

Proposition modifiée de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 82/714/CEE du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ⁽¹⁾

(2000/C 365 E/08)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

COM(2000) 419 final — 97/0335(COD)

(Présentée par la Commission le 19 juillet 2000 conformément à l'article 250, paragraphe 2 du traité CE)

⁽¹⁾ JO C 105 du 6.4.1998, p. 1.

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL
DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 75, paragraphe 1,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

Inchangé

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité économique et social ⁽¹⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité, en coopération avec le Parlement européen,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

Considérant que la directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ⁽¹⁾ instaurait des conditions harmonisées de délivrance de certificats techniques pour les bateaux de la navigation intérieure dans tous les États membres; que, dans l'intérêt de la sécurité, ces conditions doivent être adaptées au progrès technique tout en tenant compte de l'évolution du réseau navigable de la Communauté.

(1) La directive 82/714/CEE du Conseil du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure ⁽²⁾ instaurait des conditions harmonisées de délivrance de certificats techniques pour les bateaux de la navigation intérieure dans tous les États membres, qui ne permettraient cependant pas la navigation sur le Rhin. En effet, demeurent en vigueur pour les bateaux de la navigation intérieure des prescriptions techniques différentes à l'échelle européenne. La coexistence de différentes réglementations internationales et nationales a fait obstacle jusqu'à présent aux efforts entrepris en vue d'une reconnaissance mutuelle des certificats de navigation nationaux sans inspection supplémentaire des bateaux étrangers. En outre, les normes contenues dans la directive 82/714/CEE ne correspondent plus en partie à l'état actuel de la technique.

⁽¹⁾ JO L 301 du 28.10.1982, p. 1.

⁽¹⁾ JO C 157 du 25.5.1998, p. 17.

⁽²⁾ JO L 301 du 28.10.1982, p. 1.

PROPOSITION INITIALE

Considérant que les conditions et les prescriptions techniques applicables à la délivrance de certificats pour bateaux de navigation intérieure au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin sont révisées depuis le 1^{er} janvier 1995. Pour des raisons de concurrence et de sécurité il est opportun d'adopter le champ d'application et la teneur de ces prescriptions techniques pour l'ensemble du réseau de la Communauté.

Considérant qu'il convient d'appliquer à tout le réseau navigable de la Communauté les certificats communautaires pour bateaux de navigation intérieure qui attestent la conformité intégrale des bateaux aux prescriptions techniques révisées susmentionnées.

Considérant qu'il est opportun de renforcer l'harmonisation des conditions de délivrance, par les États membres, de certificats supplémentaires communautaires pour la navigation sur les voies d'eau des zones 1 et 2 (estuaires) ainsi que de la zone 4.

Considérant qu'il convient de prévoir un régime transitoire pour les bateaux en service qui ne sont pas encore munis d'un certificat communautaire pour bateaux de navigation intérieure au moment de la première visite technique effectuée en vertu des prescriptions techniques révisées établies par la présente directive.

Considérant qu'il convient de déterminer, dans certaines limites et selon la catégorie de bateaux concernée, la durée de validité des certificats communautaires dans chaque cas spécifique.

Considérant que, afin d'accélérer l'adaptation des annexes de la directive au progrès technique, il s'impose d'instaurer les procédures prévues à cette fin par la décision 87/373/CEE du Conseil.

PROPOSITION MODIFIÉE

(2) Les prescriptions techniques figurant dans les annexes de la directive 82/714/CEE incorporent pour l'essentiel les dispositions dans le cadre de la Convention révisée pour la navigation du Rhin, dans la version approuvée en 1982 par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR). Les conditions et les prescriptions techniques applicables à la délivrance de certificats pour bateaux de navigation intérieure au titre de l'article 22 de la convention révisée pour la navigation du Rhin sont révisées depuis le 1^{er} janvier 1995. Elles sont reconnues comme reflétant l'état actuel de la technique et sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1995. Pour des raisons de concurrence et de sécurité il est opportun, dans l'intérêt même d'une harmonisation à l'échelle européenne, d'adopter le champ d'application et la teneur de ces prescriptions techniques pour l'ensemble du réseau navigable de la Communauté. Il convient à cet égard de prendre en compte les modifications intervenues dans le réseau communautaire de navigation intérieure.

(3) Il convient d'appliquer à tout le réseau navigable de la Communauté les certificats communautaires pour bateaux de navigation intérieure qui attestent la conformité intégrale des bateaux aux prescriptions techniques révisées susmentionnées.

(4) Il est opportun de renforcer l'harmonisation des conditions de délivrance, par les États membres, de certificats supplémentaires communautaires pour la navigation sur les voies d'eau des zones 1 et 2 (estuaires) ainsi que de la zone 4.

(5) Dans l'intérêt de la sécurité du transport de passagers, il est opportun d'étendre le champ d'application de la directive également aux bateaux à passagers affectés au transport de plus de douze passagers, à l'instar du Règlement de visite des bateaux du Rhin.

(6) Il convient de prévoir un régime transitoire pour les bateaux en service qui ne sont pas encore munis d'un certificat communautaire pour bateaux de navigation intérieure au moment de la première visite technique effectuée en vertu des prescriptions techniques révisées établies par la présente directive.

(7) Il convient de déterminer, dans certaines limites et selon la catégorie de bateaux concernée, la durée de validité des certificats communautaires dans chaque cas spécifique.

(8) Conformément à l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾, il convient que les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive soient arrêtées selon la procédure consultative prévue à l'article 3 de ladite décision.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

PROPOSITION INITIALE

Considérant qu'il est nécessaire que les dispositions de la directive 76/135/CEE du Conseil du 20 janvier 1976 sur la reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de la navigation intérieure ⁽¹⁾ demeurent applicables aux bateaux visés par elle, mais non visés par la présente directive,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

La directive 82/714/CEE est modifiée comme suit:

- 1) Le troisième tiret de l'article premier est remplacé par le texte suivant:

«— Zone 4: les autres voies d'eau de la Communauté figurant sur la liste du chapitre III de l'annexe I.».

- 2) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«1. La présente directive s'applique:

- aux bateaux d'une longueur égale ou supérieure à 20 mètres;
- aux bateaux dont le produit longueur × largeur × tirant d'eau, tel qu'il est défini à l'annexe II article 1.01, est égal ou supérieur à 100 m³;
- aux remorqueurs et pousseurs, même si leur longueur n'atteint pas 20 mètres ou que leur produit longueur × largeur × tirant d'eau, tel qu'il est défini à l'annexe II article 1.01, est inférieur à 100 m³, pour autant qu'ils aient été construits pour remorquer, pousser ou mener à couple les bateaux définis au premier tiret.

2. Sont exclus de la présente directive:

- les bateaux à passagers prévus pour le transport de 12 personnes maximum en plus de l'équipage,
- les bacs,
- les bateaux de plaisance d'une longueur inférieure à 24 mètres,
- les bateaux de service des autorités de contrôle et les bateaux de service d'incendie,
- les bateaux militaires,

⁽¹⁾ JO L 21 du 29.1.1976, p. 10.

PROPOSITION MODIFIÉE

(9) Il est nécessaire que les dispositions de la directive 76/135/CEE du Conseil du 20 janvier 1976 sur la reconnaissance réciproque des attestations de navigabilité délivrées pour les bateaux de la navigation intérieure ⁽¹⁾ demeurent applicables aux bateaux non visés par la présente directive,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Inchangé

⁽¹⁾ JO L 21 du 29.1.1976, p. 10.

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

— les navires de mer, y compris les remorqueurs et pousseurs de mer circulant ou stationnant sur les eaux fluvio-maritimes ou se trouvant temporairement sur les eaux intérieures, pour autant qu'ils soient munis des certificats suivants de navigation ou de sécurité en cours de validité:

- un certificat qui atteste la conformité à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), telle qu'elle a été modifiée, ou à une convention équivalente,
- un certificat qui atteste la conformité à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, telle qu'elle a été modifiée, ou à une convention équivalente et un certificat IOPP qui atteste la conformité à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), telle qu'elle a été modifiée,

ou,

- dans le cas de bateaux à passagers non visés par toutes ces conventions, un certificat délivré en vertu de la directive n° 97/.../CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.»

- dans le cas de bateaux à passagers non visés par toutes ces conventions, un certificat délivré en vertu de la directive 98/18/CE du Conseil établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.»

