



**Conseil Economique et
Social**

Distr.
GENERALE

TRANS/SC.3/WP.3/2003/4
13 décembre 2002

Original : FRANCAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail de l'unification des
prescriptions techniques et de sécurité
en navigation intérieure

(Vingt-cinquième session, 19-21 mars 2003)
point 3 de l'ordre du jour)

**AMENDEMENT AUX RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PRESCRIPTIONS
TECHNIQUES APPLICABLES AUX BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE
(annexe de la résolution No. 17, révisée)**

Transmis par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)

Note : Le secrétariat reproduit ci-dessous la proposition de la CCNR concernant les bateaux rapides. La proposition a été préparée par la Commission centrale sur la base du "Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grandes vitesses" (HSC 2000) de l'Organisation maritime internationale (OMI). Les règles d'HSC qui ne concernent que les navires de mer et qui ne sont pas considérées nécessaires pour les bateaux de navigation intérieure n'ont pas été retenues. Il est envisagé de compléter le chapitre 22 ter de RVBR ci-joint par la Directive aux Commissions de visite contenant les instructions concernant la stabilité et manœuvrabilité.

1. A l'article 1.01, le chiffre 20bis suivant est inséré après le chiffre 20 :
"20bis "bateau rapide" : un bâtiment motorisé pouvant atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau."
2. *Dans la partie II, le chapitre 22ter suivant est ajouté :*

"CHAPITRE 22ter

DISPOSITIONS PARTICULIERES APPLICABLES AUX BATEAUX RAPIDES

Article 22ter.01

Généralités

1. Les bateaux rapides ne doivent pas être construits comme des bateaux à cabines.
2. Les installations suivantes sont interdites à bord des bateaux rapides :
 - a) les appareils à mèche visés à l'article 13.02 ^{1/};
 - b) les poêles à fioul à brûleur à vaporisation visés aux articles 13.03 et 13.04 ;
 - c) les chauffages à combustibles solides visés à l'article 13.07 ;
 - d) les installations à gaz liquéfié visées au chapitre 14 ^{2/}.

Article 22ter.02

Application de la Partie I

1. Outre les dispositions de l'article 2.03 ^{3/}, les bateaux rapides doivent être construits sous cote et sous la surveillance d'une société de classification agréée disposant de règles spéciales destinées aux bateaux rapides conformément à ses prescriptions de classification. La classe doit être maintenue.
2. Par dérogation à l'article 2.06, la durée de validité des certificats de visite établis conformément aux dispositions du présent chapitre est de cinq ans au maximum.

^{1/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/1998/5/Add.1. Des dispositions similaires figurent dans le paragraphe 17-5.1 de l'annexe à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/104 et TRANS/SC.3/131).

^{2/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/1998/5. Des dispositions similaires figurent dans le chapitre 9 de l'annexe à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/104 et TRANS/SC.3/131). La mise à jour de ce chapitre tel qu'il a été provisoirement approuvé par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) figure dans le document TRANS/SC.3/2000/1/Add.1.

^{3/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/R.53/Add.4. Des dispositions similaires figurent dans le chapitre 1bis de l'annexe à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/104/Add.4).

Article 22ter.03

Application de la partie II

1. Sans préjudice du chiffre 2 et de l'article 22ter.02, chiffre 2, s'appliquent aux bateaux rapides les chapitres 3 à 15^{4/}, à l'exception des dispositions suivantes :
 - a) Article 3.04, chiffre 6, alinéa 2^{5/} ;
 - b) Article 8.06, chiffre 2, 2^{ème} phrase^{6/} ;
 - c) Article 11.02, chiffre 4, phrases 2 et 3^{7/};
 - d) Article 12.02, chiffre 4, 2^{ème} phrase^{8/},
 - e) Article 15.07, chiffre 2, lettre b, alinéa 2, 3^{ème} phrase^{9/}.
2. Par dérogation à l'article 15.03, chiffre 3^{10/}, toutes les portes de cloisons doivent pouvoir être commandées à distance.
3. Outre les exigences de la partie II, les bateaux rapides doivent satisfaire aux exigences des articles 22ter.04 à 22ter.12.

^{4/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1; TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/1998/5 et Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/R.99 et Add.1. Des dispositions similaires figurent dans les chapitres 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 15 et 17 de l'annexe à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/104 et TRANS/SC.3/131). Il n'y a pas de dispositions de l'annexe similaires à celles figurant au chapitre 5 "Manœuvrabilité" du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR). Il existe toutefois un projet du chapitre X "Manœuvrabilité" de l'annexe figurant dans le document TRANS/SC.3/2003/2 soumis au Groupe de travail SC.3/WP.3 pour examen.

^{5/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Add.1. Des dispositions similaires figurent dans les paragraphes 12-2.1.2 et 12-2.2.2 de l'annexe à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/104 et TRANS/SC.3/131). La mise à jour du chapitre 12 de l'annexe tel qu'il a été provisoirement approuvé par le Groupe de travail SC.3 figure dans le document TRANS/SC.3/2000/1/Add.1.

