



Commission économique pour l'Europe**Groupe de travail des transports par voie navigable****Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure****Cinquante-cinquième session**

Genève, 19-21 juin 2019

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

Prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure :**Recommandations relatives à des prescriptions techniques****harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux****de navigation intérieure (résolution n° 61, révision 2)****Harmonisation de l'annexe de la résolution n° 61 révisée
avec les Instructions pour l'application des dispositions
de l'édition 2017 du Standard européen établissant les
prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure****Note du secrétariat****Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5 (Transport par voie navigable) du programme de travail pour 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa quatre-vingtième session (20-23 février 2018) (ECE/TRANS/274, par. 123).
2. Il est rappelé que le Groupe de travail des transports par voie navigable avait décidé, à sa soixantième session, d'harmoniser l'annexe de la résolution n° 61 avec le Standard européen sur les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure (ES-TRIN) (ECE/TRANS/SC.3/203, par. 67), adopté par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Le présent document reproduit le texte suivant des Instructions pour l'application du standard technique ES-TRIN 2017 : partie III « Dispositions particulières » (ESI-III-8 à ESI-III-10) et partie IV, « Dispositions provisoires » (ESI-IV-1).
3. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure souhaitera peut-être établir, sur la base desdites Instructions, un nouvel appendice de l'annexe de la résolution n° 61.



Annexe

Proposition de nouvel appendice de l'annexe de la résolution n° 61, révision 2 « Instructions pour l'application du standard technique »

ESI-III-8

Bateaux de plaisance

(Art. 26.01 (par. 2), lu conjointement avec les articles 7.02, 8.05 (par. 5), 8.08 (par. 2) et 8.10)

1. Généralités

Les bateaux de plaisance jusqu'à 24 mètres de longueur, qui sont mis sur le marché, doivent se conformer aux exigences de la directive 2013/53/UE. En vertu de l'article 3 lu conjointement avec l'article 2 de ladite directive, les bateaux de plaisance d'une longueur supérieure ou égale à 20 m doivent posséder un certificat de bateau de navigation intérieure attestant de leur conformité aux prescriptions techniques du Standard. Afin d'éviter que l'application de certaines dispositions de l'article 26.01 du Standard n'aboutisse à un double contrôle ou à une double certification de certains équipements, dispositifs et installations de bateaux de plaisance nouvellement construits, la présente instruction pourvoit des informations sur les prescriptions figurant à l'article 26.01 qui sont déjà couvertes de manière suffisante par la directive 2013/53/UE.

2. Prescriptions de l'article 26.01 déjà couvertes par la directive 2013/53/UE

Pour les bateaux de plaisance soumis à la directive 2013/53/UE, la commission de visite ne peut exiger, en vue de la délivrance du certificat de bateau de navigation intérieure (visite initiale), d'autres visites ou certificats, relatifs aux prescriptions suivantes du paragraphe 2 de l'article 26.01, dès lors que le bâtiment faisant l'objet de la visite n'est pas sur le marché depuis plus de 3 ans, à la date de la présentation à la commission de visite, qu'aucune modification n'a été apportée au bâtiment et que la déclaration de conformité fait référence aux normes harmonisées suivantes ou leurs équivalents :

| | | |
|-------------------------|---|--|
| Article 7.02 : | EN ISO 11591: 2000 | (vue dégagée) |
| Article 8.05 (par. 5) : | EN ISO 10088: 2013 | (réservoirs à combustibles et tuyauteries) |
| Article 8.08 (par. 2) : | EN ISO 15083: 2003 | (installations d'assèchement) |
| Article 8.10 : | EN ISO 14509-1: 2008 et EN ISO 14509-3: 2009 | (bruit produit par les bateaux) |

ESI-III-9

Preuve de la flottabilité, de l'assiette et de la stabilité des différentes parties d'un bateau après séparation

(Art. 28.04, lu conjointement avec les articles 27.02 et 27.03)

1. Pour établir la flottabilité, l'assiette et la stabilité des différentes parties d'un bateau après séparation conformément au paragraphe 2 a) de l'article 28.04, on considère que les deux parties ont été partiellement voire entièrement déchargées ou que les conteneurs dépassant l'hiloire ont été sécurisés de manière appropriée pour éviter leur déplacement.