3) Les premier et second tirets de l'article 3 sont remplacés par le texte suivant:

Inchangé

«— d'un certificat délivré au titre de l'article 22 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin ou d'un certificat communautaire pour bateaux de navigation intérieure délivré après le 1^{er} juillet 1998 conformément à l'article 8 qui atteste la conformité totale du bateau aux prescriptions techniques de l'annexe II s'ils naviguent sur les voies d'eau de la zone R;

— d'un certificat communautaire pour bateaux de navigation intérieure délivré aux bateaux répondant aux dispositions de la présente directive et aux prescriptions techniques de l'annexe II s'ils naviguent sur les voies d'eau d'autres zones.»

4) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«1. Chaque État membre, sous réserve des dispositions de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et de l'approbation de la Commission agissant conformément à la procédure définie à l'article 19 paragraphe 3, peut adopter des prescriptions techniques complémentaires à celles de l'annexe II pour les bateaux naviguant sur les voies d'eau des zones 1 et 2, situées sur son territoire.

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

Ces prescriptions complémentaires sont limitées aux sujets énumérés à l'annexe Va et établies conformément aux dispositions de ladite annexe.

2. La conformité du bateau aux dites prescriptions complémentaires est précisée sur le certificat communautaire visé à l'article 3 ou, dans le cas visé à l'article 4 paragraphe 2, sur le certificat supplémentaire communautaire. Cette attestation de conformité est reconnue sur les voies d'eau communautaires de la zone correspondante.

3. Chaque État membre, sous réserve de l'approbation de la Commission agissant conformément à la procédure définie à l'article 19 paragraphe 3, autorise un allègement des prescriptions techniques de l'annexe II pour les bateaux qui naviguent exclusivement sur les voies d'eau de la zone 4, situées sur son territoire. Cet allègement est limité aux sujets énumérés à l'annexe Vb. Lorsque les caractéristiques techniques d'un bateau satisfont à ces allègements techniques, la restriction de la validité aux voies d'eau concernées de la zone 4 est indiquée dans le certificat communautaire ou, dans les cas visés à l'article 4 paragraphe 2, dans le certificat supplémentaire communautaire.»

5) Les alinéas suivants sont ajoutés à l'article 8 paragraphe 2:

«Si la première visite technique de cette nature est effectuée après le 1^{er} juillet 1998, tout non-respect des prescriptions établies à l'annexe II est mentionné dans le certificat communautaire. Lorsque les autorités compétentes estiment que ces manquements ne représentent pas un danger manifeste, les bateaux concernés peuvent continuer de naviguer jusqu'au remplacement ou à la modification des éléments ou parties du bateau certifiés non conformes aux prescriptions, à la suite de quoi ces éléments ou parties doivent satisfaire aux prescriptions de l'annexe II.

Le remplacement de pièces existantes par des pièces identiques ou par des pièces de technologie et de conception équivalentes lors de réparations et d'entretiens de routine ne doit pas être considéré comme un remplacement au sens du présent paragraphe.»

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

6) Le paragraphe suivant est ajouté à l'article 8:

«4. Le certificat communautaire est délivré aux bateaux initialement exclus du champ d'application de la présente directive et visés par elle en raison des modifications apportées à l'article 2 paragraphes 1 et 2 par la directive 98/.../CE, à la suite d'une visite technique qui sera effectuée à l'expiration du certificat en cours de validité du bateau, mais en tout état de cause le 30 juin 2008 au plus tard, afin de vérifier que le bateau satisfait aux prescriptions techniques énoncées à l'annexe II. Tout non-respect de ces prescriptions est précisé dans le certificat communautaire. Lorsque les autorités compétentes estiment que ces manquements ne représentent pas un danger manifeste, ces bateaux peuvent continuer de naviguer jusqu'au remplacement ou à la modification des éléments ou parties du bateau certifiés non conformes aux prescriptions, à la suite de quoi ces éléments ou parties doivent satisfaire aux prescriptions de l'annexe II.

Le remplacement de pièces existantes par des pièces identiques ou par des pièces de technologie et de conception équivalentes lors de réparations et d'entretiens de routine ne doit pas être considéré comme un remplacement au sens du présent paragraphe.»

7) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«1. La durée de validité du certificat communautaire est déterminée par l'autorité compétente pour la délivrance de ce certificat, dans chaque cas particulier. Toutefois, cette durée ne doit pas dépasser 5 ans pour les bateaux à passagers ou 10 ans pour les autres bateaux.

2. Chaque État membre peut délivrer, dans les cas visés aux articles 12 et 16 de la présente directive ainsi qu'au chapitre 2.05 de l'annexe II, des certificats communautaires provisoires dont la durée de validité ne dépasse pas 6 mois.»

8) La phrase suivante est ajoutée à l'article 13:

«Toutefois, les dispositions transitoires du chapitre 24 de l'annexe II s'appliquent au renouvellement de certificats communautaires délivrés avant le 1^{er} juillet 1998.»

9) La première phrase du deuxième alinéa de l'article 15 est remplacée par le texte suivant:

«À la suite de la visite, un nouveau certificat qui précise les caractéristiques techniques du bateau est délivré ou le certificat existant est modifié en conséquence.»

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

10) L'article 19 est remplacé par le texte suivant:

«1. Toute modification nécessaire pour adapter les annexes à la directive au progrès technique, aux évolutions en la matière qui découlent du travail d'autres organisations internationales, notamment de la Commission centrale pour la navigation du Rhin, pour veiller à ce que la délivrance des deux certificats visés à l'article 3 premier tiret se fonde sur des prescriptions techniques qui garantissent un niveau équivalent de sécurité ou pour tenir compte des cas visés à l'article 5 est adoptée par la Commission conformément à la procédure définie aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

2. La Commission est assistée par le comité institué à l'article 7 de la directive 91/672/CEE ⁽¹⁾ du Conseil, ci-après dénommé "le comité".

3. Le représentant de la Commission soumet au comité un projet des mesures à prendre. Le comité émet son avis sur le projet dans un délai que le président peut fixer, si nécessaire par voie de vote, en fonction de l'urgence de la question en cause. L'avis est consigné au procès-verbal; en outre, chaque État membre a le droit de faire consigner son avis au procès-verbal. La Commission accorde la plus grande importance à l'avis émis par le comité. Elle informe le comité de la suite réservée à son avis.»

11) L'article 20 est remplacé par le texte suivant:

«Pour les bateaux non visés par l'article 2 paragraphe 1, mais visés par l'article 1a de la directive n° 76/135/CEE, les dispositions de cette dernière s'appliquent.»

12) Les annexes I, II et III sont remplacées par les nouvelles versions reprises en annexe à la présente directive. Les annexes Va, Vb et VI, jointes à la présente directive, sont ajoutées à la directive.

⁽¹⁾ JO L 373 du 31.12.1991.

2. La Commission est assistée par le comité institué à l'article 7 de la directive 91/672/CEE ⁽¹⁾ du Conseil, composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure consultative prévue à l'article 3 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions de l'article 7 paragraphe 3 et de l'article 8 de celle-ci.»

Inchangé

⁽¹⁾ JO L 373 du 31.12.1991.

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer en même temps à la présente directive, au plus tard le 1^{er} juillet 1998 et en informent la Commission. Ils appliquent ces dispositions législatives, réglementaires et administratives à compter du 1^{er} juillet 1998.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

3. Les États membres déterminent le système de sanctions infligées en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en vertu de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir leur application. Les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives.

4. Les États membres notifient sur-le-champ à la Commission toutes dispositions de droit national qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive. La Commission en informe les États membres.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer en même temps à la présente directive, au plus tard un an après l'entrée en vigueur de la directive et en informent la Commission.

Inchangé

ANNEXE I

LISTE DES VOIES NAVIGABLES INTÉRIEURES DU RÉSEAU COMMUNAUTAIRE RÉPARTIES
GÉOGRAPHIQUEMENT EN ZONES 1, 2, 3 ET 4

CHAPITRE I

Zone 1

République fédérale d'Allemagne

Ems: d'une ligne qui relie le clocher de Delfzijl et le phare de Knock en direction du large jusqu'à 53° 30' de latitude nord et 6° 45' de longitude est, c'est-à-dire quelque peu au large de la zone de transbordement pour les vraquiers dans l'ancienne Ems (Alte Ems), compte tenu du traité de coopération Ems-Dollart.

