

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail des transports par voie navigable

**Recommandations relatives à des  
prescriptions techniques harmonisées  
à l'échelle européenne applicables  
aux bateaux de navigation intérieure**

Résolution n° 61

Révision 2

Amendement 2



NATIONS UNIES  
Genève, 2021

## **Remarque**

L'amendement n° 2 aux Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe à la résolution n° 61, révision 2) contient le texte consolidé des amendements provisoirement approuvés par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure lors de ses cinquante-sixième et cinquante-septième sessions et adoptés par le Groupe de travail des transports par voie navigable lors de sa soixante-quatrième session en tant que la résolution n° 98 (ECE/TRANS/SC.3/213, paragraphe 48).

## **Modifications à apporter à l'annexe à la résolution n° 61, « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure » (révision 2)**

### **Résolution n° 98**

(adoptée par le Groupe de travail des transports par voie navigable le 9 octobre 2020)

*Le Groupe de travail des transports par voie navigable,*

*Donnant suite* aux recommandations stratégiques énoncées dans la Déclaration de Wrocław et la résolution n° 265 du Comité des transports intérieurs en date du 22 février 2019,

*Donnant également suite* à la recommandation n° 4 du Livre blanc de la CEE sur les progrès, les réalisations et l'avenir du transport durable par voie navigable (ECE/TRANS/SC.3/279), selon laquelle il convient de favoriser la modernisation de la flotte et de l'infrastructure ainsi que les mesures visant à les rendre plus écologiques, afin de pouvoir affronter les problèmes liés à l'environnement,

*Ayant à l'esprit* les travaux visant à renforcer la sécurité de la navigation, à moderniser et à rendre plus respectueuse de l'environnement la flotte de navigation intérieure en Europe et à développer l'automatisation dans la navigation intérieure, actuellement menés par les États membres, la Commission européenne, le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI), les commissions fluviales et d'autres acteurs clés,

*Réaffirmant* qu'il est souhaitable de poursuivre le développement de la résolution n° 61 en tenant dûment compte des derniers amendements de la législation européenne qui établissent les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et en vue d'assurer l'harmonisation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure au niveau paneuropéen,

*Conscient* qu'il est nécessaire, aux fins de la sécurité de la navigation, de tenir à jour la classification des voies navigables européennes énoncée au paragraphe 1-1.5 des Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure, annexées à la résolution n° 61,

*Tenant compte de* la résolution n° 61, dans laquelle sont énoncées les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure, telle que modifiée,

*Décide* de modifier l'annexe à la résolution n° 61 (révision 2) et de la compléter avec le texte qui figure à l'annexe de la présente résolution.

## Annexe

### **Modifications à apporter à l'annexe à la résolution n° 61, « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure » (révision 2)**

#### **I. Section 1-2 (Définitions)**

1. *Ajouter* une nouvelle définition 112 bis, libellée comme suit :  
« 112 bis “Électronique de puissance” : une installation, un appareil, un assemblage ou un dispositif pour la transformation d'énergie électrique avec des appareils électroniques de commutation ou un système qui en est constitué ; ».

#### **II. Section 8-2 (Automatisation)**

2. *Ajouter* un nouveau paragraphe 8-2.3.6, libellé comme suit :  
« 8-2.3.6 Pour les bateaux disposant d'un seul moteur de propulsion, celui-ci ne peut être équipé d'un dispositif automatique de réduction du régime que si cette réduction automatique du régime déclenche un signal optique et acoustique dans la timonerie et si le dispositif de réduction du régime peut être arrêté depuis le poste de l'homme de barre. ».

#### **III. Section 9-2 (Prescriptions techniques)**

3. *Ajouter* un nouveau paragraphe 9-2.19, libellé comme suit :  
« 9-2.19 Électronique de puissance  
9-2.19.1 Un dispositif distinct de déconnexion du réseau doit être prévu pour chaque système de l'électronique de puissance. La combinaison fusible-contacteur peut être utilisée pour les appareils consommateurs jusqu'à un courant nominal de 315 A. Dans tous les autres cas, un disjoncteur doit être prévu côté réseau.  
9-2.19.2 L'électronique de puissance doit être aisément accessible pour les réparations et les mesures. Des dispositifs appropriés doivent être prévus pour le contrôle du fonctionnement et la détection des dysfonctionnements.  
9-2.19.3 L'électronique de régulation et de signalisation doit être séparée des circuits de puissance par une isolation galvanique.  
9-2.19.4 Les systèmes de conversion du courant électrique doivent garantir un fonctionnement sûr même pour les plus grandes variations admissibles de tension et de fréquence. En cas de variations excessives de la fréquence et/ou de la tension de la tension d'alimentation, le système doit s'arrêter ou rester dans un état de fonctionnement sûr.  
9-2.19.5 Les charges électriques des assemblages doivent être ramenées à une tension inférieure à 50 V en moins de 5 secondes après la déconnexion du réseau. Si des délais de décharge plus longs sont nécessaires, un panneau d'avertissement doit être fixé sur l'appareil.

