

Compte rendu de la réunion du 31 janvier 2017 à Paris

Présents Bureau:

Président

Secrétaire

Vice-Président Méditerranée

Secrétaire Adjoint Conseiller technique

Trésorier

Représentant Corse

Philippe COURCAUD

Franck LAUSSEL

Thierry ARNAL
Pierre-Yves MONFORT

Philippe SUBRERO

Philippe GOURET

François CANCIELLERI

Excusés Bureau:

Représentant Roussillon

Vice-Président Atlantique

Vice-Président Manche

Michel CLEMENT

Francis FAVROUL

Pascal BLANCHET

Adhérents présents

Vedettes de Bréhat

Croisières Inter lles

Bateaux Verts &

Vedettes Iles d'Or

UBA

Croisière La Sirène

Côte radieuse

Didier CORLOUER

Damien COURCAUD

Alain PEGLIASCO

Thibaud LOUART

François PALACIN

Patrick HUBERT

Invités:

LS RESA

SANTIANO INFO

SURVITEC ZODIAC

ATLANTIC Marine Services

ESCO TRANSMISSIONS

Cabinet BESSE

Groupe EYSSAUTIER Chantier ALUMARINE

Chantler Acolulation

Croisières Inter lles

DAM DAM

DAM

Administratif ARMAM

Administratif ARMAM

Louis LAGADEC

Alysson LATHIERE

Marc GUILLONNEAU

Pierre-Yves MILLET

Franck BENOIT

Nicolas PASGRIMAUD

Philippe GALIBERT

Jean Bernard DAMBRIN

Jean-Christophe SCHMITT

Damien CHEVALLIER

Arnold RONDEAU

Fabien JORET

Anne Marie BRET

Sébastien PARIS

Philippe COURCAUD souhaite la bienvenue aux membres du bureau. Il ouvre la séance à 10h00 et fait lecture de l'ordre du jour.

1. Présentation de la révision de la directive 2009 /45 / CE par Damien CHEVALLIER :

Damien CHEVALLIER, Chef du bureau de la règlementation et du contrôle de la sécurité des navires prend la parole afin de présenter les évolutions liées à la directive 2009/45/CE :

<u>Historique:</u>

Le 6 juin 2016 publication par la commission européenne d'un projet de paquet de sécurité maritime :

- Directive 2009/45/CE relative à la sécurité des navires à passagers en navigation nationale;
- Directive 1999/35/CE relative au régime d'inspection des navires rouliers à passagers;
- Directive 98/41/CE relative au comptage des passagers (division 170).

Paquet législatif présenté dans le cadre d'une procédure REFIT "mieux légiférer". Première présentation au Conseil des ministres des transports de l'Union le 7 juin 2016

Contenu de la proposition de la commission européenne:

- Intégration explicite des navires en aluminium;
- Mise en conformité des navires en aluminium dans un délai de 5 ans;
- Exclusion de tous les navires de moins de 24m

La mise en place de ce « paquet législatif » s'effectue en trois phases :

Au cours de la 1ère phase des négociations se sont tenues au Conseil Européen :

Environ 10 groupes shipping (Experts / Présidence / Commission) au cours desquels la France a mis en avant de très nombreux arguments pour adapter ces évolutions trop contraignantes pour notre flotte nationale composée de très nombreuses unité en aluminium :

 Accidentologie, Subsidiarité, équivalence acier/alu, annexe technique inadaptée, contradiction entre inclusion de l'aluminium et exclusion des -24m,...

De nombreuses propositions françaises ont été émises :

• Exclusion de l'aluminium, exclusion des moins de 500 UMS, exclusion des moins de 35m, limitation de l'exclusion à 20 miles,...

Malheureusement la DAM a rencontré une très forte opposition de la commission, malgré plusieurs tentatives de négociations dont une réunion DAM/Professionnels/EMSA et peu ou pas de soutien de la part des autres Etats.

Des interventions auprès du DG Move, de la commissaire, de la Présidence ont conduit à un compromis obtenu en Coreper et validé en Conseil des Ministres des transports le 1^{er} décembre 2016.

