



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

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

**Unification des 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)****Amendements à la résolution n° 61 révisée : Dispositions
spéciales pour les bateaux d'excursions journalières
ne dépassant pas 24 mètres de longueur et autorisés
à transporter jusqu'à 150 passagers****Communication de la Confédération des sociétés européennes
de technologie maritime (CEMT)****Mandat**

1. Le présent document est soumis dans le cadre du module 5, « Transport par voie navigable », paragraphe 5.1, du programme de travail pour la période 2018-2019 (ECE/TRANS/2018/21/Add.1) que le Comité des transports intérieurs a adopté à sa quatre-vingtième session (20-23 février 2018) (ECE/TRANS/274, par. 123).
2. À sa cinquante-quatrième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a invité la Confédération des sociétés européennes de technologie maritime (CEMT) à soumettre une proposition détaillée sur les dispositions spéciales applicables aux bateaux d'excursions journalières ne dépassant pas 24 mètres de longueur et autorisés à transporter jusqu'à 150 passagers.
3. La CEMT propose d'ajouter, dans l'annexe aux Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (résolution n° 61 révisée), un nouveau chapitre 15B intitulé « Prescriptions particulières applicables aux bateaux à passagers ne dépassant pas 24 mètres de longueur et autorisés à transporter jusqu'à 150 passagers ». Le projet figurant en annexe



au présent document repose sur une communication antérieure de la CEMT (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2018/16), compte dûment tenu des paragraphes 4 à 6.

4. Le SC.3/WP.3 a récemment (2019) commencé à aligner la résolution n° 61 (précédemment harmonisée avec la directive 2006/87/CE) sur le standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure. Ce standard a été élaboré par le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI). Les exigences strictes de la directive sont d'ordre technique – elles portent sur la construction et l'exploitation de ce type de bateaux – et ne concernent pas la zone de navigation.

5. Depuis son entrée en vigueur, le 30 décembre 2006, la directive 2006/87/CE a eu pour conséquences :

- Une réduction notable des commandes de bateaux de ce type dans de nombreux pays européens ;
- L'achat de bateaux d'occasion par les propriétaires de bateaux et de quelques bateaux neufs sur la base d'exemptions accordées par les sociétés de classification et les administrations, donc avec une zone de navigation restreinte.

6. L'entrée en vigueur de la directive (UE) 2016/1629, qui abroge la directive 2006/87/CE, ne devrait pas améliorer la situation actuelle. Cependant, certaines sociétés de classification appliquent des prescriptions particulières aux bateaux à passagers d'une longueur maximale de 24 mètres et autorisés à transporter jusqu'à 150 passagers. Les amendements proposés ici visent à clarifier la situation et, s'ils sont adoptés dans le cadre de l'annexe à la résolution n° 61, pourraient faire de celle-ci un instrument efficace pour répondre aux besoins du secteur.

Annexe

Projet de chapitre 15B, « Dispositions spéciales pour les bateaux d'excursions journalières ne dépassant pas 24 mètres de longueur et autorisés à transporter jusqu'à 150 passagers »

15B-1 Généralités

15B-1.1 Aux fins du présent chapitre, le terme « bateau d'excursions journalières » désigne des bateaux d'excursions journalières ne dépassant pas 24 mètres de longueur et autorisés à transporter jusqu'à 150 passagers.

15B-1.2 Le présent chapitre s'applique aux bateaux d'excursions journalières à coque en acier, en plastique renforcé de fibres (PRF) ou en alliages d'aluminium.

15B-2 Résistance et stabilité

15B-2.1 La résistance de la coque doit être conforme aux prescriptions d'une société de classification agréée.

15B-2.2 Lors du contrôle de la stabilité à l'état intact au moyen d'un calcul, les dispositions du chapitre 15 sont appliquées en tenant dûment compte des points suivants :

- a) L'angle de gîte résultant des moments dus à la somme des deux moments dus aux passagers et au vent ne doit pas dépasser 12° ;
- b) L'angle de gîte résultant du moment d'inclinaison transversale dû à la giration du bateau ne doit pas être supérieur à 10°, et doit être calculé au moyen de la formule suivante :

$$M_r = C_{dr} \times C_B \times v^2 \times \frac{\Delta}{L_{WL}} \times \left(KG - \frac{T}{2} \right),$$

où :

C_{dr} = coefficient ; $C_{dr} = 0,20$;

C_B = coefficient de finesse du déplacement (si cette valeur est inconnue, elle doit être fixée à 1,0) ;

v = vitesse maximale du bateau, en [m/s] ;

Δ = déplacement du navire, en [t] ;

L_{WL} = longueur de la ligne de flottaison au tirant d'eau maximal, en [m] ;

KG = distance entre le centre de gravité et la ligne de quille, en [m] ;

T = tirant d'eau, en [m].

