



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Cinquante-cinquième session**

Genève, 12-14 octobre 2010

Point 7 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)****Amendements à la résolution n° 61****Additif****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document contient l'appendice 1 du projet de résolution sur les compléments et modifications à apporter à la résolution n° 61 sur les Recommandations concernant les prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1). Cet appendice présente les amendements aux définitions employées dans la résolution n° 61, établis conformément à la décision que le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a prise à sa cinquantième session de mieux harmoniser le texte de ladite résolution et la directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/174, par. 33).

2. Les projets d'amendements ont été finalisés à la trente-neuvième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, par. 26). Les informations de base sur la proposition figurent dans les documents informels SC.3/WP.3 (2011) n°s 13 et 15.

3. Le Groupe de travail souhaitera peut-être adopter le texte proposé en tant qu'élément de la résolution susmentionnée sur les compléments et modifications à apporter à la résolution n° 61. Le projet de résolution est présenté sous la cote ECE/TRANS/SC.3/2011/9.

4. Le Groupe de travail souhaitera peut-être noter que le texte proposé reflète la décision prise à la quatrième réunion du Groupe d'experts volontaires sur la résolution n° 61 (18-20 avril 2011) de ne pas introduire le mot équivalent à «lighter» (barge) dans la version russe de la résolution. Étant donné que la traduction directe en russe du terme «lighter» ne concorde pas avec le type de bateau visé par la définition, et en l'absence de traduction officielle de la directive 2006/87 en russe, le Groupe d'experts volontaires a conclu que, dans la version russe de la résolution n° 61, on pouvait, pour ce type spécifique de bateaux, employer les termes pertinents utilisés en Fédération de Russie.

II. Amendements aux définitions employées dans la résolution n° 61

A. Amendements au chapitre 1

5. *Modifier* comme suit le paragraphe 1-1.2:

1-1.2 De façon générale, les présentes Recommandations s'appliquent, selon les définitions du 1-2, aux bâtiments suivants:

- i) bateaux ayant une longueur L de 20 mètres ou plus;
- ii) bateaux pour lesquels le produit $L \times B \times T$ donne un volume de 100 m^3 ou plus.

6. *Modifier* comme suit la première phrase du paragraphe 1-1.3:

1-1.3 Les présentes Recommandations s'appliquent aussi, selon les définitions du 1-2, à tous les bâtiments suivants: [...]

7. *Remplacer* le texte du chapitre 1-2 par le texte figurant dans l'annexe I.

B. Amendements au chapitre 6

8. *Remplacer* le texte du chapitre 6 par le texte figurant dans l'annexe II.

C. Amendements à d'autres chapitres

9. *Remplacer* l'expression «barges de poussage» par «barges» dans les dispositions suivantes de la résolution:

- a) 9-2.4.6.5;
- b) 10-1.2.1, dans l'explication sur le coefficient k ;
- c) 10-1.3.1, ii);
- d) 10-5.4.3, dernière phrase;
- e) 16-1.1, i) et ii);
- f) 16-1.2 iii);
- g) 16-2, titre;
- h) 16-2.1;
- i) 23-11.1, tableau et notes en dessous du tableau.

10. Remplacer l'expression «ship-borne barges» par «ship-borne lighters» dans la version anglaise des dispositions suivantes de la résolution (modification sans objet en français):

- a) 10-1.2.1, première phrase;
- b) 16-2.2, phrase introductive;
- c) 16-2.2, ii).

D. Amendements à l'appendice II

11. Remplacer le mot «bateau» par «bâtiment» dans les rubriques suivantes de l'appendice II portant sur le modèle de certificat de bateau:

- a) à la page de couverture sous l'intitulé «remarques», et
- b) dans les cases 1, 2, 10, 12, 13, 14, 15 et 50 (deuxième phrase).