Ce compromis comprend les mesures suivantes :

- Exclusion des navires neufs et existants de 24 mètres ;
- Intégration des navires neufs en aluminium dans le champ d'application, en considérant l'aluminium comme équivalent à l'acier ;
- Mise en conformité des navires en aluminium existants (de plus de 24 m) avec les dispositions techniques de la directive dans les 7 ans qui suivent l'entrée en vigueur de celle-ci;

Il permettrait à un Etat membre de déroger aux dispositions de la future directive pour une période de 14 années sous les conditions suivantes :

- L'Etat dispose d'une flotte de plus de 60 navires en aluminium à la date d'entrée en vigueur de la directive ;
- Ces navires sont en exploitation entre les ports d'un même État;
- Ces navires sont de classes B, C ou D

Si la dérogation des 14 années devait être entérinée, l'échéance n'interviendrait qu'à compter de 2034 en raison des délais administratifs.

La 2^{ème} phase, en cours, prévoit un examen en commission auprès du parlement, le rapporteur étant Madame Daniela AIUTO, italienne.

Philippe SUBRERO qui a pris part aux réunions de travail, intervient et indique qu'un contact a été initié avec le groupement italien similaire à ARMAM et qu'une rencontre devrait se tenir très prochainement pour tenter de rallier à notre cause un état supplémentaire.

Il énonce les conséquences directes de l'application stricte de cette directive à savoir des navires 20% plus chers et 10% plus lourds que leurs homologues actuels entrainant une consommation accrue de carburant.

Philippe COURCAUD rappelle qu'il est toujours de première importance que les armateurs associés aux chantiers de construction poursuivent leur lobbying auprès des élus locaux pour faire entendre leur voix. La lettre ouverte rédigée conjointement par ARMAM, le GASPE, les chantiers ... est disponible sur le site internet d'ARMAM dans cet objectif.

La discussion évolue ensuite sur la division 170 et le comptage des passagers qui en découle. Bon nombre d'armateurs témoignent de leurs difficultés à différencier précisément les passagers selon les catégories nourrissons, enfants et adultes. La drome de sauvetage est par voie de conséquence bien souvent surdimensionnée ce qui engendre également un problème de stockage.

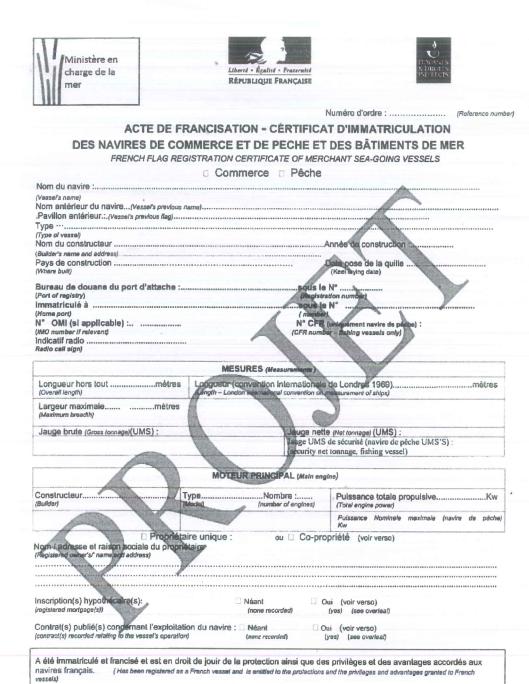
Damien CHEVALLIER bien qu'attentif aux propos des armateurs, confirme que ces données sont prépondérantes notamment au CROSS car permettant d'adapter les dispositifs de sauvetage dans les cas extrêmes.

Une évolution de cette directive est envisagée en prenant en considération la pratique du terrain en matière de surdimensionnement de la drome et de l'impossibilité de faire un comptage précis par catégorie, mais seulement un comptage total de passagers.

Il est rappelé que cette procédure de comptage s'applique également aux NUC et qu'elle doit être validée en CRS.

2. Présentation du document unique par Arnold RONDEAU :

Arnold RONDEAU, Adjoint de la mission flotte de commerce auprès de la DAM prend alors la parole pour exposer une des conséquences de la loi « économie bleue » du 20 juin 2016 à savoir la fusion de l'acte de francisation et du certificat d'immatriculation instituant ainsi un document unique qui se présenterait (sous réserves d'évolution ultérieure) comme suit :



Ce document serait présenté successivement aux Affaires Maritimes puis au service des Douanes qui restent seules compétentes en matière de propriété.