2. Les exigences suivantes doivent par conséquent être observées pour chacune des deux parties, lorsque l'on effectue le calcul visé à l'article 27.03 (Conditions limites et mode de calcul pour la preuve de stabilité lors du transport de conteneurs fixés) :

- La hauteur métacentrique \overline{MG} ne doit pas être inférieure à 0,50 m ;
- Un franc-bord résiduel d'au moins 100 mm doit être assuré ;
- La vitesse à retenir est de 7 km/h ;
- La pression dynamique du vent doit être fixée à 0,01 t/m².

3. L'angle de bande ($\leq 5^\circ$) n'a pas lieu d'être respecté pour les différentes parties du bateau après séparation au sens du paragraphe 2 de l'article 28.04, puisqu'il a été prescrit pour les conteneurs non fixés sur la base du coefficient de frottement.

Le bras de levier d'inclinaison résultant des effets de carène liquide doit toujours être pris en compte conformément à la formule du paragraphe 1 e) de l'article 27.02.

4. Les exigences fixées aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus sont aussi réputées satisfaites si chacune des deux parties du bateau est conforme aux exigences relatives à la stabilité fixées au paragraphe 9.1.0.95.2 de l'ADN.

5. Pour la preuve de la stabilité des parties du bateau après séparation on peut supposer que le chargement de ces parties est homogène car, si tel n'est pas encore le cas, le chargement peut être équilibré avant la séparation, à moins que le bateau soit en grande partie déchargé.

ESI-III-10

Équipement des bateaux devant satisfaire aux standards S1 ou S2

(Art. 31.01, 31.02 et 31.03)

1. Introduction générale

Conformément à l'article 31.01, les bateaux devant satisfaire aux standards S1 ou S2 doivent respecter les dispositions du chapitre 31. La commission de visite atteste dans le certificat de bateau de navigation intérieure la conformité du bateau aux exigences.

Il s'agit ici d'exigences complémentaires relatives aux équipements, qui s'ajoutent aux exigences auxquelles le bateau doit satisfaire pour obtenir le certificat de bateau de navigation intérieure. Les prescriptions du chapitre 31 qui sont susceptibles de donner lieu à une interprétation divergente sont précisées dans la présente instruction.

2. Article 31.02 – Standard S1

2.1 (Par. 1) – Configuration des installations de propulsion

Lorsque le bateau dispose d'une machine de propulsion à inversion directe, l'installation à air comprimé nécessaire à l'inversion du sens de la poussée doit :

- a) Être maintenue sous pression sans interruption par un compresseur automatique ; ou
- b) Être mise sous pression au moyen d'un appareil pouvant être déclenché depuis le poste de gouverne après le déclenchement d'une alarme dans la timonerie. Si cet appareil dispose de sa propre citerne à combustible, un indicateur du niveau de remplissage de cette citerne doit être présent dans la timonerie conformément au paragraphe 13 de l'article 8.05.

2.2 (Par. 2) – Niveau de remplissage du fond de cale de la salle des machines principales

Lorsque l'utilisation du propulseur d'étrave est nécessaire pour satisfaire aux exigences de manœuvrabilité fixées au chapitre 5, le local dans lequel se trouve le propulseur d'étrave est considéré comme une salle des machines principale.

2.3 (Par. 3) – *Alimentation automatique en combustible*

2.3.1 Lorsque l'installation de propulsion dispose d'une citerne journalière :

a) Le contenu de cette citerne doit être suffisant pour assurer le fonctionnement de l'installation de propulsion durant 24 heures. On considère à cet effet que la consommation est de 0,25 litres par kW et par heure ;

b) La pompe de remplissage en combustible de la citerne journalière doit fonctionner sans interruption ; ou

c) Elle doit être équipée :

- D'un commutateur déclenchant automatiquement la pompe de remplissage en combustible lorsque le niveau de remplissage de la citerne journalière atteint un seuil inférieur donné ; et
- D'un commutateur coupant automatiquement la pompe de remplissage en combustible lorsque le niveau maximal de remplissage de la citerne journalière est atteint.