Annexe I

1-2 Définitions

Types de bâtiment

1. «Bâtiment»: un bateau ou un engin flottant;
2. «Bateau»: un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
3. «Bateau de navigation intérieure»: un bateau destiné exclusivement ou essentiellement à naviguer sur les voies d'eau intérieures;
4. «Navire de mer»: un bateau destiné essentiellement à naviguer en mer;
5. «Automoteur»: un automoteur ordinaire ou un automoteur-citerne;
6. «Automoteur-citerne»: un bateau destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, construit pour naviguer isolément par ses propres moyens mécaniques de propulsion;
7. «Automoteur ordinaire»: un bateau autre qu'un automoteur-citerne destiné au transport de marchandises, construit pour naviguer isolément par ses propres moyens mécaniques de propulsion;
8. «Péniche de canal»: un bateau de navigation intérieure qui ne dépasse pas la longueur de 38,5 m et la largeur de 5,05 m et qui navigue habituellement sur le canal du Rhône au Rhin;
9. «Remorqueur»: un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage;
10. «Pousseur»: un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé;
11. «Chaland»: un chaland ordinaire ou un chaland-citerne;
12. «Chaland-citerne»: un bateau destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, construit pour être remorqué et non muni de moyens mécaniques de propulsion ou muni de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements;
13. «Chaland ordinaire»: un bateau autre qu'un chaland-citerne destiné au transport de marchandises, construit pour être remorqué et non muni de moyens mécaniques de propulsion ou muni de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements;
14. «Barge»: une barge-citerne, une barge ordinaire ou une barge de navire;
15. «Barge-citerne»: un bateau destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, construit ou spécialement aménagé pour être poussé et non muni de moyens mécaniques de propulsion ou muni de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements lorsqu'il ne fait pas partie d'un convoi poussé;
16. «Barge ordinaire»: un bateau autre qu'une barge-citerne destiné au transport de marchandises, construit ou spécialement aménagé pour être poussé et non muni de moyens mécaniques de propulsion ou muni de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements lorsqu'il ne fait pas partie d'un convoi poussé;
17. «Barge de navire»: une barge construite pour être transportée à bord de navires de mer et pour naviguer sur les voies d'eau intérieures;

18. «Bateau à passagers»: un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de 12 passagers;
19. «Bateau à passagers à voiles»: un bateau à passagers construit et aménagé pour être propulsé aussi par des voiles;
20. «Bateau d'excursions journalières»: un bateau à passagers sans cabines pour le séjour de nuit de passagers;
21. «Bateau à passagers à cabines»: un bateau à passagers muni de cabines pour le séjour de nuit de passagers;
22. «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;
23. «Engin flottant»: une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes, élévateurs;
24. «Bâtiment de chantier»: un bateau approprié et destiné d'après son mode de construction et son équipement à être utilisé sur les chantiers tel qu'un refouleur, un chaland à clapets ou un chaland-ponton, un ponton ou un poseur de blocs;
25. «Bateau de plaisance»: un bateau autre qu'un bateau à passagers, destiné au sport ou à la plaisance;
26. «Canot de service»: un canot destiné au transport, au sauvetage, au repêchage et au travail;
27. «Établissement flottant»: une installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'un établissement de bain, dock, embarcadère, hangar pour bateaux;
28. «Matériel flottant»: un radeau ou une construction, un assemblage ou objet apte à naviguer, autre qu'un bateau, un engin flottant ou un établissement flottant;
29. «Bateau à pont découvert»: un bateau qui n'a pas de superstructure sur le pont de franc-bord;

Assemblages de bâtiments

30. «Convoi»: un convoi rigide ou un convoi remorqué de bâtiments;
31. «Formation»: la forme de l'assemblage d'un convoi;
32. «Convoi rigide»: un convoi poussé ou une formation à couple;
33. «Convoi poussé»: un assemblage rigide de bâtiments dont un au moins est placé devant le bateau motorisé ou les deux bateaux motorisés qui assurent la propulsion du convoi et qui sont appelés «pousseurs»; est également considéré comme rigide un convoi composé d'un bâtiment pousseur et d'un bâtiment poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée;
34. «Formation à couple»: un assemblage de bâtiments accouplés latéralement de manière rigide, dont aucun ne se trouve devant celui qui assure la propulsion de l'assemblage;
35. «Convoi remorqué»: un assemblage d'un ou de plusieurs bâtiments, établissements flottants ou matériels flottants qui est remorqué par un ou plusieurs bateaux faisant partie du convoi;

