



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2004/1/Add.4  
29 juin 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS, FRANÇAIS  
et RUSSE

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable  
(Quarante-neuvième session, 18-20 octobre 2005,  
point 7a) de l'ordre du jour)

**AMENDEMENT AUX RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PRESCRIPTIONS  
TECHNIQUES APPLICABLES AUX BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE  
(ANNEXE À LA RÉOLUTION N° 17 RÉVISÉE)**

Additif

Note du secrétariat

Les textes des chapitres 18 «Prévention de la pollution des eaux et limitation des bruits produits par les bateaux», ZZ «Prescriptions spéciales relatives aux bateaux rapides» et X «Manoeuvrabilité» tels qu'ils ont été approuvés par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure, sont reproduits ci-après. Le texte provenant du projet de révision de la Directive 82/714/CEE apparaît en italiques alors que les modifications proposées par le Groupe de travail SC.3/WP.3 apparaissent en caractères gras. Afin de faciliter la mise en forme finale de l'ensemble de la version amendée de l'annexe, tous les renvois sont placés entre crochets.

\* \* \*

## CHAPITRE 18

### PRÉVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX ET LIMITATION DES BRUITS PRODUITS PAR LES BATEAUX

#### 18-1 GÉNÉRALITÉS

##### 18-1.1 Définitions

Eaux contenant des hydrocarbures: Mélange d'eau et d'hydrocarbures en quantité indéterminée produit lors de l'exploitation du bateau, **à l'exception des déchets de cargaison.**

Eaux ménagères: Eaux provenant des cuisines, des cantines, des salles de bain (douches et lavabos), des buanderies et des toilettes.

**Déchets d'exploitation des bateaux: déchets produits lors de l'exploitation des bateaux, à l'exception des déchets de cargaison.**

Ordures ménagères: Ordures ménagères organiques et inorganiques (résidus de cuisine, papier, verre et déchets ménagers analogues par exemple), ne contenant pas de **déchets d'exploitation du bateau.**

##### 18-2 Prescriptions relatives aux installations de collecte des huiles usées et des eaux contenant des hydrocarbures

18-2.1 Il convient de prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire la **fuite** d'hydrocarbures sur les bateaux. Des gattes destinées à recueillir toute fuite de carburant ou d'huile devraient être placées sous les accessoires **des** raccords des réservoirs de carburant et d'huile. **Le contenu des gattes doit être évacué vers des réservoirs collecteurs.**

18-2.2 **Les bateaux** ayant à bord **des installations à carburant liquide** devraient être pourvus:

- (i) **des réservoirs** pour la collecte des eaux contenant des hydrocarbures;
- (ii) **des systèmes** permettant de **drainer** les eaux contenant des hydrocarbures **dans les réservoirs collecteurs**;
- (iii) de raccords normalisés pour l'évacuation des eaux contenant des hydrocarbures dans des installations de réception **extérieures au bateau.**

**L'Administration peut admettre** la cale de la salle des machines comme réservoir pour la collecte des eaux contenant des hydrocarbures.

18-2.3 **Les citernes utilisées comme réservoirs** doivent être munies:

- (i) d'une bouche d'accès et de nettoyage;

- (ii) d'un **tuyau de ventilation** <sup>1/</sup> [aboutissant à l'air libre] avec armature ignifugée;
- (iii) d'un dispositif émettant un signal **acoustique** et **optique** dans la timonerie **ou** au poste de commande central lorsque le niveau de remplissage atteint 80 % **de la capacité de la citerne**;
- (iv) d'un **dispositif** de jaugeage du niveau.
- (v) Si le bateau utilise du fioul lourd ou si la citerne est située dans un endroit pouvant être exposé à des températures inférieures à zéro degré en cours d'exploitation, la citerne doit être munie d'une **installation** de réchauffage.