Zone 2

République fédérale d'Allemagne

Ems: de la ligne allant de l'entrée du port vers Papenburg en franchissant l'Ems, qui relie l'usine de pompage de Diemen (Diemer Schöpfwerk) et l'ouverture de la digue à Halte jusqu'à la ligne qui relie les phares de Delfzijl et de Knock, compte tenu du traité de coopération Ems-Dollart.

Jade: à l'intérieur de la ligne qui relie le feu supérieur de Schillighörn et le clocher de Langwarden.

Weser: du pont de chemin de fer de Brême jusqu'à la ligne qui relie les clochers de Langwarden et de Cappel au bras secondaire Schweiburg, y compris les bras secondaires Kleine Weser, Rekumer-Loch/Rekumer-Loch et Rechter Nebenarm.

Elbe: de la limite inférieure du port de Hambourg jusqu'à la ligne qui relie la balise sphérique de Döse et la pointe nord-ouest du Hohe Ufer (Dieksand) avec les affluents Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau et Stör (à chaque fois de la digue de barrage à l'embouchure), y compris la Nebenelbe.

Meldorfer Bucht: à l'intérieur de la ligne qui relie la pointe nord-ouest du Hohe Ufer (Dieksand) et le musoir du mole ouest de Büsum.

Flensburger Förde: à l'intérieur de la ligne qui relie le phare de Kekenis et Birknack.

Eckernförder Bucht: à l'intérieur de la ligne qui relie Bocknis-Eck à la pointe nord-ouest du continent à Dänisch Nienhof.

Kieler Förde: à l'intérieur de la ligne qui relie le phare de Bülk et le monument aux morts de la marine de Laboe.

Leda: de l'entrée de l'avant-port de l'écluse maritime de Leer jusqu'à l'embouchure.

Hunte: du port de Oldenburg et de 140 mètres en aval du pont Amélie (Amalienbrücke) à Oldenburg jusqu'à l'embouchure.

Lesum: du pont de chemin de fer de Bremen-Burg jusqu'à l'embouchure.

Este: de la porte de barrage (Sperrtor) de Buxtehude jusqu'à la digue de barrage de Este.

Lühe: du moulin situé à 250 mètres en amont du pont routier de Marschdamm à Horneburg jusqu'à la digue de barrage de Lühe.

Schwinge: du pont pour piétons en aval du bastion de Guldenstern à Stade jusqu'à la digue de barrage de Schwinge.

Freiburger-Hafenriel: des écluses de Freiburg/Elbe jusqu'à l'embouchure.

Oste: de la retenue du moulin de Bremervörde jusqu'à la digue de barrage de Oste.

Pinnau: du pont de chemin de fer de Pinneberg jusqu'à la digue de barrage de Pinnau.

Krückau: du moulin à eau de Elmshorn jusqu'à la digue de barrage de Krückau.

Stör: de Pegel Rensing jusqu'à la digue de barrage de Stör.

Eider: du canal de Gieselau jusqu'à la digue de barrage de Eider.

Nord-Ostsee-Kanal (canal de Kiel): de la digue qui relie les musoirs de mole de Brunsbüttel jusqu'à la ligne qui relie les feux d'entrée de Kiel-Holtenu et les lacs Schirnauer See, Bergstedter See, Audorfer See, Obereidersee avec Enge, le canal navigable de Achterwehrer et le lac Flemhuder See.

Trave: du pont de chemin de fer et du pont Holsten (Stadttrave) à Lübeck jusqu'à la ligne qui relie les deux musoirs de mole extérieurs de Travemünde et le Pötenitzer Wick et le lac Dassower See.

Schlei: à l'intérieur de la ligne qui relie les musoirs de mole de Schleimünde.

Wismarbucht, Kirchsee.

Breitling, Salzhaff et port de Wismar: en direction du large, de la ligne qui relie les feux de Hohen Wieschendorf Huk et de Timmendorf et les feux de Gollwitz sur l'île de Poel et la pointe sud de la péninsule de Wustrow.

Unterwarnow et Breitling: en direction du large, de la ligne qui relie les points les plus au nord des moles ouest, central et est de Warnemünde.

Les eaux entourées par le continent et les péninsules de Darß et Zingst et les îles de Hiddensee et Rügen (y compris le port de Stralsund):

en direction du large jusqu'à:

- 54° 27' de latitude nord entre la péninsule de Zingst et l'île de Bock;
- la ligne qui relie la pointe nord de l'île de Bock et la pointe sud de l'île de Hiddensee;
- sur les îles de Hiddensee et de Rügen (Bug), la ligne qui relie la pointe sud-est de Neubessin et le Buger Haken.

Greifswald Bodden et port de Greifswald (avec Ryck): en direction du large, jusqu'à la ligne qui relie la pointe est de Thiessower Haken (Südperd) et la pointe est de l'île ou Ruden et qui se termine à la pointe nord de l'île de Usedom (54° 10' 37" de latitude nord, 13° 47' 51" de longitude est).

Eaux entourées par le continent et l'île de Usedom (rivière Peene, y compris le port de Wolgast, les eaux dormantes, le lagon de Stettin): en direction de l'est, jusqu'à la frontière germano-polonaise en franchissant le lagon de Stettin.

République française

Seine: à l'aval du pont Jeanne d'Arc à Rouen.

Garonne et Gironde: à l'aval du pont de pierre à Bordeaux.

Rhône: à l'aval du pont Trinquetaille à Arles et au-delà vers Marseille.

Dordogne: à l'aval du pont de pierre à Libourne.

Loire: à l'aval du pont haudaudine du bras de la Madeleine et à l'aval du pont Pirmil sur le bras de Pirmil.

Royaume des Pays-Bas

Dollard.

Ems.

Waddenzee: y compris les liaisons avec la mer du Nord.

IJsselmeer: y compris le Markermeer et l'IJmeer, mais à l'exception du Gouwzee.

Nieuwe Waterweg et Scheur.

Canal de Caland à l'ouest du port Benelux.

Hollandsch Diep.

Breediep, Beerkanaal et les ports reliés.

Haringvliet et Vuile Gat: y compris les voies navigables situées entre Goeree-Overflakkee, d'une part, et Voorne-Putten et Hoeksche Waard, d'autre part.

Hellegat.

Volkerak.

Krammer.

Grevelingenmeer et Brouwershavensche Gat: y compris toutes les voies navigables situées entre Schouwen-Duiveland et Goeree-Overflakkee.

Keten, Mastgat, Zijpe, Krabbenkreek, Escaut oriental et Roompot: y compris les voies navigables situées entre Walcheren, Beveland-Nord et Beveland-Sud, d'une part, et Schouwen-Duiveland et Tholen, d'autre part, à l'exception du canal Escaut-Rhin.

Escaut et Escaut occidental et son embouchure dans la mer: y compris les voies navigables situées entre la Flandre zélandaise, d'une part, et Walcheren et Beveland-Sud, d'autre part, à l'exception du canal Escaut-Rhin.

CHAPITRE II

Zone 3

République d'Autriche

Danube: de la frontière avec l'Allemagne à la frontière avec la Slovaquie.

Inn: de l'embouchure à la centrale électrique de Passau-Ingling.

Traun: de l'embouchure au kilomètre 1,80.

Enns: de l'embouchure au kilomètre 2,70.

March: jusqu'au kilomètre 6,00.

Royaume de Belgique

Escaut maritime (en aval de la rade d'Anvers).

République fédérale d'Allemagne

Danube: de Kelheim (kilomètre 2414,72) à la frontière germano-autrichienne.

Rhin: de la frontière germano-suisse jusqu'à la frontière germano-néerlandaise.

Elbe: de l'embouchure du canal Elbe-Seiten (Elbe-Seiten-Kanal) jusqu'à la limite inférieure du port de Hambourg.

Müritz.

République française

Rhin.

Royaume des Pays-Bas

Rhin.