ARMAM déjà consulté sur le sujet a fait part de ses réserves quant à l'utilisation de ce document lors de la vente d'un navire d'occasion, en raison du délai de traitement imposé par la succession de deux services étatiques : Affaires Maritimes puis Douanes.

Ainsi pour répondre à ces préoccupations, Arnold RONDEAU explique que deux procédures seront mises en place :

- Pour une entrée en flotte d'un navire neuf les opérations d'immatriculation pouvant être anticipées, l'armateur aura affaire à un guichet unique auprès des Affaires Maritimes qui se chargeront d'adresser ensuite le formulaire au service des Douanes.
- Pour les ventes de navires d'occasion, l'armateur aura le choix de s'adresser ou aux Affaires Maritimes ou aux Douanes.

L'objectif de la DAM est de permettre aux armements par une saisie sur internet de son SIRET et du département de l'acheteur, de compléter un CERFA télétransmis en amont de la vente, afin de préparer les démarches physiques liées aux opérations d'achat et de cession.

3. Evolution de la périodicité du renouvellement des permis de navigation pour les NUC :

Damien CHEVALLIER commente ensuite le PV de la Commission Centrale de Sécurité dont une copie est remise à l'assistance : voir en annexe page 9.

Il précise que cette évolution tendant à prolonger les périodes de validité des permis de navigation est déjà en vigueur pour les navires de charge et de pêche mais sous condition (âge du navire ...).

Cette disposition qui aujourd'hui s'appliquerait aux NUC, sera ensuite généralisée à nos navires qui respecteront certains critères : année de construction, zone de navigation ...

La date de validité du franc-bord sera dès lors dissociée de la durée du permis de navigation.

4. Responsabilité des Armateurs en matière de garantie P&I:

En matière d'évolution réglementaire, la profession étant rarement épargnée, un nouveau sujet est traité. En effet ARMAM a été interrogé en septembre dernier par voie de mail par le Chef de la mission flotte de commerce comme suit :

« La Commission européenne a publié une consultation publique sur l'évaluation du règlement (CE) n°392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer visant notamment à étendre le champ d'application du règlement aux navires de classe C et D.

La direction des affaires maritimes du Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer souhaite recueillir vos observations éventuelles sur l'évaluation du règlement et plus particulièrement sur l'extension du règlement aux navires de classe C et D pour les transports domestiques, au regard notamment de la réglementation actuelle. »

Fabien JORET en charge du sujet des assurances auprès de la DAM, souhaite donc connaître la position d'ARMAM sur le sujet des assurances.

Philippe COURCAUD rappelle que deux courtiers d'assurances sont partenaires d'ARMAM à savoir le Cabinet BESSE et le Groupe EYSSAUTIER.

Nicolas PASGRIMAUD du cabinet BESSE prend alors la parole et remet une note explicative conseillant à chaque armement de bien vérifier le contenu de ses contrats d'assurance (se référer à l'annexe jointe «Responsabilité des Armateurs de Navires à passagers garantie P&I »). Il insiste en particulier sur la police RCPN (Responsabilité Civile du Propriétaire de Navire) qui se révèlerait insuffisante en cas d'extension du règlement n° 392/2009 à nos navires.

Philippe GALIBERT reste également disponible pour toute précision sur le sujet des assurances : ph.galibert@g-eyssautier.com.

5. Présentation du chantier ALUMARINE par Jean Bernard DAMBRIN

Le chantier naval Alumarine Shipyard est spécialisé dans la construction de navires en aluminium depuis 1986. Le chantier étudie, conçoit et réalise des navires professionnels puissants, robustes et facilement manœuvrables, capables de servir au quotidien dans les conditions les plus extrêmes.

Chaque bateau est développé selon un cahier des charges précis et construit dans le respect des normes professionnelles les plus strictes. Alumarine Shipyard travaille notamment pour les services portuaires, les stations de pilotage, les sauveteurs en mer, la sécurité civile, les compagnies maritimes, les armateurs fluviaux.

Bien connu pour la construction de bateaux de servitude en aluminium, Alumarine Shipyard est, depuis toujours, une chaudronnerie navale et industrielle qui réalise aussi des ensembles chaudronnés, structures, dry docks, habitats flottants...

Alumarine Shipyard fait partie du groupe Grand Large Yachting, leader des bateaux de grand voyage.