Zones particulières des bâtiments

36. «Compartiment des machines»: la partie du bateau où sont situées les machines principales et auxiliaires;
37. «Salle des machines principales»: le local où sont installés les moteurs de propulsion;
38. «Salle des machines»: un local où sont installés les moteurs à combustion;
39. «Salle des chaudières»: un local où est placée une installation qui fonctionne à l'aide d'un combustible et qui est destinée à produire de la vapeur ou à chauffer un fluide thermique;
40. «Superstructure fermée»: une construction continue rigide et étanche à l'eau, avec des parois rigides reliées au pont en permanence et de manière étanche à l'eau;
41. «Timonerie»: le local où sont rassemblés les instruments de commande et de contrôle nécessaires à la conduite du bateau;
42. «Logement»: un local destiné aux personnes vivant habituellement à bord, y compris les cuisines, les locaux à provision, les toilettes, les lavabos, les buanderies, les vestibules, les couloirs, mais à l'exclusion de la timonerie;
43. «Local à passagers»: les locaux destinés aux passagers à bord et les zones fermées telles que les locaux de séjour, bureaux, boutiques, salons de coiffure, séchoirs, buanderies, saunas, toilettes, salles de bain, passages, couloirs de communication et les escaliers non isolés par des cloisons;
44. «Station de contrôle»: une timonerie, un local comportant une installation ou des parties d'une installation électrique de secours ou un local comportant un poste occupé en permanence par des membres du personnel de bord ou de l'équipage, par exemple pour les systèmes avertisseurs d'incendie et les commandes à distance de portes ou de clapets coupe-feu;
45. «Cage d'escalier»: la cage d'un escalier intérieur ou d'un ascenseur;
46. «Local d'habitation»: un local d'un logement ou un local à passagers. À bord des bateaux à passagers, les cuisines ne sont pas considérées comme étant des locaux d'habitation;
47. «Cuisine»: un local comportant une cuisinière ou un poste de cuisson similaire;
48. «Magasin»: un local destiné au stockage de liquides inflammables ou un local où sont entreposés les stocks et d'une surface supérieure à 4 m²;
49. «Cale»: une partie du bateau, délimitée vers l'avant et vers l'arrière par des cloisons, ouverte ou fermée par des panneaux d'écoutes, destinée soit au transport de marchandises en colis ou en vrac, soit à recevoir des citernes indépendantes de la coque;
50. «Citerne fixe»: une citerne liée au bateau, les parois de la citerne pouvant être constituées soit par la coque elle-même, soit par une enveloppe indépendante de la coque;
51. «Poste de travail»: une zone dans laquelle l'équipage doit accomplir son activité professionnelle, y compris passerelle, mât de charge et canot;
52. «Voie de circulation»: une zone destinée à la circulation habituelle de personnes et de marchandises;
53. «Zone de sécurité»: la zone limitée vers l'extérieur par un plan vertical parallèle au bordé extérieur se trouvant à une distance de celui-ci égale à 1/5 de la largeur B_F au niveau du plus grand enfoncement;

54. «Aires de rassemblement»: des aires du bateau qui sont particulièrement protégées et dans lesquelles se tiennent les passagers en cas de danger;
55. «Aires d'évacuation»: une partie des aires de rassemblement du bateau à partir de laquelle il peut être procédé à l'évacuation de personnes;

Termes de technique navale

56. «Machines principales»: machines destinées à entraîner les appareils de propulsion et/ou à assurer la fonction principale du bâtiment;
57. «Machines auxiliaires»: machines qui permettent de faire fonctionner les machines principales et qui fournissent au bateau toutes les formes d'énergie nécessaires au fonctionnement des divers systèmes et installations du bateau;
58. «Plan du plus grand enfoncement»: le plan de flottaison qui correspond à l'enfoncement maximal auquel le bâtiment est autorisé à naviguer;
59. «Distance de sécurité»: la distance entre le plan du plus grand enfoncement et le plan parallèle passant par le point le plus bas au-dessus duquel le bâtiment n'est plus considéré comme étanche à l'eau;
60. «Distance de sécurité résiduelle»: en cas de gîte du bâtiment, la distance verticale entre la surface du plan d'eau et le point le plus bas du côté immergé, au-dessus duquel le bâtiment ne peut plus être considéré comme étant étanche à l'eau;
61. «Franc-bord» («f»): la distance entre le plan du plus grand enfoncement et le plan parallèle passant par le point le plus bas du plat-bord ou, à défaut de plat-bord, par le point le plus bas de l'arête supérieure du bordé;
62. «Franc-bord résiduel»: la distance verticale, en cas de gîte du bâtiment, entre la surface du plan d'eau et l'arête du pont au point le plus bas du côté immergé ou, en l'absence de pont, au point le plus bas de l'arête supérieure du bordé fixe;
63. «Pont de franc-bord»: le pont à partir duquel est mesuré le franc-bord est normalement le pont complet le plus haut exposé aux intempéries, jusqu'où s'étendent les cloisons étanches à l'eau de la coque, et au-dessous duquel toutes les ouvertures pratiquées dans les murailles du bâtiment sont équipées de moyens permanents de fermeture étanche à l'eau;
- Sur les bateaux ayant un pont de franc-bord discontinu, on prend comme pont de franc-bord la partie la plus basse du pont exposé, et son prolongement parallèlement à la partie supérieure du pont;
64. «Ligne de surimmersion»: une ligne théorique tracée sur le bordé à 10 cm au moins au-dessous du pont de cloisonnement et à 10 cm au moins au-dessous du point non étanche à l'eau le plus bas du bordé. S'il n'y a pas de pont de cloisonnement, on admettra une ligne tracée à au moins 10 cm au-dessous de la ligne la plus basse jusqu'à laquelle le bordé extérieur est étanche à l'eau;
65. «Déplacement d'eau (∇)»: le volume immergé du bateau en m^3 ;
66. «Déplacement (Δ)»: la masse totale du bateau, cargaison comprise en t;
67. «Coefficient de finesse (C_B)»: le rapport entre le déplacement d'eau et le produit longueur L_F , largeur B_F et tirant d'eau T ;
68. «Surface latérale au-dessus de l'eau (S_V)»: la surface latérale du bateau au-dessus de la ligne de flottaison en m^2 ;