18-2.4 Les raccords de vidange normalisés doivent satisfaire aux prescriptions des Administrations de bassins et doivent être de type par bride ou à ouverture rapide. Les raccords par bride sont pourvus d'une bride d'un diamètre extérieur de 215 mm et de six fentes de 22 mm sur un entraxe de 183 mm. Les brides, qui sont destinées aux tuyaux d'un diamètre intérieur de 125 mm au maximum, ont une épaisseur de 22 mm et doivent être réalisées en acier ou dans un matériau équivalent et présenter une section plane à leur extrémité. Ces brides, de même que les joints réalisés dans un matériau résistant au pétrole, sont conçues pour une pression de fonctionnement de 0,6 MPa. Le raccordement s'effectue à l'aide de six boulons de la longueur voulue et de 20 mm de diamètre. Les raccords de vidange normalisés doivent être pourvus de brides d'obturation.

**Les raccords à ouverture rapide doivent être conformes à la norme européenne reconnue.**

À **proximité** des raccords de vidange, il doit être prévu, **le cas échéant**, un bouton d'arrêt des opérations de pompage.

18-2.5 L'installation d'assèchement pour la salle des machines doit être conçue de telle manière que les huiles et les eaux contenant des hydrocarbures restent à bord. Dans le cas d'un système d'assèchement à tuyauteries fixées à demeure, les tuyaux d'assèchement de fond de cale doivent être munis d'organes de fermeture, plombés en position fermée par l'**Administration**. Le nombre et la position de ces organes de fermeture doivent être mentionnés dans un certificat de **bateau**.

18-2.6 *Pour stocker les huiles usées, il doit y avoir, dans la salle des machines, un ou plusieurs récipients spécifiques d'une capacité **totale** correspondant au minimum à 1,5 fois la quantité des huiles **usées** provenant des **carters** de tous les moteurs à combustion interne et de tous les équipements installés ainsi que des **installations à fluide hydraulique** <sup>2/</sup>.*

---

<sup>1/</sup> À harmoniser avec la terminologie utilisée au chapitre 5 de l'annexe et du chapitre 8 du projet de révision de la Directive 82/714/CEE. *Note du secrétariat* : Le terme «tuyau de ventilation» est utilisé dans le texte du paragraphe 5-5.10 de l'annexe tandis que dans l'article 8.05(6) de la Directive figure le terme «tuyau d'aération».

<sup>2/</sup> Art. 8.09(2) du projet de révision de la Directive européenne 82/714/CEE, premier paragraphe.

Si les conditions d'exploitation l'exigent, l'**Administration** peut prescrire d'autres normes pour les dimensions **de ces récipients**. Si la quantité **totale** d'huile **contenue dans les carters de tous les moteurs à combustion interne et de tous les équipements installés ainsi que dans tous les systèmes à fluide hydraulique** est **supérieure ou égale** à 300 litres, les récipients **doivent être fixés et** équipés d'un dispositif émettant un signal **acoustique et optique** dans la timonerie **ou et** au poste de commande central lorsque le niveau de remplissage atteint 80 % **de la capacité du récipient**.

18-2.7 Pour les bateaux exploités uniquement sur de courtes distances ou pour les transbordeurs, l'**Administration** peut renoncer à exiger ~~que~~ les récipients mentionnés au [18-2.6].

18-3 Prescriptions relatives aux installations de traitement des eaux contenant des hydrocarbures

18-3.1 **L'Administration peut autoriser l'utilisation** d'une installation de séparation et de filtrage. Ce dispositif **et ses composants devront, dans ce cas, satisfaire** aux conditions **requis par l'Administration** <sup>3/</sup>.

18-3.2 **Lorsqu'est interdite d'une façon générale l'évacuation de tout mélange d'eau et d'hydrocarbures sur les voies navigables, l'Administration** peut neutraliser les dispositifs **de séparation et de filtrage des hydrocarbures** en les faisant plomber.

18-4 Prescriptions relatives aux installations pour la collecte et le stockage des eaux ménagères

18-4.1 Les bateaux ayant **ou conçus pour avoir** à bord plus **que le nombre maximal** de personnes **autorisé par l'Administration du bassin avant que les installations de rétention ou de traitement des eaux usées ne deviennent obligatoires à bord** doivent être pourvus:

- (i) d'une citerne de collecte des eaux ménagères;
- (ii) de systèmes **permettant de transférer les eaux ménagères dans la citerne de collecte et de les évacuer** dans des installations réceptrices **extérieures au bateau ou par dessus bord dans les zones ou conditions autorisées**;
- (iii) de raccords normalisés pour l'évacuation des eaux ménagères dans des installations de réception;

ou encore d'une installation de traitement des eaux ménagères conforme aux dispositions du paragraphe [18-5] ci-après.

