et V conformément aux dispositions de la MSC.496(105)
- Intégrer le COMSAR.1/Circ.32/Rev.2 dans le CH.IV de la 221
- Il est proposé les dispositions franco-françaises ci-dessous :

1/ Article 221-IV/06 : Installations radioélectriques

Ajouter au IV/6-7 une référence à l'article L41-1 du CPCE (code des postes et des communications électroniques) sur les obligations de licence radioélectrique de station de navire.

2/ Article 221-IV/07 : Matériel radioélectrique Dispositions générales

Conserver le IV/07-1.1bis, qui demande une deuxième VHF ASN même pour les navires en A1 et A2 ayant choisi une méthode d'entretien autre que la duplication du matériel (Article 221-IV/15.6).

Modifier le IV/07-4bis en ajoutant une référence au futur NAVDAT

3/ Article 221-IV/13 : Sources d'énergie

Conserver le IV/13-2.1 qui demande une autonomie de 2 heures de la source de réserve radioélectrique

4/ Article 221-IV/13 bis : Source d'énergie – Prescriptions supplémentaires

Faire référence au paragraphe 7 du COMSAR 32.rev.2 tout en conservant l'ancien paragraphe IV/13 bis-7.3 sur la maintenance des batteries de réserve

5/ Conserver l'article 221-IV/14 bis : Autorisations d'usage

6/ Article 221-IV/15 bis : Prescriptions supplémentaires relatives à l'entretien, dispositions supplémentaires

Faire référence au paragraphe 1.6 du COMSAR.1/Circ.32/Rev.2 tout en conservant :

.1 Dans la zone océanique A3, la duplication sera assurée par une deuxième station terrienne de navire d'un service mobile par satellite agréé et non par un deuxième émetteur-récepteur à ondes hectométriques/décamétriques complet

.2 Les notices d'utilisation et documentation technique seront en français ou en anglais et le cas échéant dans la langue de travail à bord.

7/ Supprimer les articles 221-IV/15 bis, 221-IV/15 ter, 221-IV/15 quater et 221-IV/15 quinques

8/ Conserver les articles 221-IV/17 bis : Journal radioélectrique et 221-IV/17 ter : Rôle d'évacuation

- L'article 221-II-1/26.10 :

Remplacer

« *Le nombre et la capacité des auxiliaires indispensables au fonctionnement des machines de propulsion sont tels qu'en cas d'avarie de l'un quelconque de ces auxiliaires les machines de propulsion puissent encore, soit fonctionner à demi-puissance, soit assurer au navire une vitesse minimale de 7 noeuds, sauf exception justifiée, si la puissance nécessaire pour assurer cette vitesse est inférieure à la demi-puissance.*

L'installation des circuits d'air de démarrage doit être conçue de telle sorte que, si les moteurs de propulsion et les groupes électrogènes ne sont pas situés dans le même compartiment, une avarie majeure dans un compartiment n'empêche pas un lancement des moteurs situés dans l'autre compartiment. »

Par

« *Le nombre et la capacité des auxiliaires indispensables au fonctionnement des machines de propulsion sont tels qu'en cas d'avarie de l'un quelconque de ces auxiliaires les machines de propulsion puissent encore fonctionner à demi-puissance.*

L'installation des circuits d'air de démarrage doit être conçue de telle sorte que, si les moteurs de propulsion et les groupes électrogènes ne sont pas situés dans le même compartiment, une avarie majeure dans un compartiment n'empêche pas un lancement des moteurs situés dans l'autre compartiment. »

- Les notes de bas de pages 263 et 273 des articles 221-VI/05 et 221-VII/05 :

Remplacer « *circulaire MSC1/.1353/Rev.1* », par « *circulaire MSC1/.1353/Rev.2* ».

AVIS DE LA COMMISSION

La commission accepte la proposition de la modification de la « Navires à passagers effectuant des voyages internationaux et navires de charge de jauge brute égale ou supérieure à 500 ».

La commission souhaite mener une réflexion pour intégrer les installations véliques dans le SRTP.