6. Présentation de SANTIANO INFO par Alysson LATHIERE

Alisson LATHIERE présente le logiciel de paie marins SANTIANO permettant la réalisation des payes des marins, la gestion des DMIST, la planification, ainsi que la gestion des futures DSN. Une offre commerciale spécifique est réservée aux adhérents d'ARMAM leur permettant de bénéficier durant la 1ère année de 6 mois offerts sur la maintenance du logiciel.

7. Intervention pour LS RESA de Louis LAGADEC

Louis LAGADEC expose notamment l'obligation d'utiliser des logiciels de caisse certifiés à partir de 2018.

Il précise les mesures imposées par les services fiscaux à savoir :

- Pas de retours arrière sur les paiements,
- Comme pour la compta il faut des clôtures mensuelles et annuelles,
- Si des corrections sont apportées à des opérations de règlement, que ce soit au moyen du logiciel ou système lui-même ou d'un dispositif externe au logiciel ou système, ces corrections (modifications ou annulations) s'effectuent par des opérations de « plus » et de « moins » et non par modification directe des données d'origine enregistrées. Ces opérations de correction donnent également lieu à un enregistrement,
- Pour respecter la condition d'inaltérabilité, l'intégrité des données enregistrées doit être garantie dans le temps par tout procédé technique fiable,

- Les archives doivent pouvoir être lues aisément par l'administration en cas de contrôle, y compris lorsque l'entreprise a changé de logiciel ou de système,
- L'attestation doit être établie par l'éditeur du logiciel de comptabilité ou de gestion ou du système de caisse ou par son représentant légal lorsqu'il s'agit d'une société. L'éditeur du logiciel ou système qui fournit l'attestation individuelle ne peut pas être l'assujetti à la TVA au nom duquel est établie l'attestation

Le logiciel LS RESA respecte déjà certaines de ces conditions et va intégrer les autres. Cependant cette évolution génèrera un coût supplémentaire pour la sauvegarde des backups (sur 6 ans) et pour la mise en conformité qui sera minimisé en cas d'auto certification.

8. Intervention de Marc GUILLONNEAU pour SURVITEC ZODIAC

En préambule de l'intervention de Marc GUILLONNEAU, Franck LAUSSEL évoque la CRS tenue à Marseille le 26 janvier dernier qui dans le PV 907-Reg 10 présente une modification de la division 333 par la création du chapitre 5 relatif aux installations des radeaux de capacité supérieure ou égale à 50 personnes : en particulier la validation des installations par un essai de déploiement systématique lors d'une VMS : Cf annexe page 13.

Marc GUILLONNEAU précise que sa société peut mettre à disposition des armateurs des équipements de configuration identique aux équipements neufs afin de parfaire la formation des navigants.

Après échanges il est convenu de prendre un rendez-vous avec la DAM et SURVITEC pour tenter de déroger à la systématisation de percuter les radeaux sur les navires neufs.

9. Intervention de Sébastien PARIS sur le sujet de la formation

Outre les contenus des formations qui paraissent inadaptés à nos exploitations, il apparait que des difficultés existent dans les prises en charge des formations. Ces difficultés sont d'autant plus importantes lorsque les marins qui doivent suivre les formations se sont plus sous contrat.

Ainsi selon les régions, le CPF (Compte Personnel de Formation) qui peut être mobilisé afin de financer les actions de formation, n'ouvre pas les mêmes droits aux bénéficiaires.

Franck LAUSSEL explique qu'il est vain de tenter de revoir les programmes de formation qui doivent répondre aux exigences du règlement STCW et que même s'il était possible d'adapter ces programmes à nos exploitations, ces formations s'ajouteraient aux formations obligatoires.

Il est convenu de rédiger un courrier à Monsieur Olivier BACH professeur en chef de l'enseignement maritime quant au contenu des formations qui nous semble inadapté.

En parallèle, il est prévu d'informer les organisations représentatives (GASPE) sur les différences de prises en charge rencontrées dans les régions afin d'envisager un financement des formations identique pour tous les marins n'étant plus sous contrat.

10. Sureté des navires

Afin d'élever le niveau de sûreté des navires en navigation nationale non astreints au code ISPS, la DGITM/DAM va éditer un guide des bonnes pratiques à destination des navires en navigation nationale non certifies ISPS.