---

<sup>3/</sup> Il est recommandé aux Administrations d'utiliser des dispositions analogues à celles de la MARPOL.

Les Administrations peuvent appliquer des prescriptions différentes de celles du paragraphe 18-4.1 en ce qui concerne l'équipement des bateaux empruntant ses voies navigables intérieures.

18-4.2 Le volume des **citernes** de collecte des eaux ménagères,  $V_{em}$ , doit être conforme à la formule suivante:

$$V_{em} = G_{em} \times N \times T,$$

où

$G_{em}$  = volume d'eaux ménagères déchargées par personne et par jour **en fonction des conditions d'exploitation**

$N$  = nombre maximum de personnes admises à bord

$T$  = intervalle entre deux vidanges des **citernes** de collecte à bord, en jours.

18-4.3 Les citernes doivent être munies d'un dispositif **émettant un signal acoustique et optique dans la timonerie ou au poste de commande central lorsque le niveau de remplissage atteint 80 % de la capacité de la citerne.**

18-4.4 Les citernes doivent être pourvues de surfaces intérieures lisses (c'est-à-dire d'une armature située à l'extérieur) et d'un fond incliné dans la direction du conduit de vidange.

18-4.5 Les citernes doivent être pourvues d'**installations de désagrégation des dépôts et de lessivage.**

18-4.6 Pour la vidange **des citernes**, il convient d'équiper les **bateaux** de pompes. Sur les bateaux de faible tonnage, ces pompes peuvent ne pas être obligatoires.

18-4.7 Les raccords de vidange normalisés doivent satisfaire **aux prescriptions des Administrations de bassins et doivent être de type par bride ou à ouverture rapide. Les raccords par bride sont pourvus d'une bride d'un diamètre extérieur de 210 mm et de quatre fentes de 18 mm sur un entraxe de 170 mm.** Les brides, **qui sont destinées** aux tuyaux d'un diamètre intérieur de 100 mm au maximum, ont une épaisseur de 16 mm et doivent être réalisées en acier ou dans un matériau équivalent et présenter une section plane à leur extrémité. Ces brides, de même que les joints, sont conçues pour une pression de fonctionnement de 0,6 MPa. Le raccordement s'effectue à l'aide de quatre boulons de la longueur voulue et de 16 mm de diamètre. **Les raccords de vidange normalisés doivent être pourvus de brides d'obturation.**

**Les raccords à ouverture rapide doivent être conformes à la norme européenne reconnue.**

18-5 Prescriptions relatives aux installations de traitement des eaux ménagères

18-5.1 **L'Administration peut autoriser l'utilisation d'une installation de traitement des eaux ménagères. Ce dispositif et ses composants devront, dans ce cas, satisfaire aux conditions requises par l'Administration <sup>4/</sup>.**

18-6 Installations de collecte et de stockage des déchets d'exploitation des bateaux

18-6.1 Un réceptacle séparé doit être prévu pour les **déchets d'exploitation des bateaux**.

18-7 Installations de collecte, de stockage et de traitement des ordures ménagères

18-7.1 Les bateaux à équipage et les bateaux à passagers doivent être pourvus d'installations de collecte des ordures ménagères.

18-7.2 Le volume des installations de collecte des ordures ménagères,  $V_{om}$ , doit être conforme à la formule suivante:  $V_{em} = G_{em} \times N \times T$ ,

où

$G_{om}$  = volume d'ordures ménagères déchargées par personne et par jour  
**en fonction des conditions d'exploitation**

$N$  = nombre maximum de personnes admises à bord

$T$  = intervalle entre deux évacuations des installations de collecte à bord.

18-7.3 Les surfaces intérieures des installations de collecte des ordures ménagères doivent se prêter facilement au nettoyage.

18-7.4 Les installations de collecte des ordures ménagères doivent être pourvues de couvercles à fermeture étanche, être installées dans des emplacements bien ventilés, de préférence sur un pont découvert, et comporter un dispositif de fixation solide sur le pont.

18-7.5 Les installations amovibles doivent être conçues de façon à pouvoir être déplacées par une ou deux personnes. Si tel n'est pas le cas, un matériel auxiliaire adéquat **de transport** doit être prévu.