69. «Pont de cloisonnement»: le pont jusqu'auquel sont menées les cloisons étanches à l'eau prescrites et à partir duquel est mesuré le franc-bord;
70. «Cloison»: une paroi, généralement verticale, destinée au compartimentage du bateau, délimitée par le fond du bateau, le bordage ou d'autres cloisons et qui s'élève jusqu'à une hauteur déterminée;
71. «Cloison transversale»: une cloison allant d'un bordage à l'autre;
72. «Paroi»: une surface de séparation, généralement verticale;
73. «Paroi de séparation»: une paroi non étanche à l'eau;
74. «Longueur (L)»: la longueur maximale de la coque en m, gouvernail et beaupré non compris;
75. «Longueur hors tout (L_{HT})»: la plus grande longueur du bâtiment en m, y compris toutes les installations fixes telles que des parties de l'installation de gouverne ou de l'installation de propulsion, des dispositifs mécaniques ou analogues;
76. «Longueur dans la ligne de flottaison (L_F)»: la longueur de la coque en m, mesurée au niveau du plus grand enfoncement du bateau;
77. «Largeur (B)»: la largeur maximale de la coque en m, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelets de défense, etc., non compris);
78. «Largeur hors tout» (« B_{HT} »): la plus grande largeur du bâtiment en m, y compris toutes les installations fixes telles que roues à aubes, plinthes, des dispositifs mécaniques ou analogues;
79. «Largeur dans la ligne de flottaison (B_F)»: la largeur de la coque en m, mesurée à l'extérieur du bordé au niveau du plus grand enfoncement du bateau;
80. «Hauteur latérale» («H»): la plus petite distance verticale en m entre l'arête inférieure des tôles de fond ou de la quille et le point le plus bas du pont sur le côté du bâtiment;
81. «Tirant d'eau» («T»): la distance verticale en m entre le point le plus bas de la coque à l'arête inférieure des tôles de fond ou de la quille et le plan du plus grand enfoncement;
82. «Perpendiculaire avant»: la verticale au point avant de l'intersection de la coque avec le plan du plus grand enfoncement;
83. «Largeur libre du plat-bord»: la distance entre la verticale passant par la pièce la plus saillante dans le plat-bord du côté de l'hiloire et la verticale passant par l'arête intérieure de la protection contre les dérapages (garde-corps, garde-pied) sur le côté extérieur du plat-bord;
84. «Cargaison liquide»: tous les liquides se trouvant à bord, y compris le chargement, les approvisionnements, le lest, etc.;
85. «Avitaillement»: chargements utilisés au cours de l'exploitation du bateau (combustible, lubrifiants, eau douce, provisions, etc.);
86. «Bateau lège»: bateau entièrement équipé, avec systèmes et mécanismes remplis, mais sans cargaison, ni passagers, ni lest liquide ou avitaillement;
87. «Angle critique (φ_n)»: angle d'inclinaison pour lequel l'eau commence à pénétrer dans les locaux intérieurs du bateau par les ouvertures non protégées, mais ne dépassant pas l'angle pour lequel le bord du franc-bord est submergé ou pour lequel le milieu du bouchain sort de l'eau;

88. «Angle de chavirement (φ_c)»: angle d'inclinaison pour lequel le bateau commence à chavirer sous l'effet du moment d'inclinaison;
89. «Angle d'inclinaison admissible (φ_{adm})»: angle qui ne doit pas être dépassé et qui doit être prescrit par l'organe compétent pour le type de bateau correspondant. En principe il correspond à la valeur de l'angle φ_{fl} , mais il ne doit pas dépasser la valeur de l'angle de chavirement φ_c ;
90. «Milieu du bateau»: le milieu du bateau est situé au milieu de la longueur (L);