Ce guide entend fournir d'une part les outils pour décrypter ces menaces et d'autre part les éléments à mettre en place pour faire face à ces menaces. Le propos de ce document veille à maintenir la vigilance et la préparation pour faire face aux situations engageant la sûreté du navire.

Ce guide s'illustre au travers de 3 objectifs à mettre en place par la compagnie afin de garantir la sûreté du navire :

- Niveau 1: Sensibiliser la compagnie et le navire à la sûreté afin de devancer un acte de malveillance. L'action à mettre en œuvre consiste à organiser la gestion de la sûreté pour une compagnie et son navire;
- Niveau 2 : Diffuser les bons usages en matière de sûreté d'un navire au travers de fiches réflexes.
 L'action à mettre en œuvre consiste à acquérir les bons réflexes et à s'entrainer pour s'assurer de leurs connaissances ;
- Niveau 3 : Alerter les autorités nationales. L'action à mettre en œuvre consiste à partager l'information en matière de sûreté.

11. Convention collective

La restructuration des branches maritimes est toujours en cours. De prochaines évolutions pourraient cependant impacter la profession.

Il est rappelé que le code du travail s'applique aux marins et qu'il est complété par les spécificités mentionnées dans le code du transport livre V.

12. <u>AG 2017</u>

Il est enfin évoqué la tenue de la prochaine assemblée générale qui se déroulera le jeudi 23 mars 2017 à Cannes au cours de laquelle il conviendra notamment de renouveler le bureau.

A 16h00 la séance est levée.



COMMISSION CENTRALE DE SECURITE du 07/12/2016

PV CCS 907/INF.03

Objet : Proposition de modification de la division 130 relative à la délivrance des titres de sécurité – intégration de dispositions concernant la périodicité du renouvellement des permis de navigation pour les navires de plaisance à utilisation commerciale (NUC)

Pièce jointe: PV CNSNP 369/ CONS 01 du 11 octobre 2016

En application du V de l'article 14 du décret 84-810 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, la commission centrale de sécurité est consultée sur le projet de modification de la division 130, concernant les dispositions réglementaires applicables à la périodicité du renouvellement des permis de navigation pour les navires de plaisance à utilisation commerciale.

Exposé:

<u>Rappels</u>: La division 130 définit les règles relatives aux conditions et modalités de délivrance, visa, renouvellement, suspension et retrait des titres de sécurité et de prévention de la pollution des navires ainsi que les études et visites correspondantes.

Constat

La division 130 du règlement annexé à l'arrêté du 23 novembre 1987, modifié, relatif à la sécurité des navires (ci-après désigné par « la division 130 ») fixe les conditions de délivrance des titres de sécurité pour l'ensemble des navires à usage professionnel.

En principe, le permis de navigation pour les navires professionnels est délivré pour une durée d' 1 an maximum (article 130-8 de la division 130). Cependant, sur certains navires, cette périodicité de 1 an n'apparaît pas justifiée. En conséquence, pour certaines catégories de navire (navires de pêches et de charge de moins de 24 mètres de longueur de coque), une possibilité d'augmentation de la durée de validité de ce permis de navigation a été instaurée au sein de la division 130.

Désormais, pour ces navires, plusieurs éléments sont évalués tels que le type d'exploitation, le nombre maximal de passagers à bord, le nombre de prescriptions relevées lors de la dernière visite de sécurité ou encore la catégorie de navigation. À chacun de ces éléments est associée une valeur. La somme de ces valeurs permet de déterminer la durée maximale du permis de navigation.

La mise en œuvre de cette réforme ayant donné satisfaction, il est proposé d'en étendre le champ d'application aux navires de plaisance à utilisation commerciale.

Propositions - Modifications à apporter au sein de la division 130

Il est nécessaire d'opérer trois modifications de la division 130 :

- en premier lieu, il convient de modifier l'article 130.8 relatif aux « modalités de délivrance et de renouvellement du permis de navigation » en y insérant un nouveau paragraphe E) dédié aux navires de plaisance à utilisation commerciale de longueur de coque inférieure à 24 mètres;
- en deuxième lieu, il convient d'insérer la référence à ce nouveau paragraphe E) de l'article 138 dans la première phrase du B) de ce même article ;

- enfin, il faut créer un nouvel article 130.9.2 dédié à la « périodicité de renouvellement du permis de navigation des navires de plaisance à utilisation commerciale de moins de 24 mètres de longueur de coque ».