2.3.2 La citerne journalière doit être équipée d'un dispositif d'alarme de niveau, conforme au paragraphe 13 de l'article 8.05.

2.4 (Par. 4) – *Installation de gouverne n'exigeant pas d'effort particulier*

Les installations de gouverne hydrauliques sont réputées conformes à cette exigence. Les installations de gouverne commandées manuellement ne doivent pas nécessiter pour leur actionnement un effort supérieur à 160 N.

2.5 (Par. 5) – *Signaux visuels et sonores requis en cours de voyage*

Ne font pas partie de ces signaux visuels les cylindres, globes, cônes et losanges visés par les prescriptions de police de la navigation nationales ou internationales.

2.6 (Par. 6) – *Communication directe et communication avec la salle des machines*

2.6.1 La communication directe est réputée assurée :

a) Lorsqu'un contact visuel direct est possible entre la timonerie et le poste de commande des treuils et bollards situés à la proue et à la poupe du bateau et lorsque la distance entre la timonerie et ces postes de commande n'est pas supérieure à 35 m ; et

b) Lorsque le logement est directement accessible depuis la timonerie.

2.6.2 La communication avec la salle des machines est réputée assurée lorsque le signal visé à la deuxième phrase du paragraphe 3 de l'article 7.09 peut être commandé par un moyen autre que le commutateur visé au paragraphe 2 de l'article 7.09.

2.7 (Par. 7) – *Manivelles et dispositifs de commande rotatifs similaires*

En font partie :

a) Les guindeaux commandés manuellement (la force maximale requise correspond à celle des ancres en suspension libre) ;

b) Les manivelles utilisées pour l'ouverture des écoutilles ;

c) Les manivelles des treuils de mâts et de cheminées.

N'en font pas partie :

a) Les manivelles utilisées pour le démarrage des moteurs auxiliaires ;

b) Les treuils de déhalage et de couplage.

2.8 (Par. 10) – *Configuration ergonomique*

Les prescriptions sont considérées comme remplies lorsque :

- a) La configuration de la timonerie est conforme à la norme européenne EN 1864: 2008 ; ou
- b) La timonerie est aménagée pour la conduite au radar par une seule personne ; ou
- c) La timonerie répond aux exigences suivantes :
 - aa) Les instruments de contrôle et de commande sont situés dans le champ visuel avant dans un arc de 180° au maximum (90° à tribord et 90° à bâbord), plancher et plafond compris. Ils doivent être bien lisibles et bien visibles depuis l'emplacement normal de l'homme de barre ;
 - bb) Les équipements de commande les plus importants, tels que la roue du gouvernail ou le levier du gouvernail, la commande des moteurs, des installations de radiotéléphonie, des signaux acoustiques et des signaux de croisement visés par les règlements nationaux ou internationaux de la police de la navigation pour les bateaux faisant route doivent être aménagés de manière que la distance entre les commandes de tribord et de bâbord comporte 3 m au maximum. L'homme de barre doit pouvoir commander les moteurs sans lâcher la commande du gouvernail et tout en pouvant commander également les autres équipements tels que l'installation de radiotéléphonie, les signaux acoustiques et les signaux de croisement visés par les règlements nationaux ou internationaux de la police de la navigation pour les bateaux faisant route ;
 - cc) La commande des signaux de croisement visés par les règlements nationaux ou internationaux de la police de la navigation pour les bateaux faisant route doit être électrique, pneumatique, hydraulique ou mécanique. Par dérogation, elle peut être faite par la traction d'un câble, mais uniquement si elle est possible et sûre depuis le poste de gouverne.

3. Article 31.03 – Standard S2

3.1 (Par. 1) – Automoteur naviguant isolément

Les automoteurs aptes à pousser en vertu de leur certificat de bateau de navigation intérieure mais :

- a) Non équipés de treuils d'accouplement hydrauliques ou électriques ; ou
- b) Dont les treuils d'accouplement hydrauliques ou électriques ne répondent pas aux exigences visées au paragraphe 3.3 de la présente instruction ;

obtiennent le standard S2 en tant qu'automoteur naviguant isolément. La mention suivante « Le standard S2 n'est pas valable pour l'automoteur poussant un convoi » doit être portée à la rubrique 47 du certificat de bateau de navigation intérieure.