Installations de gouverne

91. «Installation de gouverne»: tous les équipements nécessaires à la gouverne du bateau qui sont nécessaires pour obtenir la manœuvrabilité prescrite au chapitre 5;
92. «Gouvernail»: le ou les gouvernails avec la mèche, y compris le secteur et les éléments de liaison avec l'appareil à gouverner;
93. «Appareil à gouverner»: la partie de l'installation de gouverne qui entraîne le mouvement du gouvernail;
94. «Commande de gouverne»: la commande de l'appareil à gouverner, entre la source d'énergie et l'appareil à gouverner;
95. «Source d'énergie»: l'alimentation en énergie de la commande de gouverne et de l'appareil à gouverner à partir du réseau de bord, des batteries ou d'un moteur à combustion interne;
96. «Dispositif de conduite»: les éléments constitutifs et les circuits relatifs au fonctionnement de la commande de gouverne motorisée de l'appareil à gouverner;
97. «Installation de commande de l'appareil à gouverner»: la commande de l'appareil à gouverner, son dispositif de conduite et sa source d'énergie¹;
98. «Commande à main»: une commande telle que le mouvement du gouvernail est entraîné par la manœuvre manuelle de la roue à main, par l'intermédiaire d'une transmission mécanique sans source d'énergie complémentaire;
99. «Commande hydraulique à main»: une commande à main à transmission hydraulique;
100. «Régulateur de vitesse de giration»: un équipement qui réalise et maintient automatiquement une vitesse de giration déterminée du bateau conformément à des valeurs préalablement choisies;
101. «Timonerie aménagée pour la conduite au radar par une seule personne»: une timonerie aménagée de telle façon qu'en navigation au radar le bateau puisse être conduit par une seule personne;

Installations électriques et automatisation

102. «Mise à la masse»: la liaison électrique à la masse de la coque;
103. «Retour par la coque»: la distribution du courant continu ou alternatif est dite à «retour par la coque» lorsque les conducteurs isolés sont reliés à l'un des pôles de l'alimentation et que la coque ou une partie des superstructures est reliée à l'autre pôle;

¹ [Non applicable au texte anglais]

104. «Tension de sécurité»: on entend par tension de sécurité une tension ne présentant pas de danger pour les personnes. Cette condition est considérée comme remplie lorsque les bobinages des transformateurs, convertisseurs et autres appareils destinés à réduire la tension sont électriquement séparés et que la valeur de la tension ainsi réduite ou de la tension des sources de courant électrique ne dépasse par 50 V entre les pôles pour un courant continu et entre les phases pour un courant alternatif;

105. «Machinerie automatisée»: une installation équipée de systèmes automatiques de commande, de contrôle et de protection des machines principales et auxiliaires et des systèmes connexes, reliés entre eux par des dispositifs de télésignalisation;

106. «Système d'automatisation»: l'ensemble des éléments, accessoires et connexions d'automatisation destinés à l'accomplissement des fonctions requises en matière de commande et de contrôle;

107. «Système de télécommande automatisé»: un système d'automatisation qui permet la commande et le contrôle de fonctionnement des machines du bateau depuis un poste de télécommande par une simple manœuvre d'un élément de commande (manette, par exemple) par l'opérateur et qui effectue automatiquement toutes les opérations intermédiaires de préparation en vue de mettre en marche, mettre le contact, changer de mode opératoire, inverser, bloquer et couper les machines principales et auxiliaires et leurs systèmes;

108. «Système de télécommande»: un système automatisé qui permet la commande et le contrôle du fonctionnement d'une machine individuelle du bateau depuis un poste de télécommande par simple manœuvre de l'élément de commande par l'opérateur, pour accomplir toutes les opérations, y compris les opérations intermédiaires;

109. «Système d'alarme»: un système d'automatisation qui permet de déclencher des signaux visuels et acoustiques lorsque les paramètres à surveiller atteignent les valeurs limites ou indiquent que les machines ne fonctionnent plus dans la plage normale de fonctionnement de la machinerie;

110. «Système de sécurité»: un système d'automatisation qui permet une certaine action automatique sur l'installation commandée afin d'empêcher sa défaillance;

111. «Élément du système d'automatisation»: un dispositif électrique, électronique ou autres faisant partie du système automatisé (par exemple, capteur, relais, amplificateur, puce, élément logique, etc.);

112. «Système de visualisation»: un système qui fournit à l'opérateur une information continue sur les paramètres physiques de l'installation (mécanisme, système) à surveiller et leurs variations et qui peut faire partie intégrante du système général d'automatisation;