^{6/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1. La disposition similaire figure dans le paragraphe 4-2.3.2 de l'annexe à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/104 et TRANS/SC.3/131). La mise à jour de cette disposition de l'annexe telle qu'elle a été provisoirement approuvée par le Groupe de travail SC.3 figure dans le paragraphe 5-6.2 du document TRANS/SC.3/2000/1.

^{7/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1. Des dispositions similaires figurent dans le paragraphe 2-2.1 de l'annexe à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/104 et TRANS/SC.3/131). La mise à jour de ces dispositions de l'annexe figure dans le paragraphe Z-2.4 (TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2003/1) à l'examen par le Groupe de travail SC.3/WP.3.

^{8/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/1998/5. Il n'y a pas de dispositions identiques dans l'annexe à la résolution No 17 révisée (voir paras. 12-2.1.1 et 12-2.2.1, dans TRANS/SC.3/104 et TRANS/SC.3/131). La mise à jour du chapitre 12 tel qu'il a été provisoirement approuvé par le Groupe de travail SC.3 (voir TRANS/SC.3/2000/1/Add.1) contient dans son paragraphe 12-2.2 des dispositions identiques à celles de l'article 12.02.4 du RVBR.

^{9/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/1998/5/Add.1. Des dispositions similaires figurent dans le paragraphe 15-8.1.3 de l'annexe à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/104 et TRANS/SC.3/131).

^{10/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1. Des dispositions similaires figurent dans le paragraphe 15-4.3.2 de l'annexe à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/104 et TRANS/SC.3/131).

Article 22ter.04

Sièges et ceintures de sécurité

Des sièges doivent être disponibles pour le nombre maximal admissible de personnes à bord. Les sièges doivent toujours être équipés de ceintures de sécurité. Les ceintures de sécurité sont facultatives en présence d'une protection appropriée contre les impacts ou dans les cas où elles ne sont pas exigées par le Code HSC 2000, chapitre 4, partie 6.

Article 22ter.05

Franc-bord

Par dérogation aux articles 4.02 et 4.03 ^{11/}, le franc-bord doit être de 500 mm au minimum.

Article 22ter.06

Portance, stabilité et compartimentation

Pour les bateaux rapides, une preuve suffisante doit être apportée pour

- a) les caractéristiques de portance et de stabilité assurant la sécurité du bâtiment en cours d'exploitation durant la navigation avec déplacement d'eau, à la fois à l'état intact et en cas de voie d'eau,
- b) les caractéristiques de stabilité et systèmes de stabilisation assurant la sécurité du bâtiment en cours d'exploitation durant la phase de portance dynamique et la phase de transition,
- c) les caractéristiques de stabilité durant l'exploitation en phase de portance dynamique et en phase de transition permettant au bâtiment de passer de manière sûre en phase de déplacement d'eau en cas de dysfonctionnement du système.

Article 22ter.07

Timonerie

1. Aménagement

- a) Par dérogation à l'article 7.01, chiffre 1 ^{12/}, 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.

^{11/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/R.84/Rev.1. Des dispositions similaires figurent dans les paragraphes 3-5.2.5 et 3-5.2.7 de l'annexe à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/104 et TRANS/SC.3/131). La mise à jour du chapitre 3 tel qu'il a été provisoirement approuvé par le Groupe de travail SC.3 (voir TRANS/SC.3/2000/1 et Corr.1) contient dans son paragraphe 3-4.4 des dispositions identiques à celles des articles 4.02 et 4.03 du RVBR.

^{12/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/1998/5. Il n'y a pas de dispositions identiques dans le chapitre 10 de l'annexe à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/104 et TRANS/SC.3/131) ni dans le projet de la mise à jour de ce chapitre (voir chapitre 10B dans TRANS/SC.3/WP.3/2003/3) à l'examen par le Groupe de travail SC.3/WP.3.

- b) La timonerie doit être aménagée de sorte que les personnes mentionnées à la lettre a ci-dessus 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. Les exigences suivantes s'appliquent dans tous les cas :
- aa) le poste de gouverne de l'homme de barre doit être conçu pour permettre la conduite au radar par une seule personne
 - bb) le deuxième membre d'équipage doit disposer à son poste de travail de sa propre image radar (slave) et doit être en mesure d'intervenir depuis son poste de travail sur la transmission d'informations et la propulsion du bateau.
- c) Les personnes visées à la lettre a doivent être en mesure de commander les installations visées à la lettre b sans aucune gêne, y compris après le bouclage conforme des ceintures de sécurité.

2. Vue dégagée

- a) Par dérogation à l'article 7.02, chiffre 2 ^{13/}, en position assise et quel que soit l'état de chargement, l'angle mort à l'avant de la proue ne doit pas être supérieur à la longueur d'un bâtiment.
- b) Par dérogation à l'article 7.02, chiffre 3 ^{14/}, la somme des zones de visibilité latérale non dégagée de l'avant vers l'arrière jusqu'à 22,5° ne doivent pas être supérieures à 20° de chaque côté. Aucune des zones à vue non dégagée ne doit être supérieure à 5°. La zone visible entre deux zones sans vue dégagée ne doit pas être inférieure à 10°.

