



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2000/1/Add.3
2 mai 2003

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-septième session, 7-9 octobre 2003,
point 7 a) de l'ordre du jour)

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

Additif 3

Note du secrétariat

À sa vingt-cinquième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a examiné le texte des nouveaux projets de chapitres modifiés 7 «Gréement», 10B «Timonerie» et 14 «Pousseurs, barges de poussage et convois poussés et remorqués» de l'annexe à la résolution n° 17, tel qu'il apparaît dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2002/1, TRANS/SC.3/WP.3/2003/3 et TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2002/1/Add.1, porté les modifications indiquées aux paragraphes 7 et 28 du document TRANS/SC.3/WP.3/51 et prié le secrétariat de soumettre le texte au Groupe de travail des transports par voie navigable, pour examen et approbation provisoire (TRANS/SC.3/WP.3/51, par. 8 et 30).

Le texte des projets de chapitres modifiés est reproduit ci-dessous pour examen par le Groupe de travail des transports par voie navigable.

CHAPITRE 7

GRÉEMENT

7-1 MÂTS ÉQUIPÉS D'ENGINS DE LEVAGE

7-1.1 Les mâts destinés à supporter des cornes de charge doivent être faits de matériaux normalisés ou de matériaux agréés par une société de classification reconnue.

7-1.2 Les mâts doivent être convenablement fixés aux bateaux et suffisamment échantillonnés, compte tenu de la charge maximum des cornes qu'ils sont destinés à supporter.

7-2 CORNES DE CHARGE ET AUTRES APPAREILS DE LEVAGE

7-2.1 Les appareils de levage (y compris les mâts et les cornes de charge) ainsi que tous les accessoires fixes ou mobiles qui sont utilisés à bord pour le chargement et le déchargement doivent répondre aux prescriptions de la Convention concernant la sécurité et l'hygiène du travail dans les manutentions portuaires, de 1979 (Convention n° 152), adoptée par l'Organisation internationale du Travail.

7-2.2 Les appareils de levage autres que ceux mentionnés au 7-2.1 doivent satisfaire aux prescriptions de l'Administration.

7-3 AGRÈS ET MATÉRIELS DIVERS

7-3.1 Tous les bateaux à équipage doivent être pourvus au moins des agrès et matériels suivants:

- Les appareils et dispositifs nécessaires à l'émission des signaux optiques et acoustiques ainsi que la signalisation du bateau;
- Des feux de secours pour les feux de navigation ou une source d'énergie de secours pour les feux de navigation;
- Une paire de jumelles marines;
- Un porte-voix;
- Une passerelle d'accès d'au moins 0,4 m de large et 4 m de long, pourvue d'une rambarde; pour de petits bâtiments, la commission de visite peut admettre des passerelles plus courtes;
- Un sondeur;
- Une gaffe;
- Un matériel approprié pour le colmatage de petites voies d'eau;
- Une trousse de premiers secours;

- Une pancarte relative au sauvetage et à la réanimation des noyés;
- Deux lignes de jet;
- Installation de radiotéléphonie.

7-3.2 Outre les prescriptions du 7-3.1, les bateaux à équipage navigant dans la zone 2 doivent être pourvus:

- D'un compas fixe;
- De cartes nautiques;
- D'un écho-sondeur ou d'un plomb de sonde.

7-3.3 Outre les prescriptions du 7-3.1 et du 7-3.2, les bateaux à équipage navigant dans la zone 1 doivent être pourvus:

- De feux de secours pour les feux de navigation;
- D'un récepteur radio pour l'écoute des informations météorologiques;
- D'une montre dans le poste de pilotage¹;
- D'une échelle de pilote;
- De couvercles pour fenêtres, claires-voies et orifices par lesquels l'eau peut pénétrer.

CHAPITRE 10B

TIMONERIE

10B-1 PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

10B-1.1 La commande et la surveillance des machines de propulsion et des installations de gouverne doivent être possibles de la timonerie². Les machines de propulsion munies d'un dispositif d'embrayage qui peut être commandé de la timonerie ou qui actionne une hélice orientable qui peut être commandée de la timonerie ne doivent pouvoir être mises en marche et arrêtées que depuis la salle des machines.

¹ Note du secrétariat: Il est proposé d'utiliser les termes «steering station» en anglais, «poste de gouverne» en français (comme dans le texte original du RVBR) et «rulevoy post» en russe (voir également le paragraphe 1 a) de l'article 9 dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/1).