9-2.19.6 La défaillance de signaux de commande externes ne doit pas conduire à un état dangereux.

9-2.19.7 L'électronique de puissance doit être conçue et installée de sorte qu'une défaillance des tensions de commande ne puisse pas mettre en danger ou endommager l'installation ou l'appareil dans lequel est montée l'électronique de puissance, ni le reste de l'installation.

9-2.19.8 Dans les installations nécessaires à la propulsion et la manœuvrabilité ainsi qu'à la sécurité de l'équipage, du bâtiment ou de la cargaison, des éléments qui facilitent la détection d'erreurs en cas de dysfonctionnement et empêchent que les erreurs perdurent sans être détectées doivent être prévus, pour la surveillance des différents assemblages et sous-systèmes de l'électronique de puissance.

9-2.19.9 La surveillance de l'électronique de puissance doit détecter les erreurs de manière sûre et empêcher qu'elles perdurent sans être détectées.

9-2.19.10 À l'exception d'éléments de construction, seule l'électronique de puissance qui a fait l'objet d'un examen de type peut être utilisée. Si des dispositifs de protection et de surveillance constituent des parties de l'électronique de puissance, l'examen doit aussi comprendre une preuve concernant les seuils de réaction et les interactions coordonnées de tous les dispositifs de protection et de surveillance. Le procès-verbal de l'examen de type doit être joint à la documentation du système. »

4. Le paragraphe 9-2.19 *devient* le paragraphe 9-2.20.

#### IV. Chapitre 15 (Dispositions spéciales pour les bateaux à passagers)

5. Section 15-8

*Ajouter* un nouveau paragraphe 15-8-10, libellé comme suit :

« 15-8.10 Les bateaux à passagers doivent être équipés d'au moins un défibrillateur externe automatique. L'emplacement est signalé par un pictogramme "défibrillateur externe automatique" conforme au croquis 11 de l'appendice 3, de 10 cm de côté au minimum. Le défibrillateur externe automatique doit être entretenu conformément aux instructions du fabricant. ».

6. Section 15-10

*Ajouter* au paragraphe 15-10.3 un nouvel alinéa x), libellé comme suit :

« x) Les emplacements où se trouvent un défibrillateur externe automatique. ».

7. Section 15-13

*Ajouter* au paragraphe 15-13.2 un nouvel alinéa xx), libellé comme suit :

« xx) Le défibrillateur externe automatique. ».

**V. Appendice 1 (Liste des voies de navigation intérieure européennes regroupées géographiquement en zones 1, 2 et 3 (par. 1-1.5 des recommandations))**

8. Chapitre III « Zone 3 », *remplacer* la liste des voies navigables du Bélarus *comme suit* :

« **BÉLARUS**

Berezina, de Berezino à l'embouchure.

Soj, des hauts-fonds de Krysin à l'embouchure.

Dvina occidentale, de Krupodery aux hauts-fonds de Sosnitsy.

Niemen, de Yablonovo à Perelom.

Pripet, de la centrale hydroélectrique de Stakhovo à la frontière avec l'Ukraine.

Canal de Mikachevitchy, du port de Mikachevitchy au Pripet.

Canal Dniepr-Boug, de Brest à la centrale hydroélectrique de Stakhovo. ».

**VI. Appendice 3 (Signalisation de sécurité à utiliser à bord des bateaux de navigation intérieure)**

9. *Ajouter* à la fin de l'appendice 3 les croquis ci-après :

«

Croquis 9  
Trousse de premiers secours



Couleurs : vert/blanc

Croquis 10  
Avertissement GNL



Couleurs : noir/jaune

Croquis 11  
Défibrillateur externe automatique



Couleurs : blanc/vert

».