Sneekmeer, Koevordermeer, Heegermeer, Fluessen, Slotmeer, Tjeukemeer, Beulakkerwijde, Belterwijde, Ramsdiep, Ketelmeer, Zwartmeer, Veluwemeer, Eemmeer, Gooimeer, Alkmaardermeer, Gouwzee, Buiten IJ, Afsloten IJ, Noord-zeekanaal, port d'IJmuiden, domaine portuaire de Rotterdam, Nieuwe Maas, Noord, Oude Maas, Beneden Merwede, Nieuwe Merwede, Dordtsche Kil, Boven Merwede, Waal, Bijlandsch Kanaal, Boven Rijn, Pannersdensch Kanaal, Geldersche IJssel, Neder Rijn, Lek, canal Amsterdam-Rhin, Veerse Meer, canal Escaut-Rhin de la frontière nationale à l'embouchure dans le Volkerak, Amer, Bergsche Maas, la Meuse en aval de Venlo, Gooimeer, Europort, canal de Caland (à l'est du port Benelux), Hartelkanaal.

CHAPITRE III

Zone 4*République d'Autriche*

Thaya: jusqu'à Bernhardsthal.

March: au-delà du kilomètre 6,00.

Royaume de Belgique

Tout le réseau belge, à l'exception des voies navigables de la zone 3.

République fédérale d'Allemagne

Toutes les voies navigables fédérales, à l'exception de celles des zones 1, 2 et 3.

République française

Tout le réseau français, à l'exception des voies navigables des zones 1, 2 et 3.

Royaume des Pays-Bas

Toutes les autres rivières, canaux et mers intérieures, non dénommés dans les zones 1, 2 et 3.

République italienne

Fleuve Po: de Plaisance (Piacenza) à l'embouchure.

Canal Milan-Crémone (Cremona), fleuve Po: section terminale reliée au Po de 15 km.

Fleuve Mincio: de Mantoue, Governolo au Po.

Idrovia Ferrarese: du Po (Pontelagoscuro), Ferrare (Ferrara) à Porto Garibaldi.

Canaux de Brondolo et de Valle: de Po di Levante à la lagune de Venise.

Canal Fissero-Tartaro-Canalbianco: de Adria à Po di Levante.

Littoral vénitien: de la lagune de Venise à Grado.

Grand-Duché de Luxembourg

Moselle.

ANNEXE II

Prescriptions techniques minimales applicables aux bateaux naviguant sur les voies des zones 1, 2, 3 et 4**PARTIE 1**

CHAPITRE 1

GÉNÉRALITÉS

Article 1.01

Définitions

Dans la présente Directive on désigne par

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 de navigation intérieure;
4. «navire de mer» un bateau admis et destiné essentiellement à la navigation maritime ou côtière;
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;
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 de poussage construite pour être transportée à bord de navires de mer et pour naviguer sur les voies de navigation intérieure;
18. «bateau à passagers» un bateau construit et aménagé pour le transport de plus de 12 passagers;
19. «bateau d'excursions journalières» un bateau à passagers sans cabines pour le séjour de nuit de passagers;

- 19 bis. «bateau à voile à passagers» un bateau à passagers construit et aménagé pour se mouvoir essentiellement au moyen de voiles;
20. «bateau à passagers à cabines» un bateau à passagers muni de cabines pour le séjour de nuit de passagers;
21. «engin flottant» un matériel flottant portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes, élévateurs;
22. «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;
23. «bâtiment de sport» un bateau autre qu'un bateau à passagers, destiné au sport ou à la plaisance;
24. «établissement flottant» une installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bain, dock, embarcadère, hangar pour bateaux;
25. «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;

Assemblages de bâtiments

26. «convoi» un convoi rigide ou un convoi remorqué;
27. «formation» la forme de l'assemblage d'un convoi;
28. «convoi rigide» un convoi poussé ou une formation à couple;
29. «convoi poussé» un assemblage rigide de bâtiments dont un au moins est placé devant le ou les deux bâtiments 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;
30. «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;
31. «convoi remorqué» un assemblage d'un ou de plusieurs bâtiments, établissements flottants ou matériels flottants qui est remorqué par un ou plusieurs bâtiments motorisés faisant partie du convoi;

Zones particulières des bâtiments

32. «salle des machines principales» le local où sont installés les moteurs de propulsion;
33. «salle des machines» un local où sont installés des moteurs à combustion;
34. «salle des chaudières» un local où est placée une installation destinée à produire de la vapeur ou un fluide thermique et qui fonctionne à l'aide d'un carburant;
35. «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;
36. «timonerie» le local où sont rassemblés les instruments de commande et de contrôle nécessaires à la conduite du bateau;
37. «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;
38. «cale» une partie du bateau, délimitée vers l'avant et vers l'arrière par des cloisons, ouverte ou fermée par des panneaux d'écoutilles, destinée soit au transport de marchandises en colis ou en vrac, soit à recevoir des citernes indépendantes de la coque;

39. «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;
40. «poste de travail» une zone dans laquelle l'équipage doit accomplir son activité professionnelle, y compris passerelle, mât de charge et canot;
41. «voie de circulation» une zone destinée à la circulation habituelle de personnes et de marchandises;

Termes de technique navale

42. «plan du plus grand enfoncement» le plan de flottaison qui correspond à l'enfoncement maximal auquel le bâtiment est autorisé à naviguer;
43. «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;
44. «franc-bord» ou «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;
45. «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 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;
46. «déplacement d'eau» ou «[V]» le volume immergé du bateau en m³;
47. «déplacement» ou «D» le poids total du bateau, cargaison comprise en t;
48. «coefficient de finesse du déplacement» ou « δ » le rapport entre le déplacement d'eau et le produit longueur · largeur · tirant d'eau T;
49. «surface latérale au-dessus de l'eau» ou «S» la surface latérale du bateau au-dessus de la ligne de flottaison en m²;
50. «pont de cloisonnement» le pont jusqu'auquel sont menées les cloisons étanches prescrites et à partir duquel est mesuré le franc-bord;
51. «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;
52. «cloison transversale» une cloison allant d'un bordage à l'autre;
53. «paroi» une surface de séparation, généralement verticale;
54. «paroi de séparation» une paroi non étanche à l'eau;
55. «longueur» ou «L» la longueur maximale de la coque en m, gouvernail et beaupré non compris;
56. «longueur hors tout» 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;
57. «longueur» ou «L_F» la longueur de la coque en m, mesurée au niveau du plus grand enfoncement du bateau;
58. «largeur» ou «B» la largeur maximale de la coque en m, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelets de défense, etc. non compris);
59. «largeur hors tout» la plus grande largeur du bâtiment en m, y compris toutes les installations fixes telles que roues à aubes, plinthes, dispositifs mécaniques ou analogues;
60. «largeur» ou «BF» la largeur de la coque en m, mesurée à l'extérieur du bordé au niveau du plus grand enfoncement du bateau;

61. «hauteur latérale» ou «H» la plus petite distance verticale entre l'arête supérieure de la quille et le point le plus bas du pont sur le côté du bateau;
62. «tirant d'eau» ou «T» la distance verticale entre le point le plus bas de la coque hors membrures ou de la quille et le plan du plus grand enfoncement du bateau;
63. «perpendiculaire avant» la verticale au point avant de l'intersection de la coque avec le plan du plus grand enfoncement;
64. «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;

Installations de gouverne

65. «installations de gouverne» tous les équipements nécessaires à la gouverne du bateau qui sont nécessaires pour obtenir la manoeuvrabilité prescrite au chapitre 5 du présent Règlement;
66. «gouvernail» le ou les gouvernails avec la mèche, y compris le secteur et les éléments de liaison avec l'appareil à gouverner;
67. «appareil à gouverner» la partie de l'installation de gouverne qui entraîne le mouvement du gouvernail;
68. «commande de gouverne» la commande de l'appareil à gouverner, entre la source d'énergie et l'appareil à gouverner;
69. «source d'énergie» l'alimentation en énergie de la commande de gouverne et du dispositif de conduite à partir du réseau de bord, des batteries ou d'un moteur à combustion interne;
70. «dispositif de conduite» les éléments constitutifs et les circuits relatifs à la conduite d'une commande de gouverne motorisée;
71. «installation de commande de l'appareil à gouverner» la commande de l'appareil à gouverner, son dispositif de conduite et sa source d'énergie;
72. «commande à main» une commande telle que le mouvement du gouvernail est entraîné par la manoeuvre manuelle de la roue à main, par l'intermédiaire d'une transmission mécanique ou hydraulique sans source d'énergie complémentaire;
73. «commande hydraulique à main» une commande à main à transmission hydraulique;
74. «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;
75. «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;