3.2 (Par. 3) – Convoi poussé

Les automoteurs aptes à pousser en vertu de leur certificat de bateau de navigation intérieure, équipés de treuils d'accouplement hydrauliques ou électriques répondant aux exigences visées au paragraphe 3.3 de la présente instruction, mais non équipés d'un propulseur d'étrave obtiennent le standard S2 en tant qu'automoteur-pousseur. La mention suivante doit être portée à la rubrique 47 du certificat de bateau de navigation intérieure : « Le standard S2 n'est pas valable pour l'automoteur naviguant isolément ».

3.3 (Par. 3, première phrase, et par. 4, première phrase) – Treuils spéciaux ou installations équivalentes pour la tension des câbles (dispositifs de couplage)

Les treuils de couplage visés ici sont au minimum les treuils prescrits au paragraphe 2 de l'article 21.01, qui sont conformes aux paragraphes 2.1 et 2.2 de l'instruction ESI-III-6 (liaisons longitudinales) pour l'absorption des forces de couplage, et qui satisfont aux exigences suivantes :

- a) L'installation assure de manière exclusivement mécanique l'intégralité de la tension requise pour le couplage ;
- b) Les dispositifs de commande de l'installation sont situés sur ladite installation. Par dérogation, une télécommande est admise :
 - Lorsque la personne qui commande l'installation dispose d'une vue directe sur l'installation ;
 - Lorsque ce poste de commande est équipé d'un dispositif évitant tout déclenchement involontaire ;
 - Lorsque l'installation possède un dispositif d'arrêt d'urgence ;
- c) Lorsque l'installation est équipée d'un dispositif de freinage à déclenchement immédiat si l'installation de commande est lâchée ou en cas de perte de la puissance de propulsion ;
- d) Le câble de couplage doit pouvoir être détaché manuellement en cas de panne de propulsion.

3.4 (Par. 3, deuxième phrase et par. 4, deuxième phrase) – Commande du propulseur d'étrave

Le dispositif de commande du propulseur d'étrave doit être installé à demeure dans la timonerie. Les prescriptions du paragraphe 8 de l'article 7.04 doivent être remplies. Le câblage de la commande du propulseur d'étrave doit être installé à demeure jusqu'à la proue de l'automoteur assurant le poussage ou du pousseur.

3.5 (Par. 4) – Manœuvrabilité équivalente

Une installation de propulsion dispose d'une manœuvrabilité équivalente lorsqu'elle est constituée comme suit :

- a) Propulsion à plusieurs hélices et au moins deux installations de propulsion indépendantes de puissance similaire ;
- b) Au moins un propulseur cycloïdal ;
- c) Au moins une hélice de gouverne ; ou
- d) Au moins un système de propulsion par jet d'eau à 360°.

PARTIE IV DISPOSITIONS TRANSITOIRES

ESI-IV-1 Application des dispositions transitoires

(Chap. 19 à 30, chap. 32 et chap. 33)

1. Application des dispositions transitoires en cas d'assemblage de parties de bâtiments

1.1 Principes

Lors de l'assemblage de parties de bâtiments, la préservation des acquis n'est accordée que pour les parties provenant du bâtiment dont le certificat de bateau de navigation intérieure est conservé. Par conséquent, les prescriptions transitoires ne s'appliquent qu'à ces parties. Les autres parties sont traitées comme des nouvelles constructions.

1.2 Application des prescriptions transitoires en détails

1.2.1 Lors de l'assemblage de parties de bâtiments, les prescriptions transitoires ne peuvent être appliquées que pour les parties provenant du bâtiment dont le certificat de bateau de navigation intérieure est conservé.

1.2.2 Les parties qui n'appartiennent pas au bâtiment dont le certificat de bateau de navigation intérieure est conservé sont traitées comme une nouvelle construction.

1.2.3 Une fois qu'un bâtiment est complété par une partie provenant d'un autre bâtiment, le premier bâtiment obtient le numéro ENI du bâtiment dont le certificat de bateau de navigation intérieure est conservé pour le bâtiment transformé.