² Note du secrétariat: Voir note 1 plus haut.

10B-1.2 La commande de chaque moteur de propulsion doit être assurée par un seul levier se déplaçant selon un arc de cercle dans un plan vertical sensiblement parallèle à l'axe longitudinal du bateau. Le déplacement de ce levier vers la proue du bateau doit provoquer la marche avant et son déplacement vers la poupe provoquer la marche arrière. L'embrayage³ et l'inversion du sens de la marche doivent s'effectuer par ce levier. La position «point mort» du levier doit être indiquée par un cran nettement perceptible ou par un repère bien visible. Le déplacement angulaire du levier de la position «point mort» à la position «marche avant toute» ainsi que de la position «point mort» à la position «marche arrière toute» ne doit pas dépasser 90°.

10B-1.3 La timonerie doit être munie de dispositifs de chauffage et d'aération réglables. L'aération ne doit pas être affectée par le dispositif d'obscurcissement de la timonerie.

10B-1.4 Les vitres utilisées dans les timoneries doivent avoir un taux de transmission de la lumière d'au moins 75 %.

10B-1.5 Dans des conditions normales d'exploitation, le niveau de pression acoustique du bruit propre du bateau, à l'emplacement de la tête de l'homme de barre, ne doit pas dépasser 70 dB (A). Toutefois, l'Administration peut autoriser un niveau de pression acoustique de 75 dB (A) à l'emplacement de la tête de l'homme de barre pour les bateaux ayant une longueur ne dépassant pas 30 m, sauf s'il s'agit de pousseurs.

10B-1.6 Pour le contrôle des feux de signalisation, des lampes témoins ou tout autre dispositif équivalent doivent être montés dans la timonerie, à moins que ce contrôle ne soit directement possible de la timonerie.

10B-2 VUE DÉGAGÉE

10B-2.1 La vue de la timonerie⁴ doit être suffisamment dégagée dans toutes les directions.

10B-2.2 On considère que la vue de la timonerie⁵ est suffisamment dégagée dans toutes les directions lorsque les conditions ci-après sont remplies:

- i) Champ de vision dégagé depuis le poste de l'homme de barre couvrant au moins 240° de l'horizon, dont 140° au moins dans le demi-cercle avant;
- ii) Absence de cadres de fenêtre, montants, etc., dans l'axe normal de vision de l'homme de barre;

³ Note du secrétariat: À la vingt-cinquième session du Groupe de travail SC.3/WP.3, la délégation de la Fédération de Russie n'était pas sûre que le terme «l'embrayage» en français ou «engaging» en anglais, figurant au paragraphe 10B.1.2, ait été traduit correctement par «pusk» en russe. Elle a proposé de reformuler ce terme en russe pour la quarante-septième session du Groupe de travail des transports par voie navigable.

⁴ Note du secrétariat: Voir note 1 plus haut.

⁵ Note du secrétariat: Voir note 1 plus haut.

- iii) Vue à travers la vitre dans l'axe normal de vision de l'homme de barre dégagée par tous les temps (pluie, neige ou gel) grâce à l'emploi de dispositifs appropriés;
- iv) Si, malgré un champ de visibilité de 240° ou supérieur, la vue suffisamment dégagée n'est pas assurée vers l'arrière, l'autorité compétente pour les visites des bateaux peut exiger des mesures supplémentaires et notamment l'installation de moyens optiques auxiliaires.

10B-2.3 La plage non visible devant le bateau à l'état lège ne doit pas excéder 250 m. Aux fins de la présente prescription, les moyens optiques de réduction de la plage non visible ne peuvent être pris en considération.

10B-3 PRESCRIPTIONS RELATIVES AU DISPOSITIF DE COMMANDE, D'INDICATION ET DE CONTRÔLE

10B-3.1 Les organes de commande doivent être faciles à mettre en position de marche. Cette position doit pouvoir être déterminée sans ambiguïté.

10B-3.2 Les instruments de contrôle doivent être très lisibles, quelles que soient les conditions d'éclairage à l'intérieur de la timonerie. Leur éclairage doit pouvoir être réglé de manière continue jusqu'à extinction, de façon que l'éclairage ne soit ni éblouissant, ni insuffisant.

10B-3.3 Il doit y exister un système pour tester les voyants lumineux.