Propriétés de parties de constructions et de matériaux

113. «Étanche à l'eau»: un élément de construction ou un dispositif aménagé pour empêcher la pénétration de l'eau;

114. «Étanche aux embruns et aux intempéries»: un élément de construction ou un dispositif aménagé pour que sous les conditions normales il ne laisse passer qu'une quantité d'eau insignifiante;

115. «Étanche au gaz»: un élément de construction ou un dispositif aménagé pour empêcher la pénétration de gaz ou de vapeurs;

116. «Incombustible»: un matériau qui ne brûle pas ni n'émet de vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer spontanément lorsqu'il est porté à une température d'environ 750 °C;

117. «Difficilement inflammable»: un matériau qui ne peut être enflammé que difficilement ou dont au moins la surface entrave la propagation des flammes conformément à la procédure de contrôle visée au paragraphe 15-11.1;

118. «Résistance au feu»: les propriétés d'éléments de construction ou de dispositifs attestées par les procédures de contrôle visées au paragraphe 15-11.1;

119. «Code des méthodes d'essai incendie»: le code international relatif à l'application de méthodes d'essai incendie adopté par la décision MSC.61(67) du Comité de la sécurité maritime de l'OMI;

Autres définitions

120. «Société de classification agréée»: une société de classification qui a été agréée conformément aux critères et procédures énoncés dans l'appendice VI;

121. «Feux de navigation»: périodes de lumière de feux de signalisation de bâtiments;

122. «Signaux lumineux»: les signaux lumineux émis par les feux de signalisation;

123. «Appareil radar»: une assistance électronique à la navigation destinée à la détection et à la représentation de l'environnement et du trafic;

124. «ECDIS intérieur»: un système standardisé pour l'affichage électronique de cartes de navigation intérieure et des informations connexes, qui présente des informations sélectionnées à partir d'une carte électronique de navigation intérieure configurée par le fabricant ainsi que des informations optionnelles fournies par d'autres capteurs de mesure du bâtiment;

125. «Appareil ECDIS intérieur»: un appareil destiné à l'affichage de cartes électroniques de navigation intérieure dans les deux modes d'exploitation suivants: mode information et mode navigation;

126. «Mode information»: utilisation du système ECDIS intérieur limitée à l'information, sans superposition de l'image radar;

127. «Mode navigation»: utilisation du système ECDIS intérieur pour la conduite du bâtiment avec superposition de l'image radar;

128. «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;

129. «Eaux ménagères»: eaux provenant des cuisines, des cantines, des salles de bain (douches et lavabos), des buanderies et des toilettes;

130. «Déchets d'exploitation des bateaux»: déchets produits lors de l'exploitation des bateaux, à l'exception des déchets de cargaison;

131. «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;

132. «Engins de sauvetage collectifs»: embarcations de sauvetage, radeaux de sauvetage, canots de bateau et matériel flottant de sauvetage conçus pour le sauvetage des passagers et de l'équipage d'un bateau;

133. «Embarcation de sauvetage»: embarcation conçue pour le sauvetage de personnes en détresse, conforme aux prescriptions de l'Administration du bassin, d'une société de classification agréée ou du Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA) de l'OMI;

134. «Radeau de sauvetage»: radeau conçu pour le sauvetage de personnes en détresse en les maintenant hors de l'eau, conforme aux prescriptions de l'Administration du bassin, d'une société de classification agréée ou du Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA) de l'OMI;
135. «Matériel flottant de sauvetage»: matériel conçu pour maintenir à la surface de l'eau plusieurs personnes tombées à l'eau;
136. «Engins de sauvetage individuels»: engins conçus pour maintenir à la surface de l'eau une personne tombée à l'eau, comme les gilets et les bouées de sauvetage;
137. «Certificat de bateau»: certificat délivré par les autorités compétentes pour un bateau et qui atteste le respect des exigences techniques de la présente résolution;
138. «Administration»: l'administration du pays dans lequel le bateau est enregistré, ou qui délivre le certificat de bateau;
139. «Administration du bassin»: l'organisme national ou international compétent pour définir la réglementation sur les voies navigables d'une zone géographique donnée;
140. «Bateau neuf»: bateau dont la quille est posée, ou dont la construction est à un stade comparable, à compter de la date d'entrée en vigueur des présentes recommandations fixée par l'administration;
141. «Bateau en service»: bateau muni d'un certificat valable ou d'une autorisation de naviguer la veille du jour de l'entrée en vigueur des présentes recommandations fixé par l'administration;
142. «Personnel de bord»: toutes les personnes employées à bord d'un bateau à passagers qui ne font pas partie de l'équipage;
143. «Personnes à mobilité réduite»: les personnes rencontrant des problèmes particuliers lors de l'utilisation de transports en commun, telles que les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes souffrant d'un handicap sensoriel, les personnes utilisant un fauteuil roulant, les femmes enceintes et les personnes accompagnant des enfants en bas âge.