18-7.6 Sur les bateaux de faible tonnage, les ordures ménagères peuvent être collectées dans des sacs jetables en polyéthylène dense.

---

<sup>4/</sup> Il est recommandé aux Administrations d'utiliser des dispositions analogues à celles de la MARPOL.

18-8 Prescriptions relatives aux installations pour l'élimination des ordures ménagères et des déchets d'exploitation des bateaux

18-8.1 **L'Administration peut autoriser l'utilisation d'un dispositif d'incinération des ordures ménagères et des déchets d'exploitation des bateaux. Ce dispositif et ses composants devront, dans ce cas, satisfaire aux conditions requises par l'Administration<sup>5/</sup>.**

18-8.2 **Lorsque l'utilisation d'incinérateurs d'ordures ménagères et de déchets d'exploitation des bateaux est interdite sur certaines voies navigables, l'Administration peut neutraliser une telle installation en la faisant plomber.**

18-9 Bruit produit par les bateaux

18-9.1 **Le bruit produit par un bateau faisant route, et notamment les bruits d'aspiration et d'échappement des moteurs, doivent être atténués par des moyens appropriés.**

18-9.2 **Le bruit produit par le bateau à une distance latérale de 25 m du bordé ne doit pas dépasser 75 dB(A).**

18-9.3 **Le bruit produit par le bateau en stationnement, à l'exclusion des opérations de transbordement, à une distance latérale de 25 m, ne doit pas dépasser 65 dB(A).**

\* \* \*

---

<sup>5/</sup> Il est recommandé aux Administrations d'utiliser des dispositions analogues à celles de la MARPOL.

## CHAPITRE ZZ

### PRESCRIPTIONS SPÉCIALES RELATIVES AUX BATEAUX RAPIDES

#### ZZ-1 Généralité

ZZ-1.1 *«Bateau rapide»: un bateau motorisé, à l'exclusion des menues embarcations, pouvant atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau dormante, lorsque ceci figure dans son certificat de bateau.*

[ZZ-1.2 *Les bateaux rapides ne doivent pas être construits avec des cabines pour le séjour de nuit des passagers.*<sup>6/7/</sup>

ZZ-1.3 *Les bateaux rapides doivent être construits sous la surveillance d'une société de classification agréée disposant de règles destinées aux bateaux rapides conformément à ses prescriptions de classification. La cote attribuée au bateau doit être maintenue par la société de classification pour toute la durée d'exploitation du bateau.*<sup>8/</sup>

ZZ-1.4 *S'appliquent aux bateaux rapides les chapitres [1-8, 10-13, 15-17] de la présente annexe, à moins qu'il n'en soit spécifié autrement dans le présent chapitre.*<sup>9/</sup>

#### ZZ-2 SIÈGES ET CEINTURES DE SÉCURITÉ

ZZ-2.1 *Des sièges doivent être disponibles pour le nombre maximal de personnes à bord.*<sup>10/</sup> **Les sièges et leurs organes de fixation à la structure du bateau doivent être de fabrication suffisamment solide.**

ZZ-2.2 *Les sièges doivent être équipés de ceintures de sécurité.*<sup>11/</sup> **Les ceintures de sécurité et leurs points d'ancrage doivent être suffisamment solides. Les ceintures de sécurité sont facultatives si elles ne sont pas exigées par les Administrations de bassins.**

#### ZZ-3 FRANC-BORD

ZZ-3.1 **Le franc-bord doit être au minimum de 500 mm**<sup>12/</sup> **pour les bateaux ouverts (type C) et de 200 mm pour les bateaux pontés (type A).**

---

<sup>6/</sup> RVBR, art. 22 *ter* 01 1) (TRANS/SC.3/WP.3/2003/4).

<sup>7/</sup> Le Groupe de travail SC.3/WP.3 a invité gouvernements à étudier la question de savoir si cette disposition ne devrait pas être supprimée de ce chapitre parce qu'injustifiée.

<sup>8/</sup> RVBR, art. 22 *ter* 02 1).

<sup>9/</sup> RVBR, art. 22 *ter* 03 1).

<sup>10/</sup> RVBR, art. 22 *ter* 04, première phrase.