Propriétés de parties de constructions et de matériaux

76. «étanche à l'eau» un élément de construction ou un dispositif aménagé pour empêcher la pénétration de l'eau;
77. «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;
78. «étanche au gaz» un élément de construction ou un dispositif aménagé pour empêcher la pénétration de gaz ou de vapeurs;
79. «incombustible» un matériau qui ne brûle ni n'émet de vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer lorsqu'il est porté à une température d'environ 750 °C;
80. «difficilement inflammable» un matériau qui ne peut être enflammé que difficilement ou dont la surface ne peut être enflammée que difficilement et qui entrave la propagation du feu de manière appropriée;
81. «ignifuge» une partie de construction ou un dispositif qui répond à certaines exigences de résistance au feu;

Autres notions

82. Sont considérées comme «société de classification agréée»: Germanischer Lloyd, Bureau Veritas und Lloyd's Register of Shipping.
- 83 a) le «certificat communautaire» est le certificat qui, conformément à l'article 3 de la directive, est délivré par les autorités compétentes d'un État membre pour des bateaux qui répondent aux prescriptions techniques indiquées dans la présente annexe;
- 83 b) «certificat communautaire supplémentaire», conformément à l'article 4 paragraphe 2 de la directive, est requis en plus du certificat rhénan pour les voies d'eau des zones 1 et 2 ainsi que des zones 3 et 4, s'ils veulent bénéficier des allègements techniques prévus sur ces voies;
84. les «commissions des visite» sont les autorités compétentes désignées par les États membres, qui procèdent à la visite des bateaux sur base des dispositions indiquées dans cette annexe et qui délivrent le ou les certificats.

Article 1.02

(Sans contenu)

Article 1.03

(Sans contenu)

Article 1.04

(Sans contenu)

Article 1.05

(Sans contenu)

*Article 1.06***Prescriptions de caractère temporaire**

L'autorité compétente pourra, après avoir recours à la procédure prévue à l'article 19 de la directive, édicter des prescriptions de caractère temporaire, lorsqu'il apparaîtra indispensable, pour permettre des essais sans nuire à la sécurité ni au bon ordre de la navigation. Ces prescriptions auront une durée de validité de trois ans au maximum.

*Article 1.07***Instructions administratives aux Commissions de visite**

En vue de faciliter et d'uniformiser l'application de la présente Directive, des instructions administratives aux commissions de visite pourront être adoptées, après avoir recouru à la procédure prévue à l'article 19 de la Directive.

Ces instructions administratives seront portées à la connaissance des Commissions de visite par les autorités compétentes.

Les Commissions de visite devront se tenir à ces instructions administratives.

PARTIE II

CHAPITRE 15

DISPOSITIONS PARTICULIERES POUR LES BATEAUX A PASSAGERS*Article 15.01***Dispositions générales**

1. Les articles 4.01 à 4.04 et 8.06, chiffre 7, ne sont pas applicables.
2. Les bateaux ne possédant pas leurs propres moyens de propulsion ne sont pas admis au transport de passagers.
3. Pour les bateaux d'une longueur L_F égale ou supérieure à 25 m, la flottabilité en cas de voie d'eau doit être justifiée suivant l'article 15.02 pour toutes les situations de chargement prévues.
4. Sur tous les ponts, les locaux à passagers doivent se trouver en arrière du plan de la cloison d'abordage.
5. Les locaux dans lesquels est hébergé du personnel de bord doivent répondre par analogie aux articles 15.07 et 15.09.
6. a) Par dérogation à l'article 3.02, chiffre 1, lettre b), l'épaisseur minimale t_{mind} des tôles de fond, de bouchain et du bordé latéral des bateaux à passagers doit être déterminée selon la plus grande valeur des formules suivantes:

$$t_{1\text{mind}} = 0,006 \cdot a \cdot \sqrt{T} \text{ [mm]}$$

$$t_{2\text{mind}} = f \cdot 0,55 \cdot \sqrt{L_F} \text{ [mm]}$$

Dans ces formules

$$f = 1 + 0,0013 \cdot (a - 500), \text{ } a \text{ étant supérieur ou égal à } 400 \text{ mm,}$$

a = écartement des couples longitudinaux ou transversaux en [mm], lorsque l'écartement des couples est inférieur à 400 mm on prendra $a = 400$ mm.

La valeur la plus grande résultant des formules doit être prise comme épaisseur minimale. Les remplacements de tôles doivent être effectués lorsque l'épaisseur des tôles de fond ou du bordé latéral n'atteint plus la valeur minimale déterminée conformément à la prescription sus-mentionnée.

- b) La valeur minimale résultant des formules pour l'épaisseur des tôles peut être dépassée vers le bas lorsque la valeur admissible a été déterminée sur la base d'une preuve par le calcul d'une solidité suffisante de la coque et que ceci a été certifié.
- c) Toutefois l'épaisseur minimale ne doit descendre sous la valeur de 3 mm en aucun endroit de la coque.

*Article 15.01 bis***Bateaux à voile à passagers**

Les dispositions spéciales applicables aux bateaux à passagers ne valent pas pour les bateaux à voile à passagers. Pour ceux-ci, des dispositions spéciales adaptées seront arrêtées, conformément aux procédures du comité prévu à l'article 19 de la directive, et inscrites à la présente annexe.

*Article 15.02***Conditions fondamentales relatives au compartimentage du bateau**

1. La répartition des cloisons doit être telle qu'après envahissement d'un compartiment étanche quelconque, la coque ne s'enfonce pas au-dessus de la ligne de surimmersion et qu'il soit satisfait à l'article 15.04, chiffre 7.
2. Des fenêtres étanches peuvent être aménagées en dessous de la ligne de surimmersion à condition qu'elles ne puissent être ouvertes, que leur résistance soit suffisante et qu'elles satisfassent à l'article 15.07, chiffre 7.
3. Lors du calcul de stabilité en cas de voie d'eau, il faut prendre en compte les particularités de construction.

D'une façon générale, il convient de tabler sur une perméabilité des compartiments de 95 %.

S'il est établi par une note de calcul que, dans un compartiment quelconque, la perméabilité moyenne est inférieure à 95 %, la perméabilité calculée peut être substituée à cette valeur. Dans un tel calcul, les valeurs minimales suivantes doivent toutefois être respectées:

Locaux à passagers et locaux réservés à l'équipage	95 %
Salles des machines (y compris salles des chaudières)	85 %
Soutes de chargement, à bagages et à provisions	75 %
Doubles fonds, soutes à combustibles et autres soutes suivant que ces volumes doivent, d'après leur destination, être supposés remplis ou vides, la ligne de flottaison du bateau étant celle qui est donnée par la ligne de charge maximum de compartimentage	0 ou 95 %.

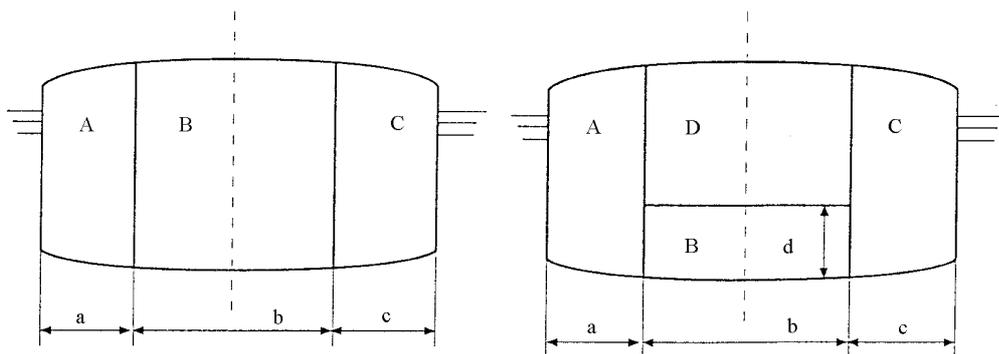
4. Entre la cloison d'abordage et la cloison de poupe, ne sont considérés comme compartiments étanches au sens du chiffre 1 que ceux d'une longueur d'au moins $0,10 L_F$ sans toutefois être inférieure à 4 m. La Commission de visite peut admettre des dérogations mineures à ce sujet.

Si un compartiment étanche est plus long qu'il n'est exigé par ce qui précède et qu'il est sous-compartimenté de manière à former des locaux étanches entre lesquels la longueur minimale est également respectée, ceux-ci peuvent être considérés pour le calcul de stabilité en cas de voie d'eau.