1.2.4 Lors de la conservation du certificat de bateau de navigation intérieure existant ou de la délivrance d'un certificat de bateau de navigation intérieure pour un bâtiment transformé, l'année de construction de la partie la plus ancienne de ce bâtiment est également mentionnée dans le certificat de bateau de navigation intérieure.

1.2.5 Si une nouvelle proue est ajoutée au bâtiment, le moteur du propulseur d'étrave installé à la proue doit être conforme aux prescriptions actuelles.

1.2.6 Si une nouvelle poupe est ajoutée au bâtiment, les moteurs installés à la poupe doivent être conforme aux prescriptions actuelles.

1.3 Exemples

1.3.1 Un bateau est assemblé à partir de deux bateaux plus anciens (bateau 1, année de construction 1968 ; bateau 2, année de construction 1972). Du bateau 1 est utilisée l'intégralité, à l'exception de la proue, du bateau 2 est utilisée la proue. Le bateau ainsi assemblé obtient le certificat de bateau de navigation intérieure du bateau 1. La proue du bateau ainsi assemblé doit à présent être équipée notamment de niches d'ancres.

1.3.2 Un bateau est assemblé à partir de deux bateaux plus anciens (bateau 1, année de construction 1975 ; bateau 2, année de construction 1958, sa partie la plus ancienne datant de 1952). Du bateau 1 est utilisée l'intégralité, à l'exception de la proue, du bateau 2 est utilisée la proue. Le bateau ainsi assemblé obtient le certificat de bateau de navigation intérieure du bateau 1. La proue du bateau ainsi assemblé doit à présent être équipée notamment de niches d'ancres. En outre est inscrite dans le certificat de bateau de navigation intérieure la partie la plus ancienne du bateau 2, datant de 1952.

1.3.3 Un bateau (année de construction 1988) est complété par une poupe (année de construction 2001). Le moteur du bateau construit en 1988 est conservé. Dans ce cas, le bateau doit obtenir un agrément de type. Le moteur aurait aussi dû obtenir un agrément de type s'il s'était agi du moteur installé à la poupe en 2001.

2. Application de dispositions transitoires en cas de modification du type de bâtiment (destination du bâtiment)

2.1 Principes

2.1.1 Dans le cadre d'une décision relative à l'application de prescriptions transitoires en cas de modification du type du bâtiment (type de bateau, usage fait du bateau) les aspects techniques de sécurité sont déterminants en ce qui concerne le Standard.

2.1.2 Le type du bâtiment est considéré comme étant modifié lorsque s'appliquent au nouveau type d'autres prescriptions techniques de sécurité que pour l'ancien type de bâtiment ; tel est le cas lorsque s'appliquent au nouveau type les dispositions spéciales des chapitres 19 à 30 du Standard qui ne s'appliquaient pas à l'ancien type.

2.1.3 En cas de modification du type du bâtiment, toutes les dispositions spéciales et toutes les prescriptions spécifiques à ce type de bâtiment doivent être intégralement observées ; les prescriptions transitoires ne peuvent être appliquées pour ces prescriptions. Tel est le cas aussi pour les parties de bâtiment qui sont reprises d'un autre bâtiment existant et auxquels s'appliquent ces dispositions spéciales.

2.1.4 La transformation d'un bateau-citerne en bateau à cale sèche ne constitue pas une modification du type de bâtiment au sens du point 2.1.2.

2.1.5 Lors de la transformation d'un bateau à cabines en bateau d'excursions journalières, toutes les nouvelles parties doivent être entièrement conformes aux prescriptions actuelles.

2.2 *Application des prescriptions transitoires en détails*

2.2.1 Le paragraphe 2 de l'article 32.02 (N.R.T.), respectivement le paragraphe 2 de l'article 33.02, s'applique uniquement aux parties du bâtiment qui sont renouvelées et les dispositions transitoires ne s'appliquent pas aux nouvelles parties de bâtiment.

2.2.2 Les dispositions transitoires demeurent applicables pour les parties du bâtiment qui ne sont pas transformées, à l'exception des parties visées à la deuxième phrase du point 2.1.3.