<sup>11/</sup> RVBR, art. 22 *ter* 04, seconde phrase.

<sup>12/</sup> RVBR, art. 22 *ter* 05.



## **ZZ-4 FLOTTABILITÉ, STABILITÉ ET COMPARTIMENTATION**

**ZZ-4.1 Un bateau doit être doté de caractéristiques de stabilité et de systèmes de stabilisation suffisants pour sa sécurité en cours d'exploitation durant la navigation sans déplacement d'eau et en mode de transition.**

ZZ-4.2 Un bateau doit être doté de caractéristiques de stabilité et de systèmes de stabilisation suffisants pour sa sécurité en cours d'exploitation durant la navigation avec déplacement d'eau, à l'état à la fois intact et endommagé.

**ZZ-4.3 Un bateau doit être doté de caractéristiques de stabilité suffisantes, durant la navigation sans déplacement d'eau et en mode de transition, pour lui permettre de passer de manière sûre en phase de déplacement d'eau en cas de dysfonctionnement du système.**

## **ZZ-5 TIMONERIE**

ZZ-5.1 *La timonerie doit être agencée de telle façon que l'homme de barre et un deuxième membre d'équipage puissent en tout temps accomplir leur tâche en cours de route.*<sup>13/</sup>

ZZ-5.2 *La timonerie doit être aménagée de telle sorte que l'homme de barre et un deuxième membre d'équipage y disposent d'un poste de travail. Les installations de navigation, de manœuvre, de surveillance et de transmission d'informations ainsi que les autres appareils importants pour le fonctionnement doivent être suffisamment rapprochés les uns des autres pour permettre à un deuxième membre d'équipage de disposer en position assise des informations nécessaires et d'intervenir en fonction des besoins sur les équipements et installations de commande*<sup>14/</sup>.

ZZ-5.3 *l'homme de barre et un deuxième membre d'équipage doivent être en mesure de commander les installations visées au paragraphe [ZZ-5.2] sans aucune gêne, y compris une fois assis et après le bouclage conforme des ceintures de sécurité*<sup>15/</sup>.

ZZ-5.4 *Le poste de gouverne de l'homme de barre doit être conçu pour satisfaire aux dispositions du chapitre 11*<sup>16/</sup>.

ZZ-5.5 *Quel que soit l'état de chargement, l'angle mort à l'avant de la proue, en position assise, ne doit pas être supérieur à la longueur d'un bateau*<sup>17/</sup>. **Lorsque l'angle mort**<sup>18/</sup> **est**

---

<sup>13/</sup> RVBR, Article 22 ter.07 1) a)

<sup>14/</sup> RVBR, art. 22 ter 07 1) b), première et deuxième phrase.

<sup>15/</sup> RVBR, art. 22 ter 07 1) c).

<sup>16/</sup> RVBR, art. 22 ter 07 1) aa).

<sup>17/</sup> RVBR, art. 22 ter 07 2) a).

<sup>18/</sup> À harmoniser avec le Code HSC 2000 et le chapitre 10B. *Note du secrétariat* :Le paragraphe 15.3.5 du Code HSC prescrit que l'angle mort à l'avant de la proue ne doit pas être supérieur à la longueur du bateau. Section 10B-2.3 de l'annexe prescrit que « la plage non visible devant le bateau à l'état lège ne doit pas excéder 250 m ».

**supérieur à la longueur du bateau, un tableau indiquant la longueur de l'angle mort et le temps nécessaire à son dépassement, compte tenu de la vitesse du bateau, doit être affiché dans la timonerie en un endroit bien visible.**

ZZ-5.6 La somme des secteurs de visibilité à droite non dégagée vers l'avant jusqu'à 22,5° sur l'arrière du travers de chaque bord ne doit pas dépasser 20°. Chaque secteur à vue non dégagée ne doit pas dépasser 5°. Le secteur visible entre deux secteurs sans vue dégagée ne doit pas être inférieur à 10°.

ZZ-5.7 **Les fenêtres doivent être conçues pour réduire au minimum les reflets intempestifs.** *Des installations destinées à éviter l'éblouissement par le soleil doivent être disponibles* <sup>19/</sup>.