I. Création d'un nouveau paragraphe E) au sein de l'article 130.8

L'article 130.8 fixe les règles relatives aux « modalités de délivrance et de renouvellement du permis de navigation ».

Son D) précise celles relatives aux « navires de charge et de pêche d'une longueur (L) inférieure à 24 mètres.

Première observation : un tel intitulé ouvre une possibilité d'interprétation, certes de mauvaise foi, mais juridiquement défendable, tendant à considérer que seuls les navires de pêche sont visés par la condition d'infériorité à 24 mètres. La présente proposition de révision de la division 130 offre une occasion d'y remédier.

Deuxième observation : il convient de créer un nouveau E) dédié aux « navires de plaisance à utilisation commerciale de longueur de coque (Lh) inférieure ou égale à 24 mètres ». Celui-ci serait ainsi rédigé :

- « Le permis de navigation d'un navire de plaisance à utilisation commerciale de longueur de coque (Lh) inférieure ou égale à 24 mètres est délivré et renouvelé par le président de la commission de visite de mise en service ou périodique, selon les modalités suivantes :
- 1. La durée de validité du permis de navigation des navires de plaisance à utilisation commerciale de longueur de coque (Lh) inférieure ou égale à 24 mètres est définie par l'article 130.9.2.
- 2. L'exploitant du navire est tenu de prévenir le centre de sécurité des navires compétent un mois avant la date d'expiration du permis de navigation. L'exploitant du navire indique au chef de centre le port dans lequel il envisage que la visite soit effectuée.

À l'appui de sa demande de renouvellement, l'exploitant du navire atteste que, depuis sa dernière visite, le navire n'a pas subi de modifications, ou en présente la liste exhaustive.

L'exploitant du navire déclare à la commission de visite périodique le nombre d'accidents du travail attachés au navire ayant fait l'objet d'une déclaration.

- 3. Lorsque la visite périodique est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du permis de navigation, le nouveau permis de navigation est valable à compter de la date d'achèvement de la visite périodique pour une période ne dépassant pas la durée de validité définie par l'article 130.9.2 et à compter de la date d'expiration du permis de navigation existant.
- 4. Le permis de navigation peut être prorogé conformément aux dispositions de l'article 8 du décret n° 84-810 (modifié) du 30 août 1984. Lorsque la visite périodique est achevée, le nouveau permis de navigation est valable pour une période ne dépassant pas la durée de validité définie par l'article 130.9.2 et à compter de la date d'expiration du permis de navigation existant avant la prorogation de sa validité. Nonobstant, il ne peut pas être prorogé au-delà d'une limite de validité de cinq ans.

II. Insertion d'une référence au nouveau paragraphe E) de l'article 130.8 au sein du B) du même article

Actuellement, le premier alinéa de l'article 130.8 est ainsi rédigé :

« Sous réserve des dispositions du D) ci-après, le permis de navigation d'un navire dont les titres sont délivrés par l'administration au sens des paragraphes III (2°) et III (3°) de l'article 3-1 du décret n° 84-810 modifié du 30 août 1984 est délivré et renouvelé par le président de la commission de visite de mise en service ou périodique selon les modalités suivantes : ».

Conséquence de la création d'un nouveau paragraphe E), après les mots « sous réserve des dispositions du D) », il faut insérer les mots « et du E) ».

III. Création d'un nouvel article 130.9.2

Lors de la première visite périodique après le 31 mars 2017, la périodicité de renouvellement du permis de navigation des navires de plaisance à utilisation commerciale de longueur de coque inférieure ou égale à 24 mètres peut être définie selon les modalités suivantes :

- 1. Tout navire faisant l'objet d'un changement de propriétaire fait l'objet d'une visite spéciale dans un délai de 3 mois après l'enregistrement de la déclaration par le centre de sécurité des navires compétent.
- 2. La durée de validité du permis de navigation est déterminée en fonction d'un critère d'évaluation.
- 3. Le critère d'évaluation utilise les paramètres suivants :