Annexe II

Projet de version révisée du chapitre 6

Installation de gouverne

6-1 Exigences générales

6-1.1 Les bateaux doivent être pourvus d'une installation de gouverne qui assure au moins la manœuvrabilité prescrite au chapitre 5.

6-1.2 Les installations de gouverne doivent être constituées de telle façon que la position du gouvernail ne puisse changer de manière inopinée.

6-1.3 L'ensemble de l'installation de gouverne doit être conçu pour des gîtes permanentes atteignant 15°, un angle d'assiette atteignant 5° et des températures ambiantes allant de - 20° C à + 50 °C.

6-1.4 Les pièces constitutives de l'installation de gouverne doivent être suffisamment robustes pour supporter en toute sécurité les sollicitations auxquelles elles peuvent être soumises en exploitation normale. Les forces appliquées sur le gouvernail dues à des effets extérieurs ne doivent pas nuire au fonctionnement de l'installation de gouverne.

6-1.5 Les installations de gouverne doivent comporter une commande motorisée si les forces nécessaires à l'actionnement du gouvernail l'exigent.

6-1.6 La commande motorisée de l'appareil à gouverner doit être pourvue d'une protection contre les surcharges limitant le couple exercé du côté de la commande.

6-1.7 Les passages d'arbres des mèches de gouvernail doivent être réalisés de manière que les lubrifiants polluants pour l'eau ne puissent se répandre.

6-2 Commande de l'appareil à gouverner

6-2.1 Si l'appareil à gouverner est pourvu d'une commande motorisée, une deuxième installation de commande indépendante ou une commande à main additionnelle doit être disponible. En cas de défaillance ou de dérangement de la commande, la seconde commande indépendante ou la commande à main doit pouvoir être mise en service en l'espace de 5 secondes.

6-2.2 Si la mise en service de la seconde commande de l'appareil à gouverner ou de la commande à main n'est pas automatique, elle doit pouvoir être assurée, d'une seule manipulation, de manière simple et rapide, par l'homme de barre.

6-2.3 La seconde commande ou la commande à main doit aussi assurer la manœuvrabilité prescrite au chapitre 5.

6-3 Installation de commande hydraulique

6-3.1 Aucun appareil utilisateur ne peut être raccordé à l'installation de commande hydraulique.

6-3.2 Les réservoirs hydrauliques doivent être équipés d'un dispositif d'alarme de niveau surveillant l'abaissement du niveau d'huile au-dessous du niveau de remplissage le plus bas permettant un fonctionnement sûr.

6-3.3 Les dimensions, la construction et la disposition des canalisations doivent exclure autant que possible leur détérioration par des actions mécaniques ou par le feu.

6-3.4 Les tuyaux flexibles:

- i) ne sont admis que lorsque leur utilisation est indispensable pour l'amortissement de vibrations ou pour la liberté de mouvement des éléments constitutifs;
- ii) doivent être conçus pour une pression au moins égale à la pression maximale de service;
- iii) doivent être remplacés au moins tous les huit ans.

6-4 Source d'énergie

6-4.1 Les installations de gouverne équipées de deux commandes motorisées doivent disposer d'au moins deux sources d'énergie.

6-4.2 Si la seconde source d'énergie de l'appareil à gouverner à commande motorisée n'est pas disponible en permanence pendant la marche, un dispositif tampon de capacité suffisante doit y suppléer pendant le délai nécessaire à la mise en marche de cette seconde source.

6-4.3 Dans le cas de sources d'énergie électriques, aucun autre appareil consommateur ne doit être alimenté par le réseau d'alimentation des installations de gouverne.

6-5 Commande à main

6-5.1 La roue de barre ne doit pas être entraînée par une commande motorisée.

6-5.2 Quelle que soit la position du gouvernail, il ne doit pas se produire de retour de la roue de barre lors de l'embrayage automatique de la commande à main.