ZZ-5.8 **Les matériaux de surface utilisés dans la timonerie doivent éviter les reflets** <sup>20/</sup>.

## **ZZ-6 INFORMATIONS DE SÉCURITÉ**

ZZ-6.1 *Tous les bateaux à passagers doivent être équipés de moyens permettant de diffuser des informations acoustiques et visuelles relatives aux mesures de sécurité visibles et audibles par tous les passagers* <sup>21/</sup>.

ZZ-6.2 *Les moyens visés au paragraphe [ZZ-6.1] doivent permettre au conducteur de donner des consignes aux passagers* <sup>22/</sup>.

ZZ-6.3 *Chaque passager doit disposer à proximité de son siège d'instructions relatives aux situations d'urgence, comportant notamment un croquis général du bateau sur lequel sont indiqués toutes les sorties, les voies de repli, les équipements de secours ainsi que les moyens de sauvetage et comportant des indications relatives à l'utilisation des gilets de sauvetage* <sup>23/</sup>.

## **ZZ-7 SORTIES ET VOIES DE REPLI**

ZZ-7.1 *Un accès aisé, sûr et rapide du poste de gouverne aux locaux et logements accessibles au public doit être assuré* <sup>24/</sup>.

---

<sup>19/</sup> RVBR, art. 22 *ter* 07 5).

<sup>20/</sup> RVBR, art. 22 *ter* 07 6).

<sup>21/</sup> RVBR, art. 22 *ter* 09 2) a).

<sup>22/</sup> RVBR, art. 22 *ter* 09 2) b).

<sup>23/</sup> RVBR, art. 22 *ter* 09 2) c).

<sup>24/</sup> RVBR, art. 22 *ter* 10 a).

ZZ-7.2 *Les voies de repli menant aux issues de secours doivent être signalées de manière claire et permanente*<sup>25/</sup>.

ZZ-7.3 *Toutes les issues cachées doivent être signalées de manière suffisante. Le fonctionnement du mécanisme d'ouverture doit être clairement visible de l'extérieur et de l'intérieur*<sup>26/</sup>.

ZZ-7.4 *Un espace suffisant doit être prévu à côté des issues pour un membre d'équipage*<sup>27/</sup>.

## **ZZ-8 PROTECTION CONTRE L'INCENDIE**

ZZ-8.1 *[Les couloirs, locaux et logements accessibles au public ainsi que] les cuisines et les salles des machines doivent être raccordés à un système avertisseur d'incendie efficace. L'existence d'un incendie ainsi que sa localisation doivent être signalés automatiquement à un endroit occupé en permanence par du personnel du bateau*<sup>28/</sup>.

ZZ-8.2 *Les installations suivantes sont interdites à bord des bateaux rapides:*

- (i) *les appareils à mèche;*
- (ii) *les poêles à fioul à brûleur à vaporisation;*
- (iii) *les chauffages à combustibles solides;*
- (iv) *les installations à gaz liquéfié*<sup>29/</sup>.

### **[ZZ-9.1 Prescriptions supplémentaires**

*Les locaux et les logements accessibles au public ainsi que leurs équipements doivent être conçus de manière à éviter que des personnes en faisant un usage normal puissent être blessées durant un démarrage ou un arrêt normal, un démarrage ou un arrêt d'urgence ainsi que durant les manœuvres et dans les conditions normales de navigation, notamment en cas de panne ou d'actionnement erroné d'une commande*<sup>30/</sup>.]

\* \* \*

---

<sup>25/</sup> RVBR, art. 22 ter 10 b).

<sup>26/</sup> RVBR, art. 22 ter 10 c).

<sup>27/</sup> RVBR, art. 22 ter 10 e).

<sup>28/</sup> RVBR, art. 22 ter 11 1).

<sup>29/</sup> RVBR, art. 22 ter 01 2).

<sup>30/</sup> RVBR, art. 22 ter 09 1).