La longueur du premier compartiment en arrière de la cloison d'abordage peut être inférieure à $0,10 L_F$ ou à 4 m. Dans ce cas, le coqueron avant et le compartiment contigu doivent être considérés comme pouvant être envahis conjointement dans le calcul de stabilité. La distance entre la perpendiculaire avant et la cloison transversale arrière qui limite ce compartiment ne peut toutefois être inférieure à $0,10 L_F$ ou à 4 m.

La distance de la cloison d'abordage à la perpendiculaire avant doit être au moins égale à $0,04 L_F$ sans toutefois dépasser $0,04 L_F + 2$ m.

5. Lorsqu'un bateau à passagers présente un compartimentage longitudinal étanche, les dissymétries entre la cloison d'abordage et la cloison arrière doivent être prises en considération comme suit:
- à condition que les cloisons longitudinales soient distantes du bordé au niveau du plus grand enfoncement d'au moins $\frac{1}{5} B_F$ et distantes entre elles d'au moins $\frac{1}{6} B_F$, mais cependant pas moins de 1,50 m, le calcul de stabilité doit prendre en compte l'envahissement des compartiments A, B et C individuellement et l'envahissement simultané des compartiments A + B et B + C (voir croquis n° 1);
 - si le compartiment médian B comprend un pont étanche distant de plus de 0,50 m du fond du bateau, il n'est pas nécessaire de prendre en compte l'envahissement du compartiment D situé au-dessus de ce pont (voir croquis n° 2). Les conditions visées ci-dessus concernant la situation des cloisons longitudinales sont applicables.



Croquis n° 1

Croquis n° 2

a = au moins $\frac{1}{5} B_F$

b = au moins $\frac{1}{6} B_F$, mais pas moins de 1,50 m

c = au moins $\frac{1}{5} B_F$

d = au moins 0,50 m

Article 15.03

Cloisons transversales

1. Outre les cloisons prévues à l'article 3.03, chiffre 1, les cloisons transversales résultant du calcul de compartimentage sont obligatoires.

Les cloisons transversales prescrites doivent être étanches et s'élever jusqu'au pont de cloisonnement. En l'absence de pont de cloisonnement, ces cloisons doivent s'élever à une hauteur supérieure d'au moins 20 cm à la ligne de surimmersion. Les prescriptions de l'article 15.04, chiffre 8, doivent être remplies.

Les locaux à passagers et les locaux du personnel de bord doivent être séparés des salles des machines et des chaudières par des cloisons étanches au gaz.

2. Le nombre des ouvertures dans les cloisons transversales étanches selon le chiffre 1 doit être aussi réduit que le permettent le genre de construction et l'exploitation normale du bateau. Ces ouvertures et passages ne doivent pas influencer défavorablement la fonction d'étanchéité des cloisons.

Les cloisons d'abordage ne doivent pas avoir d'ouvertures ni de portes.

Les cloisons qui séparent les salles des machines des locaux à passagers ou des locaux du personnel de bord ne doivent pas avoir de portes.

3. Les portes de cloisons étanches manœuvrées à la main et non desservies à distance ne sont admissibles que là où les passagers n'ont pas accès. Elles doivent rester fermées en permanence et ne peuvent être ouvertes que momentanément pour un passage. Leur verrouillage rapide et sûr doit être assuré par des dispositifs appropriés. Les deux côtés des portes doivent être munis d'une inscription «Porte à fermer immédiatement après chaque passage».

Par dérogation à la première phrase, des portes de cloisons étanches manœuvrées à la main sont admissibles là où dans la zone des passagers si:

- a) la longueur du bateau L_F ne dépasse pas 40 m;
 - b) le nombre de passagers n'est pas supérieur à L_F ;
 - c) le bateau ne possède qu'un pont;
 - d) les portes sont accessibles directement à partir du pont et ne sont pas éloignées de plus de 10 m de l'accès au pont;
 - e) le bord inférieur de la porte se situe à 30 cm au moins au-dessus du plancher de la zone des passagers;
 - f) chaque compartiment est muni d'un système d'alarme pour le niveau du fond.
4. Les portes de cloison qui restent longtemps ouvertes doivent pouvoir être fermées sur place des deux côtés, ainsi que d'un endroit facilement accessible situé au-dessus du pont de cloisonnement. Après une fermeture opérée à distance, il faut que la porte puisse être ouverte de nouveau sur place et fermée d'une façon sûre. L'opération de fermeture ne doit pas être empêchée notamment par des tapis ou des garde-pieds.

En cas de commande à distance, la durée de l'opération de fermeture doit être d'au moins 30 secondes sans toutefois dépasser 60 secondes. Pendant l'opération de fermeture, un signal automatique d'alarme acoustique doit fonctionner à proximité de la porte. A l'endroit d'où s'opère la commande à distance, un dispositif doit indiquer si la porte est ouverte ou fermée.

5. Les portes de cloisons et leurs dispositifs d'ouverture et de fermeture doivent se trouver dans une zone limitée vers l'extérieur par un plan vertical se trouvant à une distance de $\frac{1}{5}$ de la largeur B_F parallèlement au bordé extérieur au niveau du plus grand enfoncement. La timonerie doit être équipée d'un système d'alarme optique qui fait office de dispositif de surveillance et qui s'allume lorsque la porte de cloison est ouverte.
6. Les canalisations comportant des orifices ouverts et les conduits d'aération doivent être établis de manière à ne donner lieu, en aucun cas de voie d'eau, à l'envahissement d'autres locaux ou de réservoirs. Si plusieurs compartiments sont en communication par des canalisations ou conduits d'aération ceux-ci doivent déboucher à un endroit approprié au-dessus de la ligne de flottaison correspondant à l'envahissement le plus défavorable. Si ce n'est pas le cas pour les canalisations, des dispositifs de fermeture actionnés à distance d'au-dessus du pont de cloisonnement doivent être prévus aux cloisons traversées.

Si un système de canalisation ne comporte pas d'orifice ouvert dans un compartiment, la canalisation est considérée comme intacte en cas d'endommagement de ce compartiment, si elle se trouve à l'intérieur de la zone de sécurité définie au chiffre 5 et à une distance de plus de 0,50 m du fond.

7. Si des ouvertures et portes telles que celles visées aux chiffres 2 à 6 sont admises, les consignes d'exploitation suivantes doivent être portées dans le certificat:

«Il doit être garanti par consigne au personnel du bateau qu'en cas de danger toutes les ouvertures et portes dans les cloisons étanches seront hermétiquement fermées sans délai.»

8. Une cloison transversale peut présenter une niche ou une baïonnette, pourvu que tous les points de la niche ou de la baïonnette se trouvent dans la zone de sécurité définie au chiffre 5.

Article 15.04

Stabilité du bateau intact et stabilité en cas de voie d'eau

1. Le demandeur doit justifier que la stabilité du bateau intact est suffisante par une note de calcul basée sur les résultats d'un essai de stabilité transversale et, si la Commission de visite le demande, d'un essai de giration.
2. La preuve par le calcul d'une stabilité suffisante du bateau intact sera considérée comme fournie si, avec son gréement complet, les soutes à combustible et les réservoirs à eau étant remplis à moitié, un franc-bord résiduel et une distance de sécurité résiduelle conformes au chiffre 7 étant maintenus et sous l'action simultanée

- a) d'un déplacement latéral des personnes dans les conditions définies au chiffre 4;
- b) d'une pression de vent dans les conditions définies au chiffre 5;
- c) de la force centrifuge résultant de la giration du bateau dans les conditions définies au chiffre 6;

le bateau présente un angle de bande qui ne dépasse pas 12°. Sous le seul effet du déplacement latéral des personnes, cet angle ne doit pas dépasser 10°.

La Commission de visite peut exiger que le calcul soit également établi pour d'autres degrés de remplissage des soutes et des réservoirs.