2.2.3 Si les dimensions du bâtiment sont modifiées, les dispositions transitoires ne sont plus applicables aux parties du bâtiment qui ont un lien avec cette modification (par exemple : distance de la cloison d'abordage, franc-bord, ancrés).

2.2.4 En cas de modification du type de bâtiment, les prescriptions spéciales applicables uniquement à ce nouveau type de bâtiment doivent être observées. Toutes les parties du bâtiment et tous ses équipements qui sont concernées par la transformation doivent satisfaire aux exigences actuelles des parties II et III du présent Standard.

2.2.5 Le bâtiment obtient ensuite un certificat de bateau de navigation intérieure nouveau ou modifié et une mention relative à la construction d'origine et à la transformation est portée dans les rubriques 7 et 8 de ce certificat.

2.3 *Exemples*

2.3.1 Un bateau à marchandises (année de construction 1996) est transformé en bateau à passagers. Le chapitre 19 du Standard est applicable à l'intégralité du bâtiment, sans application de prescriptions transitoires. Si la proue du bateau n'est modifiée ni dans le cadre de la transformation ni en vertu du chapitre 19, le bateau n'est pas tenu de posséder les niches d'ancres exigées à l'article 3.03.

2.3.2 Un remorqueur (année de construction 1970) est transformé en pousseur. La transformation matérielle implique une modification de l'équipement du pont et l'installation d'un dispositif de poussage. Toutes les prescriptions transitoires dont peut bénéficier un bateau construit en 1970 demeurent applicables, à l'exception des chapitres 5, 7 (en partie) et des articles 13.01 et 21.01.

2.3.3 Un bateau-citerne (année de construction 1970) est transformé en pousseur. La transformation matérielle implique la suppression de la proue et de la zone de cargaison ainsi qu'une modification de l'équipement du pont et l'ajout d'un dispositif de poussage. Toutes les prescriptions transitoires dont peut bénéficier un bateau construit en 1970 demeurent applicables, à l'exception des dispositions des chapitres 5, 7 (en partie) et des articles 13.01 et 21.01.

2.3.4 Un automoteur-citerne est converti en automoteur à marchandises. L'automoteur à marchandises doit satisfaire aux exigences actuelles du chapitre 14 du Standard en matière de sécurité au poste de travail, notamment celles de l'article 14.04.

3. **Application des dispositions transitoires en cas de transformation de bateaux à passagers**

3.1 *Application des dispositions transitoires*

3.1.1 Les transformations nécessaires pour l'application de prescriptions du chapitre 19, indépendamment de leur réalisation, ne constituent pas une transformation « T » au sens du paragraphe 2 de l'article 32.02, du paragraphe 1 de l'article 32.03, ou du paragraphe 5 de l'article 32.05, respectivement des articles 33.02 et 33.03, du Standard.

3.1.2 Lors de la transformation d'un bateau à cabines en bateau d'excursions journalières, toutes les nouvelles parties doivent être entièrement conformes aux prescriptions actuelles.

3.2 *Exemples*

3.2.1 Un bateau à passagers (année de construction 1995) doit posséder un deuxième système de propulsion indépendant N.R.T., au plus tard après le 1^{er} janvier 2015. Si ce bâtiment ne fait pas l'objet d'autres transformations volontaires, il n'est pas nécessaire de

procéder à un calcul de stabilité conformément aux nouvelles prescriptions, mais, si cela s'avère nécessaire, il est possible d'effectuer un calcul de stabilité conformément à la version du RVBR ou aux exigences d'un État membre sur la base de laquelle a été effectué le précédent calcul de stabilité.

3.2.2 Un bateau à passagers (année de construction 1994, dernier renouvellement du certificat de bateau de navigation intérieure en 2012) est allongé de 10 m en 2016. Le bâtiment doit en outre être équipé d'un deuxième système de propulsion indépendant. En outre, un nouveau calcul de stabilité est nécessaire, celui-ci devant être effectué conformément au chapitre 19 pour les statuts de stabilité I et II.

3.2.3 À bord d'un bateau à passagers (année de construction 1988) est installé un système de propulsion plus puissant, y compris les hélices. Cette transformation est si importante qu'un calcul de stabilité sera nécessaire. Celui-ci devra être effectué conformément aux prescriptions actuelles.