## CHAPITRE X MANŒVRABILITÉ

### X-1 GÉNÉRALITÉS

X-1.1 *Les bateaux et les convois doivent avoir une navigabilité et une manœuvrabilité suffisantes.*

X-1.2 *Les bateaux munis de machines de propulsion et les convois doivent répondre aux prescriptions énoncées dans l'appendice ...<sup>31/</sup>.*

### X-2 ESSAIS DE NAVIGATION

X-2.1 *La navigabilité et la manœuvrabilité doivent être vérifiées par des essais de navigation. Il y a lieu de contrôler en particulier, conformément aux prescriptions de l'une des options énoncées dans l'appendice ...:*

*a vitesse (en marche avant) ;*

*capacité d'arrêt ;*

*capacité de naviguer en marche arrière ;*

*capacité de **modifier sa route** ;*

*capacité de virer.*

X-2.2 **L'autorité compétente pour la visite des bateaux indique sous le numéro 52 du certificat de visite celle des options énoncées dans l'appendice ... qui a été appliquée pour les essais de navigation.**

X-2.3 **La commission fluviale** <sup>32/</sup> *peut renoncer en tout ou en partie aux essais lorsque l'observation des exigences relatives à la navigabilité et à la manœuvrabilité est prouvée d'une autre manière.*

### X-3 ZONE D'ESSAI

X-3.1 *Les essais de navigation visés au paragraphe [X-2] doivent être effectués dans des zones de voies de navigation intérieure désignées par **une** autorité compétente.*

X-3.2 *Ces zones d'essai doivent être situées sur un tronçon si possible en alignement droit d'une longueur minimale de 2 km et d'une largeur suffisante, en eau à courant ou en eau stagnante, et être munies de marques bien distinctives pour la détermination de la position du bateau.*

---

<sup>31/</sup> Le numéro de l'appendice sera attribué lorsque le texte consolidé final des Recommandations aura été établi.

<sup>32/</sup> *Note du secrétariat* : Le Groupe de travail voudra peut être uniformiser la traduction en français le terme anglais « Basin Administration ». Dans le paragraphe 18-4.1 ci-dessus et dans le chapitre 13 (voir TRANS/SC.3/2004/1) de l'annexe ce terme est traduit comme « Administration du bassin ».

X-3.3 *Les données hydrologiques telles que profondeur d'eau, largeur du chenal navigable et vitesse moyenne du courant dans la zone d'essai en fonction des différents niveaux d'eau doivent pouvoir être relevées par l'autorité compétente pour la visite des bateaux.*

X-4 *CONDITIONS DE CHARGE DES BATEAUX ET CONVOIS PENDANT LES ESSAIS DE NAVIGATION*

X-4.1 *Lors des essais de navigation, les bateaux et convois destinés au transport de marchandises doivent être chargés conformément aux prescriptions de la commission fluviale.*

X-5 *UTILISATION DES MOYENS DU BORD POUR L'ESSAI DE NAVIGATION*

X-5.1 *Lors des essais de navigation, tous les équipements assurant la manœuvrabilité du bateau qui peuvent être commandés depuis le poste de gouverne peuvent être utilisés, mais aucune ancre.*

X-5.2 *Toutefois, lors de l'essai de virage vers l'amont visé au paragraphe [X-10], les ancres peuvent être utilisées.*

X-6 *VITESSE (EN MARCHE AVANT)*

X-6.1 *Les bateaux et convois doivent atteindre au minimum la vitesse requise par rapport à l'eau selon les prescriptions figurant dans l'une des options énoncées dans l'appendice ...*

X-6.2 *Pour les bateaux et convois naviguant uniquement dans les estuaires et dans les ports, l'autorité compétente pour la visite des bateaux peut accorder des dérogations.*

X-6.3 **L'autorité compétente pour la visite des bateaux** *contrôle si le bateau à l'état léger est en mesure de dépasser une vitesse de 40 km/h par rapport à l'eau. Si c'est le cas, la mention suivante doit être portée sur le certificat de bateau: «Le bateau est en mesure de dépasser une vitesse de 40 km/h par rapport à l'eau.».*

X-7 *CAPACITÉ D'ARRÊT*

X-7.1 *Les bateaux et convois doivent pouvoir s'arrêter en temps utile et dans les limites de la distance maximale prescrite tout en restant suffisamment manœuvrables.*

X-7.2 *Pour les bateaux et convois d'une longueur égale ou inférieure à 86 m et d'une largeur égale ou inférieure à 22,90 m, la commission fluviale peut décider de remplacer l'essai de capacité d'arrêt par l'essai de capacité de virer cap à l'amont.*