10B-3.4 On doit pouvoir constater clairement si une installation est en service. Si le fonctionnement est signalé au moyen d'un voyant lumineux, celui-ci doit être vert.

10B-3.5 Tout défaut de fonctionnement ou toute défaillance d'installations pour lesquelles une surveillance est prescrite doit être signalé au moyen de voyants lumineux rouges.

10B-3.6 Un signal acoustique doit être émis en même temps que s'allume un des voyants lumineux rouges. Les signaux d'alarme acoustiques peuvent consister en un seul signal commun. Le niveau de pression acoustique de ce signal doit dépasser d'au moins 3 dB (A) le niveau de pression acoustique maximum du bruit ambiant dans la timonerie⁶.

10B-3.7 Le signal d'alarme acoustique peut être arrêté après constatation de la défaillance ou du défaut de fonctionnement. Cet arrêt ne doit pas empêcher le fonctionnement du signal d'alarme pour d'autres défauts de fonctionnement. Les voyants lumineux rouges ne doivent s'éteindre qu'après élimination du défaut de fonctionnement.

10B-3.8 Les dispositifs de contrôle et d'indication doivent être raccordés automatiquement, en cas de défaillance de leur alimentation, à une autre source d'énergie.

⁶ Note du secrétariat: Voir note 1 plus haut.

10B-3.9 Les installations de commande à distance de l'ensemble de l'installation de gouverne doivent être montées à demeure et disposées de manière que le cap choisi soit clairement visible. Si les installations de commande à distance sont débrayables, elles doivent être pourvues d'un dispositif indicateur signalant la situation «en service» ou «hors service». La disposition et la manœuvre des éléments de commande doivent être fonctionnels. Pour des installations auxiliaires de l'installation de gouverne tels que des boteurs actifs⁷, des installations de commande à distance non montées à demeure sont admises à condition que la commande de l'installation auxiliaire puisse être reprise à tout moment dans la timonerie au moyen d'un dispositif prioritaire.

10B-4 INSTALLATIONS DE RADAR ET CONTRÔLE DE LA VITESSE DE GIRATION

10B-4.1 Les appareils radar et les indicateurs de vitesse de giration doivent être d'un type agréé par les autorités compétentes. Les prescriptions de l'autorité compétente relatives à l'installation et au contrôle de fonctionnement doivent être respectées.

10B-4.2 L'emplacement de l'écran radar doit permettre au chef de bord, depuis son poste de travail, à la fois d'observer la situation autour du bateau sur l'écran et de conduire le bateau. La distance entre le poste de commande de bateau⁸ et l'écran radar ne doit pas être supérieure à 800 mm.

10B-4.3 Les télécommandes sans fil ne sont pas autorisées pour les installations radar.

10B-4.4 L'installation radar doit disposer d'un système intégré de contrôle de la capacité de fonctionnement permettant au chef de bord de détecter tout écart par rapport aux paramètres d'exploitation et de contrôler la justesse de réglage en l'absence de cibles radar.

10B-4.5 L'image radar doit être nettement contrastée, indépendamment des conditions d'éclairage dans le poste de timonerie. L'éclairage des organes de commande et de l'écran ne doit être d'une intensité telle qu'il aveugle le chef de bord occupé à la navigation.

10B-4.6 L'antenne radar doit être installée de manière à obtenir à l'écran la meilleure couverture possible de la route suivie par le bateau, sans angles morts sur un secteur compris entre 5° par bâbord et 5° par tribord et, si possible, de telle sorte que la vision de l'horizon ne soit pas obstruée par des superstructures, des tuyauteries ou d'autres aménagements.

10B-4.7 L'antenne radar doit être installée à une hauteur telle que la densité du flux de rayonnement haute fréquence sur les ponts découverts, où des personnes peuvent se trouver, ne dépasse pas les valeurs autorisées.

⁷ Note du secrétariat: Il est proposé de traduire les termes «boteurs actifs» par «active bow rudders» en anglais et par «aktivnye nosovye ruli» en russe.

⁸ Note du secrétariat: La traduction des termes «vessel's steering station» devrait être alignée sur celle des termes qui seront utilisés plus haut au paragraphe 7-3.3 et ailleurs dans le présent chapitre.

10B-4.8 L'installation radar d'un bateau doit être alimentée par une source d'énergie électrique principale et une source de secours.