3. Pour les bateaux d'une longueur L_F inférieure à 25 m, la preuve par le calcul d'une stabilité suffisante du bateau intact exigée au chiffre 2 peut être remplacée par un essai de charge réalisé avec le poids de la moitié du nombre maximum de personnes autorisé et le chargement le plus défavorable des soutes à combustible et des réservoirs à eau. Ce poids doit être disposé, à partir du bordé, sur la surface libre du pont à l'usage des passagers, à raison de $3\frac{3}{4}$ personnes par m^2 . Lors de cet essai, la gîte ne doit pas dépasser 7° et le franc-bord et la distance de sécurité subsistants ne doivent pas être inférieurs respectivement à $0,05 B + 0,20$ m et à $0,05 B + 0,10$ m.
4. Le moment résultant du déplacement latéral des personnes (M_p) est la somme des moments pour chaque pont accessible aux passagers. Il doit être calculé de la façon suivante:

- a) Pour les ponts libres:

$$M_{p_n} = c_p \cdot b \cdot P \text{ [kNm]}.$$

Dans cette formule

c_p coefficient ($c_p = 1,5$) [m/s^2];

b la plus grande largeur utile du pont, mesurée à une hauteur de 0,50 m;

P masse totale des personnes admises sur le pont considéré en t.

- b) Pour les ponts occupés par des éléments fixes:

Pour calculer le déplacement latéral des personnes sur les ponts occupés en partie par des éléments fixes, tels que bancs, tables, canots, petits abris, il faut appliquer une charge de $3\frac{3}{4}$ personnes par m^2 de surface de pont libre; pour les bancs, il faut considérer 0,50 m de largeur et 0,75 m de profondeur par passager.

Le calcul doit être effectué pour un déplacement vers tribord aussi bien que vers bâbord.

Dans le cas de plusieurs ponts, la répartition sur ceux-ci du poids total des personnes doit être faite de la façon la plus défavorable au point de vue de la stabilité. Pour les bateaux à cabines, on admet que celles-ci sont inoccupées pour le calcul du déplacement latéral des personnes.

Le centre de gravité d'une personne doit être pris à une hauteur de 1 m au-dessus du point le plus bas du pont à $1/2 L_F$ sans tenir compte de la tonture et de la courbure du pont et en admettant une masse de 75 kg par personne.

5. Le moment résultant de la pression du vent M_v doit être calculé selon la formule suivante:

$$M_v = p_v \cdot S \left(l_v + \frac{T}{2} \right) \text{ [kNm]}$$

Dans cette formule,

p_v pression spécifique du vent, de 0,1 kN/m²;

S surface latérale du bateau au-dessus du plan du plus grand enfoncement, en m²;

l_v distance du centre de gravité de la surface latérale du bateau S au plan du plus grand enfoncement, en m.

6. Le moment résultant de la force centrifuge par suite de giration du bateau doit être calculé selon la formule suivante:

$$M_{gi} = C_{gi} \cdot \frac{D}{L_F} \left(\bar{H}_g - \frac{T}{2} \right) \text{ [kNm]}$$

Dans cette formule,

C_{gi} un coefficient ($C_{gi} = 5$) [m²/s²];

\bar{H}_g distance entre le centre de gravité et la ligne de quille, en m.

Lorsque l'angle de gîte pendant la giration est vérifié par un essai, la valeur ainsi déterminée peut être introduite dans le calcul. Cet essai doit être réalisé à la moitié de la vitesse maximum du bateau, à chargement complet, et sur le rayon de giration le plus petit possible dans ces conditions.

7. Le bateau étant sous l'angle de gîte résultant des sollicitations visées au chiffre 2, lettres a) à c), un franc-bord d'au moins 0,20 m doit subsister.

Pour les bateaux dont les fenêtres latérales peuvent être ouvertes ou dont le bordé comporte d'autres ouvertures non garanties contre la pénétration de l'eau, une distance de sécurité d'au moins 0,10 m doit subsister

8. La preuve par le calcul d'une stabilité suffisante en cas de voie d'eau est considérée comme fournie si, à tous les stades intermédiaires et au stade final d'envahissement, le moment de redressement M_R défini par

$$M_R = C_R \cdot \overline{MG}_{rés} \cdot \sin \varphi \cdot D \text{ [kNm]}$$

est supérieur au moment de gîte $M_g = 0,2 M_p$ [kNm].

Dans ces formules

C_R coefficient ($C_R = 10$) [m/s²];

$\overline{MG}_{rés}$ hauteur métacentrique réduite à l'état envahi en m;

φ le plus petit des deux angles suivants: angle pour lequel la première ouverture d'un compartiment non immergé commence à être immergé ou angle pour lequel le pont de cloisonnement commence à être immergé;

M_p = moment résultant du déplacement latéral des personnes visé au chiffre 4.

*Article 15.05***Calcul du nombre de passagers résultant de la surface de pont libre**

1. Si les articles 15.04 et 15.06 sont remplis, la Commission de visite fixe comme suit le nombre maximum de passagers autorisé:

a) La somme des surfaces de pont libre normalement réservées à bord au séjour des passagers est prise comme base de calcul.

Toutefois, les surfaces de pont des cabines et des cabinets de toilette ainsi que celles des locaux servant en permanence ou temporairement à l'exploitation du bateau, même si elles sont accessibles aux passagers, ne doivent pas être comprises dans le calcul. En outre, les locaux situés sous le pont principal ne doivent pas être pris en considération. Toutefois les locaux descendant sous le pont principal et comportant de grandes fenêtres au-dessus de celui-ci peuvent être compris dans le calcul.

b) Doivent être soustraites de la somme des surfaces calculées selon la lettre a):

- les surfaces des couloirs, des escaliers et autres communications;
- les surfaces sous les escaliers;
- les surfaces occupées en permanence par des agrès ou par des meubles;
- les surfaces sous les canots, les radeaux et embarcations de sauvetage, même s'ils sont placés à hauteur telle que les passagers puissent se tenir en dessous de ceux-ci;
- les petites surfaces, notamment celles entre les sièges, les tables, qui ne sont pas utilisables effectivement.

c) Une charge de 2,5 passagers est à considérer par m^2 en surface de pont libre déterminée selon les lettres a) et b); cette charge est cependant de 2,8 passagers pour les bateaux d'une longueur L_F de moins de 25 m.

2. Le nombre maximum de passagers autorisé doit être affiché à bord sur des pancartes bien lisibles apposées à des endroits bien apparents. Pour les bateaux à cabines qui sont également exploités pour des excursions journalières, les nombres de passagers doivent être calculés comme bateau d'excursions journalières et comme bateau à cabines et mentionnés au certificat.

Pour chacun de ces nombres de passagers, les articles 15.02 et 15.04 doivent être remplis.

Pour les bateaux à cabines exclusivement utilisés pour des voyages avec nuitées, le nombre d'emplacements de couchage pour passagers est déterminant.

*Article 15.06***Distance de sécurité, franc-bord et marques d'enfoncement**

1. La distance de sécurité doit être au moins égale à la somme:

- a) de l'enfoncement latéral supplémentaire, mesuré au bordé extérieur, résultant de l'angle de gîte autorisé et
- b) de la distance de sécurité résiduelle prescrite à l'article 15.04, chiffres 2 et 7.

Pour les bateaux sans pont de cloisonnement, la distance de sécurité doit être au moins de 0,50 m.

2. Le franc-bord doit être au moins égal à la somme:

- a) de l'enfoncement latéral supplémentaire, mesuré au bordé extérieur, résultant de l'angle de gîte calculé selon l'article 15.04, chiffre 2, et
- b) du franc-bord résiduel prescrit à l'article 15.04, chiffres 2 et 7.

Le franc-bord doit être au moins de 0,30 m.

3. Le plan du plus grand enfoncement doit être déterminé de manière à respecter la distance de sécurité prescrite au chiffre 1, le franc-bord prescrit au chiffre 2, ainsi que les articles 15.02 à 15.04. Toutefois, pour des raisons de sécurité, la Commission de visite peut assigner un franc-bord supérieur ou une distance de sécurité supérieure.

4. Une marque d'enfoncement doit être apposée de chaque côté du bateau conformément à l'article 4.04. L'apposition de paires de marques supplémentaires ou d'un marquage continu est autorisée. L'emplacement de ces marques doit être clairement spécifié dans le certificat.

Article 15.07

Installations pour passagers

1. Les parties des ponts destinées aux passagers et qui ne sont pas des espaces clos doivent être entourées d'un bastillage ou d'une rambarde d'au moins 1,00 m de hauteur. La rambarde doit être aménagée de telle sorte que les enfants ne puissent tomber au travers. Les ouvertures et installations utilisées pour accéder au bateau ou en sortir, de même que les ouvertures pour le charger ou le décharger, doivent être munies d'un dispositif de sécurité approprié.

Les passerelles de débarquement doivent avoir une largeur d'au moins 0,60 m et être équipées de chaque côté d'un garde-fou.