15B-2.3 Pour un moment d'inclinaison résultant :

- a) De la somme des deux moments dus aux passagers et au vent ;
- b) Des moments dus à la giration ;

la revanche de franc-bord ne doit pas être inférieure à 0,20 m.

15B-2.4 Pour les bateaux dont la coque présente des fenêtres ou d'autres ouvertures situées sous le pont de cloisonnement et qui ne sont pas fermées de manière étanche à l'eau, la distance de sécurité résiduelle doit être de 0,10 m au minimum sur la base :

- a) D'un moment d'inclinaison résultant de la somme des deux moments dus aux passagers et au vent ;
 - b) D'un moment d'inclinaison résultant des moments dus à la giration.
- 15B-2.5 La preuve de la flottabilité après avarie n'est pas requise pour les bateaux d'excursions journalières, à condition que :
- a) Le bateau ne soit pas répertorié en tant que bateau rapide ;
 - b) Le bateau ne navigue pas à plus d'une heure d'un mouillage ou d'un port.

15B-3 Distance de sécurité et franc-bord

- 15B-3.1 Le franc-bord doit être au moins égal à la somme :
- a) De l'enfoncement latéral supplémentaire, mesuré au bordé extérieur, résultant de l'angle de gîte dû aux passagers et à la giration ; et
 - b) De la revanche de franc-bord prescrite au 15B-2.3.
- Pour les bateaux sans pont de cloisonnement, la distance de sécurité doit être d'au moins 500 mm.
- 15B-3.2 La distance de sécurité doit être au moins égale à la somme :
- a) De l'enfoncement latéral supplémentaire, mesuré au bordé extérieur, résultant de l'angle de gîte dû aux passagers et à la giration ; et
 - b) De la distance de sécurité résiduelle prescrite au 15B-2.4.
- Toutefois, la revanche de franc-bord doit être d'au moins 300 mm.

15B-4 Locaux et zones destinés aux passagers

- 15B-4.1 Pour les bateaux à passagers effectuant des déplacements d'une durée maximale de 30 minutes et/ou à une distance inférieure à 8 km du rivage, les toilettes pour passagers sont facultatives.
- 15B-4.2 Les zones découvertes situées à l'avant et à l'arrière du bateau peuvent être considérées comme des aires de rassemblement, pour autant qu'elles soient équipées de rambardes et de portes de sortie grillagées de chaque côté, et que les espaces pour les passagers soient équipés de deux portes de sortie.
- 15B-4.3 Les bateaux à passagers effectuant des déplacements journaliers d'une durée maximale de 30 minutes et/ou à une distance inférieure à 8 km de la côte peuvent ne pas être équipés de zones et d'endroits spéciaux destinés à être utilisés par des personnes à mobilité réduite.

15B-5 Système de propulsion

- 15B-5.1 Pour les bateaux à passagers effectuant des déplacements d'une durée maximale de 30 minutes à partir de la rive et/ou à une distance inférieure à 8 km d'un port sécurisé, le deuxième système de propulsion indépendant n'est pas requis.
- 15B-5.2 En cas de défaillance ou de dysfonctionnement de l'installation de commande, il doit être possible de mettre en service la deuxième installation de commande indépendante ou la commande manuelle dans les 30 secondes.

15B-6 Engins de sauvetage

- 15B-6.1 Dans le cas où un bateau à passagers à la journée possède de bons paramètres de manœuvrabilité, est équipé d'une caméra vidéo située à l'arrière et effectue des déplacements d'une durée maximale de 30 minutes et/ou à une distance inférieure à 8 km de la côte, il peut ne pas être équipé de canots de sauvetage.

- 15B-6.2 Les bateaux à passagers effectuant des déplacements d'une durée maximale de 30 minutes et/ou à une distance inférieure à 8 km de la côte doivent être équipés des engins de sauvetage individuels suivants : gilets de sauvetage individuels pour toutes les personnes à bord, gilets de sauvetage supplémentaires pour les enfants en quantité égale à 10 % du nombre total de personnes et au moins trois bouées de sauvetage.
-