10B-4.9 L'indicateur de vitesse de giration doit être placé devant l'homme de barre dans son champ de vision, et aussi près que possible de l'écran radar.

10B-4.10 En cas d'utilisation de régulateurs de la vitesse de giration, l'organe de commande de la vitesse de giration doit pouvoir être lâché dans n'importe quelle position sans que la vitesse choisie change. Le secteur de rotation de l'organe de commande doit être dimensionné de façon à garantir une précision suffisante de positionnement. La position «point mort» doit se distinguer nettement des autres positions. L'éclairage de l'échelle doit pouvoir être réglé de manière progressive.

10B-4.11 Les prescriptions ci-dessus peuvent faire l'objet de dérogations ou d'adjonctions pour autant que celles-ci visent à faciliter la tâche ou à améliorer les caractéristiques fonctionnelles et techniques des installations radar.

10B-5 INSTALLATION D'ALARME

10B-5.1 Le timonier doit avoir à sa portée un interrupteur de marche/arrêt commandant le signal d'alarme; un interrupteur revenant automatiquement à la position arrêt lorsqu'il est relâché n'est pas admis.

10B-5.2 Il doit exister une installation d'alarme générale ainsi qu'un système d'alarme indépendant permettant d'atteindre les ponts découverts, les emménagements, les salles des machines, les chambres des pompes, s'il y a lieu, et les autres locaux de service.

10B-5.3 Le niveau de pression acoustique du signal d'alarme doit être d'au moins 75 dB (A) dans les emménagements. Dans les salles des machines et les chambres des pompes, le signal d'alarme doit être constitué par un feu à éclat visible de tous côtés et nettement perceptible de toutes parts.

CHAPITRE 14

POUSSEURS⁹, BARGES DE POUSSAGE ET CONVOIS POUSSÉS ET REMORQUÉS

14-1 POUSSEURS

14-1.1 Les pousseurs doivent être équipés à l'avant d'un dispositif de poussage approprié conçu et équipé de façon que, dès le début des manœuvres de couplage:

- i) Le pousseur puisse prendre une position fixe par rapport aux barges poussées;

⁹ Dans le présent chapitre, le terme «pousseur» s'applique également aux barges automotrices conçues pour propulser un convoi poussé ou un bateau.

- ii) L'équipage puisse exécuter aisément et en toute sécurité les manœuvres nécessaires au couplage du pousseur aux barges.

14-1.2 Les pousseurs doivent être équipés d'au moins deux treuils spéciaux ou dispositifs d'accouplement équivalents qui doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:

- i) Tous les éléments du dispositif d'accouplement doivent pouvoir supporter les contraintes d'exploitation maximales imposées dans les conditions les plus dures susceptibles d'être rencontrées dans la zone de navigation pour laquelle le bateau est prévu;
- ii) Les dispositifs d'accouplement doivent permettre d'assurer un assemblage rigide avec le ou les bateaux poussés; pour les convois composés d'un bateau poussant et d'un seul bateau poussé, les dispositifs d'accouplement peuvent permettre une articulation contrôlée. Les installations de commande nécessaires à cet effet doivent absorber sans difficulté les forces à transmettre et doivent pouvoir être commandées facilement et sans danger. Pour ces installations de commande, les sections 10A-2 à 10A-4 sont applicables par analogie;
- iii) Le pousseur doit pouvoir être couplé tant à des barges chargées qu'à des barges vides;
- iv) Le dispositif d'accouplement doit être disposé sur le pont de manière à ne pas gêner le fonctionnement des autres appareils situés sur le pont, et aucune de ses parties ne doit dépasser la largeur hors-tout du bateau.

14-1.3 Les bateaux destinés à assurer la propulsion d'une formation à couple doivent être munis de bollards ou de dispositifs équivalents qui, par leur nombre et leur disposition, permettent d'une façon sûre la liaison de la formation.

14-2 BARGES DE POUSSAGE

14-2.1 Ne sont pas applicables aux barges de poussage sans installation de gouverne, logement, salles des machines ou chaudières le chapitre 5, la section 7-3, les chapitres 10A, 10B, X et 17.