6-6 Installations à hélice orientable, à jet d'eau, à propulseur cycloïdal ou à boteur actif

6-6.1 Dans le cas d'installations à hélice orientable, à jet d'eau, à propulseur cycloïdal ou à boteur actif commandées à distance depuis la timonerie, il doit y avoir deux systèmes de commande, indépendants l'un de l'autre, qui, *mutatis mutandis*, répondent aux prescriptions des sections 6-1 à 6-5. De telles installations ne sont pas soumises aux dispositions de la présente section si elles ne sont pas nécessaires pour assurer la manœuvrabilité prescrite au chapitre 5 ou si elles ne servent que pour l'essai d'arrêt

6-6.2 Dans le cas où il y a plusieurs installations à hélice orientable, à jet d'eau, à propulseur cycloïdal ou à boteur actif indépendantes les unes des autres, le second système de commande n'est pas nécessaire si, en cas de défaillance d'une des installations, le bateau conserve la manœuvrabilité prescrite au chapitre 5.

6-7 Indicateurs et dispositifs de contrôle

6-7.1 La position du gouvernail doit être clairement indiquée au poste de gouverne. Si l'indicateur de position du gouvernail est électrique, il doit avoir sa propre alimentation.

6-7.2 Il doit y avoir au moins les dispositifs optiques et acoustiques d'alerte suivants au poste de gouverne:

- i) niveau d'huile des réservoirs hydrauliques conformément au paragraphe 6- 3.2 et pression de service du système hydraulique;

- ii) défaillance de la source d'énergie électrique de l'installation de commande de gouverne;
- iii) défaillance de la source d'énergie électrique de la commande motorisée;
- iv) défaillance du régulateur de vitesse de giration;
- v) défaillance des dispositifs tampons prescrits.

6-8 Régulateurs de vitesse de giration

6-8.1 Les régulateurs de vitesse de giration et leurs éléments constitutifs doivent être conformes aux prescriptions du paragraphe 9-2.18.

6-8.2 Le bon fonctionnement du régulateur de vitesse de giration doit être indiqué au poste de gouverne par un voyant lumineux vert. L'absence ou la variation inadmissible de la tension d'alimentation et une chute inadmissible de la vitesse de rotation du gyroscope doivent être surveillées.

6-8.3 Lorsque, outre le régulateur de vitesse de giration, il existe d'autres systèmes de gouverne, on doit pouvoir distinguer clairement au poste de gouverne lequel de ces systèmes est en fonction. Le passage d'un système à un autre doit pouvoir s'effectuer immédiatement. Les régulateurs de vitesse de giration ne doivent avoir aucun effet sur ces autres installations de gouverne.

6-8.4 L'alimentation électrique du régulateur de vitesse de giration doit être indépendante de celle des autres consommateurs électriques.

6-8.5 Les gyroscopes, les détecteurs et les indicateurs de giration utilisés dans les régulateurs de vitesse de giration doivent répondre aux exigences minimales et conditions d'essai relatives aux indicateurs de vitesse de giration pour la navigation intérieure fixées par l'autorité compétente.

6-9 Réception et contrôles périodiques

6-9.1 La conformité de montage de l'installation de gouverne doit être contrôlée par une autorité compétente. À cet effet, celle-ci peut demander les documents suivants:

- i) description de l'installation de gouverne;
- ii) plans et informations concernant les commandes de l'appareil à gouverner;
- iii) données relatives à l'appareil à gouverner;
- iv) schéma de l'installation électrique;
- v) description du régulateur de vitesse de giration;
- vi) notice d'utilisation et d'entretien de l'installation de gouverne.

6-9.2 Le fonctionnement de l'ensemble de l'installation de gouverne doit être vérifié par un essai de navigation. Pour les régulateurs de vitesse de giration, il doit être vérifié qu'une route déterminée peut être maintenue avec certitude et que des courbes peuvent être parcourues de manière sûre.

6-9.3 Les installations de gouverne motorisées doivent être contrôlées par un expert:

- i) avant la première mise en service;
- ii) après une panne;
- iii) après toute modification ou réparation;
- iv) régulièrement et au minimum tous les trois ans.

6-9.4 Le contrôle doit comprendre au minimum:

- i) la vérification de la conformité aux plans agréés et, en cas de contrôles périodiques, d'éventuelles modifications apportées à l'installation de gouverne;
- ii) un essai de fonctionnement de l'installation de gouverne dans toutes les conditions d'utilisations possibles;
- iii) le contrôle visuel et le contrôle de l'étanchéité des différentes parties hydrauliques de l'installation, notamment des soupapes, tuyauteries, conduites hydrauliques, cylindres, pompes et filtres;
- iv) le contrôle visuel des parties électriques de l'installation, notamment des relais, moteurs électriques et dispositifs de sécurité;
- v) le contrôle des installations optiques et acoustiques de surveillance.

6-9.5 L'expert qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle.