Réf	Paramètres	Critères	Valeurs d'évaluation
prompt	Type de navires. Ces valeurs ne sont pas cumulables. Le cas échéant, la plus élevée est à retenir.	Moteur P < 250 Kw Moteur P ≥ 250Kw Voilier	2 3 1
2	Catégorie de conception (pour les navires CE)	Module A, A bis ou PCA Module B+C Modules B+D, B+E, B+F, G ou H	1 0 -1
3	Âge du navire	A ≤ 10 A > 10	0 2
4	Catégorie de navigation	1 ^{ère} et 2 ^e 3 ^e 4 ^e et 5 ^e	4 2 1
5	Navigation internationale (valeur cumulable avec celle liée à la catégorie de navigation susvisée)		1
6	Nombre de passagers	$n < 6[$ $6 \le n \le 12$ $n > 12$	0 2 5
7	Nombre de prescription(s) émises lors de la dernière visite	$n = 0$ $1 \le n \le 5$ $n > 5$	0 1 3
8	Nombre (n) d'accident(s) du travail, ayant fait l'objet d'une déclaration, sur 5 années	n	n
9	Nombre (n) d'avarie(s) à la mer dont a fait l'objet le navire sur 5 années	n	n
10	Nombre (n) de retrait(s) et de suspension(s) du permis de navigation dont a fait l'objet le navire sur 5 années	n	n
11	Précédente délivrance du permis de navigation avec une validité inférieure à la validité maximum		2

- 5. Le critère d'évaluation est la somme des 11 valeurs d'évaluation.
- 6. Le critère d'évaluation est calculé au jour de la visite périodique.
- 7. La périodicité est définie de la manière suivante :

- Navire ayant un critère d'évaluation inférieur ou égal à 5. La durée de validité du permis de navigation est de 5 ans maximum;
- Navire ayant un critère d'évaluation compris entre 6 inclus et 9 inclus. La durée de validité du permis de navigation est de 2,5 ans maximum ;
- Navire ayant un critère d'évaluation supérieur ou égal à 10. La durée de validité du permis de navigation est de 1 an maximum.
- 8. Il revient à l'exploitant du navire de solliciter le centre de sécurité des navires, pour la réalisation de la visite périodique, au minimum 1 mois avant l'échéance du permis de navigation.
- 9. Lorsqu'un navire effectue plusieurs types d'exploitation différents, le cas le plus exigeant est choisi par l'administration.

Avis donné par la CNSNP 369 du 11 octobre 2016

La commission propose ce procès-verbal à l'examen de la commission centrale de sécurité.

Un délai de consultation de un mois, à compter de l'envoi du présent projet de procès verbal, est fixé avant la présentation du projet de modification (PV REG) lors de la prochaine séance de la commission centrale de sécurité.

AVIS DE LA COMMISSION CENTRALE DE SECURITE

La commission prend note. Le C.4. (dispositions particulières) de l'article 130.51 – commission de visite périodique – devra être étendu aux navires de plaisance à utilisation commerciale.

PV 907-Reg 10 : Modification de la division 333 par la création du chapitre 5 relatif aux installations des radeaux de capacité supérieure ou égale à 50 personnes

Examen des plans

Pour chaque installation, la procédure d'examen des plans est la suivante :

Transmission du plan du navire au fabricant des radeaux par l'exploitant. Le plan doit indiquer la positon de stockage des radeaux ainsi que le nombre de membres d'équipage prévu pour la mise en œuvre des radeaux de chaque bord.

Le fabricant des radeaux après étude renvoie deux plans à l'exploitant :

Le premier indique la position des radeaux déployés avec ses lignes d'amarrage et tous les équipements associés (poulies, taquets, winches, split tubes ...), les charges de rupture des équipements installés doivent être indiqués sur le plan.

Le second plan précise la procédure et les instructions de mise en œuvre des radeaux en y détaillant chaque phase.

Ces deux plans, visés par le fabricant, sont transmis à l'autorité compétente dans le cadre de l'étude du navire. Une copie est conservée à bord au fin de la formation/familiarisation de l'équipage.

Installation des radeaux

L'installation des radeaux est contrôlée par des personnes agréées par le fabricant. Un compte rendu d'installation formalise la liste des points de contrôles effectués par l'installateur conformément aux recommandations du fabricant. Une copie de ce compte rendu est transmise à l'autorité compétente.

Validation des installations

Un essai de déploiement est systématiquement effectué pour valider chaque nouvelle configuration prenant en compte la position des radeaux et le nombre de radeaux installés sur un même bord. Les essais de déploiement doivent permettre de valider le bon fonctionnement des installations et la pertinence de la procédure et des instructions.