14-2.2 Les barges de navires d'une longueur L inférieure ou égale à 40 m doivent, en outre, répondre aux prescriptions de construction suivantes:

- i) Les cloisons transversales étanches visées au paragraphe 4-2.1 ne sont pas exigées si la face frontale est capable de supporter une charge au moins égale à 2,5 fois celle qui est prévue pour la cloison d'abordage d'un bateau de navigation intérieure d'un même tirant d'eau, construit conformément aux prescriptions d'une société de classification agréée;
- ii) Par dérogation au paragraphe 5-6.1, les compartiments à double fond d'accès difficile ne doivent être épuisables que lorsque leur volume excède 5 % du déplacement d'eau de la barge de navire au plus grand enfoncement autorisé.

14-2.3 Les bateaux destinés à être déplacés dans des convois doivent être munis de dispositifs d'accouplement, de bollards ou de dispositifs équivalents qui, par leur nombre et leur disposition, assurent une liaison sûre avec le ou les autres bateaux du convoi¹⁰.

14-3 BATEAUX APTES AU REMORQUAGE

14-3.1 Les bateaux qui doivent être utilisés pour effectuer des opérations de remorquage doivent répondre aux conditions suivantes:

- i) Les appareils de remorquage doivent être disposés de telle sorte que leur utilisation ne compromette pas la sécurité du bateau, de l'équipage ou de la cargaison;
- ii) Les bateaux destinés au remorquage de renfort ou principal doivent être munis de dispositifs de remorquage: un treuil de remorquage ou un crochet de remorquage qui doit être capable de glisser, pour le treuil de remorquage, ou d'être dégagé de manière sûre, pour le crochet de remorquage, depuis le poste de gouverne¹¹;
- iii) Ces dispositifs de remorquage doivent être aménagés en avant du plan des hélices. Cette prescription ne s'applique pas aux bateaux dont la gouverne est assurée par des propulseurs cycloïdaux ou des unités de propulsion similaires;
- iv) Par dérogation aux prescriptions visées à l'alinéa *ii* ci-dessus, pour les bateaux qui doivent être utilisés au seul remorquage de renfort, un dispositif de remorquage tel qu'un bollard, qui doit être placé en avant du plan des hélices, peut être utilisé.

14-3.2 L'Administration du bassin peut limiter la longueur du bateau devant être utilisé pour le remorquage vers l'aval.

14-4 ESSAIS DES CONVOIS

14-4.1 En vue de la délivrance du certificat d'aptitude de pousseur ou d'automoteur apte à assurer la propulsion d'un convoi rigide et de l'inscription de la mention correspondante dans le certificat, l'autorité compétente décide si des convois doivent lui être présentés, désigne les convois à présenter et procède aux essais de navigation visés à la section X-2 avec le convoi dans la ou les formations demandées qui lui paraîtront les plus défavorables. Les exigences visées aux sections X-2 à X-10 doivent être remplies par ce convoi.

L'autorité compétente vérifie que l'assemblage rigide de tous les bateaux du convoi est assuré lors des manœuvres prescrites au chapitre X.

¹⁰ L'Administration ou l'autorité compétente pour la voie navigable peut prescrire une vitesse minimale pour tel ou tel secteur de la voie navigable.

¹¹ Note du secrétariat: Voir note 1 plus haut.

14-4.2 Si lors des essais visés à la section 14-4.1 ci-dessus des installations particulières se trouvant sur les bateaux poussés ou menés à couple sont utilisées, notamment des installations de gouverne, des installations de propulsion ou de manœuvre ou des accouplements articulés, pour satisfaire aux exigences visées aux sections X-2 à X-10, il faut mentionner dans le certificat du bateau assurant la propulsion du convoi les indications suivantes: formation, position, nom et numéro officiel des bateaux admis munis des installations particulières utilisées.

14-5 INSCRIPTIONS DANS LE CERTIFICAT

14-5.1 Si un bateau est destiné à pousser un convoi, ou être poussé dans un convoi, le certificat doit faire mention de sa conformité aux prescriptions applicables des sections 14-1 à 14-4 ci-dessus.

14-5.2 Les mentions ci-après doivent être portées dans le certificat du bateau destiné à assurer la propulsion d'un autre bateau ou d'un convoi:

- i) Les convois et formations admis;
- ii) Les types d'accouplement;
- iii) Les forces d'accouplement maximales transmises; et
- iv) Le cas échéant, la force de rupture minimale des câbles d'accouplement de la liaison longitudinale ainsi que le nombre de tours du câble sur le bollard.