3. Instruments

Les panneaux d'instruments pour la commande et la surveillance des installations mentionnées à l'article 22b.11 doivent être placés dans la timonerie individuellement et en un emplacement clairement marqué. Ceci s'applique aussi le cas échéant pour les installations destinées à la mise à l'eau de moyens de sauvetage collectifs.

^{13/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/1998/5. Des dispositions similaires figurent dans le paragraphe 10-13.3 de l'annexe à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/104 et TRANS/SC.3/131) ainsi que dans le projet de la mise à jour du chapitre 10 de l'annexe (voir paragraphe 10B-2.3 dans TRANS/SC.3/WP.3/2003/3) à l'examen par le Groupe de travail SC.3/WP.3.

^{14/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/1998/5. Les dispositions similaires figurent dans le paragraphe 10-13.2 de l'annexe à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/104 et TRANS/SC.3/131) ainsi que dans le projet de la mise à jour du chapitre 10 de l'annexe (voir paragraphe 10B-2.2 dans TRANS/SC.3/WP.3/2003/3) à l'examen par le Groupe de travail SC.3/WP.3.

4. Eclairage

Les zones ou parties d'équipement devant être éclairées durant l'exploitation doivent bénéficier d'un éclairage rouge.

5. Fenêtres

Les reflets doivent être évités. Des installations destinées à éviter l'éblouissement par le soleil doivent être disponibles.

6. Matériaux de surface

Les reflets doivent être évités sur les matériaux de surface utilisés dans la timonerie.

Article 22ter.08

Equipement supplémentaire

Les bateaux rapides doivent posséder les équipements suivants :

- a) un appareil radar et un indicateur de giration conformes à l'article 7.06, chiffre 1 ^{15/},
- b) des moyens de sauvetage individuels conformes à la norme européenne EN 395 : 1998 pour le nombre maximal des personnes admissibles à bord.

Article 22ter.09

Secteurs fermés

1. Généralités

Les locaux et 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.

2. Communication

- a) aux fins d'information relative aux mesures de sécurité, tous les bateaux à passagers doivent être équipés d'installations acoustiques et visuelles visibles et audibles par tous les passagers.
- b) les installations visées à la lettre a ci-dessus doivent permettre au conducteur de donner des consignes aux passagers.

^{15/} Aucune disposition similaire ne figure pas dans l'annexe à la résolution No 17 révisée. Elle figure dans le projet de la mise à jour du chapitre 10 de l'annexe (voir paras. 10B-4.1 et 10B-4.11 dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2003/3) à l'examen par le Groupe de travail SC.3/WP.3.

- c) chaque passager doit disposer à proximité de son siège d'instructions relatives aux situations d'urgence comportant notamment un croquis général du bâtiment 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.

Article 22ter.10

Sorties et voies de repli

Les voies de repli et de sauvetage doivent satisfaire aux exigences suivantes :

- a) un accès aisé, sûr et rapide du poste de gouverne aux locaux et logements accessibles au public doit être assuré.
- b) les voies de repli menant aux issues de secours doivent être signalées de manière claire et permanente.
- c) 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.
- d) les voies de repli et issues de secours doivent être équipées d'un système de guidage de sécurité approprié.
- e) un espace suffisant doit être prévu à côté des issues pour un membre d'équipage.

Article 22ter.11

Protection et lutte contre l'incendie

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.
2. Les salles des machines doivent être équipées d'une installation d'extinction fixée à demeure conformément à l'article 10.03ter ^{16/}.
3. Les locaux et logements ainsi que leurs voies de repli doivent être équipés d'une installation de diffusion d'eau sous pression conforme à l'article 10.03bis. L'eau utilisée pour l'extinction doit pouvoir être rejetée vers l'extérieur rapidement et directement.

^{16/} Voir TRANS/SC.3/WP.3/2002/7. Aucune disposition similaire pour les bateaux navigant dans la zone 3 ne figure pas dans le chapitre 12 de l'annexe à la résolution No 17 révisée.

Article 22ter.12

Prescriptions transitoires

Les bateaux rapides au sens de l'article 1.01, chiffre 20bis qui sont en possession d'un certificat de visite en cours de validité au 1^{er} avril 2003 doivent satisfaire pleinement aux prescriptions ci-après du présent chapitre :

a) en cas de renouvellement de la durée de validité du certificat de visite

Articles 22ter.01 ; 22ter.04 ; 22ter.08 ; 22ter.09.; 22ter.10 ; 22ter.11, chiffre 1 ;

b) le 1^{er} avril 2013

article 22ter.07, chiffres 1, 3, 4, 5 et 6.

c) le 1^{er} janvier 2023

les autres prescriptions."