X-8 *CAPACITÉ DE NAVIGUER EN MARCHE ARRIÈRE*

X-8.1 *Les bateaux et convois doivent avoir une capacité de naviguer en marche arrière, ce qui doit être vérifié lors des essais.*

X-8.2 *Lorsque la manœuvre d'arrêt exigée en vertu du paragraphe [X-7] est effectuée en eau stagnante, elle doit être suivie d'un essai de navigation en marche arrière.*

X-9 *CAPACITÉ DE MODIFIER SA ROUTE*

*Les bateaux et convois doivent pouvoir modifier leur route en temps utile. Cette capacité doit être prouvée par des manœuvres effectuées dans une zone d'essai mentionnée au paragraphe [X-3].*

X-10 *CAPACITÉ DE VIRER*

X-10.1 La capacité de virer doit être vérifiée conformément aux prescriptions de **l'une des options énoncées dans l'appendice ...**

\* \* \*

Appendice ... <sup>33/</sup>

**PROCÉDURES ET CRITÈRES D'ESSAI DE MANŒVRABILITÉ CONFORMÉMENT  
AU PARAGRAPHE [X-2.1]: OPTIONS POSSIBLES**

**I. OPTIONS POSSIBLES**

**Option 1:** Instructions administratives 1 et 2 de l'annexe II de la Directive européenne remplaçant la Directive 82/714/CEE et Directives 1 et 2 aux commissions de visite de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) telles qu'elles apparaissent dans l'additif 1 au présent document.

*Statut:* Le recours à cette solution est obligatoire sur les voies navigables soumises à la Directive européenne remplaçant la Directive 82/714/CEE dans l'Union européenne et également, dans la mesure où les États membres n'appliquent pas de dérogations conformément à l'annexe IV de la Directive susmentionnée, aux voies navigables visées par la Convention révisée pour la navigation du Rhin de 1868, telle qu'elle a été modifiée.

**Option 2:** Prescriptions énoncées dans la section 15, partie 1, du Règlement pour la classification et la construction des bateaux de navigation intérieure du Registre fluvial russe, telles qu'elles apparaissent dans l'additif 2 au présent document.

*Statut:* Le recours à cette solution est obligatoire sur les voies navigables soumises au Code du transport par voies navigables de la Fédération de Russie.

**Option 3:** Recommandations de la Commission du Danube relatives aux caractéristiques techniconautiques des convois poussés, telles qu'elles apparaissent dans l'additif 3 au présent document.

*Statut:* Il s'agit ici d'une recommandation.

**II. MENTIONS SUR LE CERTIFICAT DE VISITE, CONFORMÉMENT AU  
PARAGRAPHE [X-2.2]**

Conformément au paragraphe [X-2.2], l'autorité compétente pour la visite des bateaux indique sous le numéro 52 du certificat de bateau celle des options énoncées ci-dessus qui a été appliquée pour les essais de navigation.

---

<sup>33/</sup> Le numéro de l'appendice sera attribué lorsque le texte consolidé final des Recommandations aura été établi.

### **III. Additifs**

#### **Additif 1**

Note du secrétariat: Pour des raisons d'économie, les procédures et critères d'essai de manœuvrabilité mentionnés ci-dessus comme option 1 ne sont pas reproduites dans ce document. Ils peuvent être consultés dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/R.64 et Corrs. 1-2 et TRANS/SC.3/WP.3/R.99/Add.1. Mais ils seront reproduits dans le texte d'ensemble de l'annexe amendée.

#### **Additif 2**

Note du secrétariat: Pour des raisons d'économie, les procédures et critères d'essai de manœuvrabilité mentionnés ci-dessus comme option 2 ne sont pas reproduites dans ce document. Ils peuvent être consultés dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2005/2/Add.1. Mais ils seront reproduits dans le texte d'ensemble de l'annexe amendée.

#### **Additif 3**

Note du secrétariat: Pour des raisons d'économie, les procédures et critères d'essai de manœuvrabilité mentionnés ci-dessus comme option 3 ne sont pas reproduites dans ce document. Ils peuvent être consultés dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/5. Mais ils seront reproduits dans le texte d'ensemble de l'annexe amendée.

---