2. a) Les couloirs de communication et les escaliers ainsi que les portes et issues destinées à l'usage des passagers doivent avoir une largeur disponible d'au moins 0,80 m. Pour les portes des cabines de passagers et d'autres petits locaux cette largeur peut être réduite à 0,70 m.

Lorsqu'une partie du bateau ou un local destiné aux passagers n'est desservi que par un seul couloir ou escalier de communication, la largeur disponible de ceux-ci doit être d'un mètre au moins. Sur les bateaux d'une longueur L_F inférieure à 25 m, la Commission de visite peut autoriser une dimension de 0,80 m.

Pour les locaux ou groupes de locaux prévus pour plus de 80 passagers, la somme des largeurs de toutes les issues prévues pour les passagers et devant être utilisées par ceux-ci en cas de besoin doit être au moins de 0,01 m par passager.

- b) Les locaux ou groupes de locaux prévus ou aménagés pour 30 passagers ou plus ou comportant des couchettes pour 12 passagers ou plus doivent avoir au moins deux issues. Une porte étanche dans une cloison aménagée conformément à l'article 15.03, chiffres 2, 4 ou 5, donnant accès à un compartiment voisin à partir duquel le pont supérieur peut être atteint, est considérée comme issue.

Ces issues doivent être aménagées de façon adéquate. Si la largeur totale des issues visées à la lettre a) est déterminée par le nombre de passagers, la largeur de chaque issue doit être au moins de 0,005 m par passager. Sauf sur les bateaux à cabines, une de ces deux issues peut être remplacée par deux issues de secours.

Si des locaux se trouvent au-dessous du pont principal, ils doivent comporter au moins une issue ou, le cas échéant, une issue de secours donnant directement vers celui-ci ou à l'air libre. Cette exigence ne s'applique pas aux cabines.

Les issues de secours doivent avoir une ouverture disponible d'au moins $0,36 \text{ m}^2$ et la longueur du plus petit côté doit être d'au moins 0,50 m.

- c) Les escaliers sous le pont principal doivent être situés à l'intérieur de deux plans verticaux de chaque bord à une distance du bord d'au moins $\frac{1}{5}$ de B_F . Cette distance n'est pas obligatoire lorsqu'il y a au moins un escalier de chaque côté du bateau dans le même local. Les escaliers doivent être munis de mains-courantes de chaque côté; pour les escaliers d'une largeur inférieure à 0,90 m une seule main-courante suffit.

3. Les portes des salles de séjour pour passagers, à l'exception des portes ouvrant sur des couloirs, doivent pouvoir s'ouvrir vers l'extérieur ou être construites comme portes coulissantes; elles ne doivent pas pouvoir être fermées à clef ou verrouillées pendant la navigation par des personnes non autorisées.

Les portes des cabines doivent être réalisées de manière à pouvoir à tout moment être déverrouillées également de l'extérieur.

4. Les voies d'évacuation et les issues de secours doivent être clairement indiquées; ces indications doivent être éclairées par l'éclairage de secours.

5. A bord des bateaux admis à transporter jusqu'à 300 passagers, il doit y avoir au moins un cabinet d'aisance par 150 passagers. A bord des bateaux admis à transporter plus de 300 passagers, il doit y avoir des cabinets d'aisance séparés pour chaque sexe, à raison d'un au moins pour 200 passagers.

6. L'entrée des personnes non autorisées dans les parties du bateau qui ne sont pas destinées aux passagers, en particulier les accès à la timonerie et aux salles des machines et moteurs, doit être interdite. Les accès de ces parties du bateau doivent en outre être munis, en un endroit bien apparent, d'une inscription «entrée interdite» ou d'un symbole correspondant.

7. Seuls le verre trempé, le verre feuilleté ou un matériau synthétique admis du point de vue de la protection contre l'incendie peuvent être utilisés pour les vitres des fenêtres situées dans la zone accessible aux passagers.

Article 15.08

Prescriptions particulières pour les moyens de sauvetage

1. A bord des bateaux à passagers, doit se trouver le nombre de bouées de sauvetage qui résulte du tableau ci-après:

L_F en m	Nombre maximum de passagers admis	Nombre de bouées de sauvetage
jusqu'à 25	jusqu'à 200	3
plus de 25 à 35	plus de 200 jusqu'à 300	4
plus de 35 à 50	plus de 300 jusqu'à 600	6
plus de 50	plus de 600 jusqu'à 900	8
—	plus de 900 à 1 200	10
—	plus de 1 200	12

Pour la fixation du nombre de bouées de sauvetage, c'est la valeur la plus élevée résultant de la première ou de la deuxième colonne qui est déterminante.

La moitié des bouées de sauvetage prescrites doivent être munies d'une ligne flottante d'au moins 30 m de long.

2. A bord des bateaux d'une longueur L_F de moins de 25 m, il doit y avoir, outre les bouées de sauvetage prescrites au chiffre 1, des moyens de sauvetage individuels ou collectifs pour la totalité du nombre maximum de passagers autorisé pour le mode d'utilisation du bateau ainsi que pour le personnel de service du bateau. Si la flottabilité en cas de voie d'eau a été vérifiée, les prescriptions visées au chiffre 3 doivent être appliquées.
3. Les moyens de sauvetage doivent être rangés à bord de manière qu'en cas de besoin ils puissent être atteints facilement et sûrement. Les emplacements de rangement cachés doivent être clairement signalés.
4. Les moyens de sauvetage individuels sont les bouées de sauvetage et gilets de sauvetage ainsi que les blocs de sauvetage et le matériel d'équipement approprié visés à l'article 10.05, qui sont à même de supporter une personne se trouvant dans l'eau.

Les blocs de sauvetage et le matériel d'équipement approprié doivent

- avoir une force de sustentation en eau douce d'au moins 100 N;
- être fabriqués dans un matériau approprié et être résistants à l'huile et aux produits dérivés de l'huile, ainsi qu'aux températures inférieures ou égales à 50 °C;
- être munis de dispositifs appropriés permettant de les saisir et
- être de couleur orange fluorescent ou posséder des surfaces fluorescentes en permanence d'au moins 100 cm².

Les moyens de sauvetage individuels gonflables doivent être contrôlés conformément aux instructions du fabricant.

5. Les moyens de sauvetage collectifs sont les canots, les radeaux de sauvetage et le matériel d'équipement approprié qui sont à même de supporter plusieurs personnes se trouvant dans l'eau. Ils doivent
- posséder une inscription indiquant l'utilisation et le nombre de passagers, pour lequel ils sont agréés;
 - avoir une force de sustentation en eau douce d'au moins 100 N par personne;
 - prendre et conserver une assiette stable et, à cet égard, être munis de dispositifs appropriés permettant de les saisir pour le nombre de personnes indiquées;
 - être fabriqués dans un matériau approprié et être résistants à l'huile et aux produits dérivés de l'huile, ainsi qu'aux températures inférieures ou égales à 50 °C;
 - être de couleur orange fluorescent ou posséder des surfaces fluorescentes en permanence de 100 cm²;
 - à partir de leur lieu de rangement, pouvoir être mis à l'eau rapidement et sûrement par une seule personne.

6. Les engins de sauvetage gonflables doivent en outre
 - a) se composer d'au moins deux compartiments à air séparés;
 - b) se gonfler automatiquement ou par commande manuelle lors de la mise à l'eau;
 - c) prendre et conserver une assiette stable quelle que soit la charge à supporter, même avec la moitié seulement des compartiments à air gonflés;
 - d) être contrôlés conformément aux instructions du fabricant.

Article 15.09

Protection et lutte contre l'incendie dans la zone des passagers

1. Les ponts séparant entre eux des locaux à passagers ou ces locaux des salles des machines et de la timonerie, les cloisons et parois entre locaux à passagers et salles des machines ainsi qu'entre locaux à passagers et cuisines doivent être ignifuges.

Les cloisons et portes entre les couloirs et les cabines ainsi qu'entre les cabines elles-mêmes doivent être ignifuges.

Les cloisons de séparation entre les couloirs et les cabines doivent s'étendre de pont à pont ou s'élever jusqu'à un plafond résistant au feu.

Si des installations de diffusion d'eau appropriées sont aménagées, les prescriptions des alinéas 2 et 3 ci-dessus ne sont pas obligatoires.

Les espaces libres au-dessus des plafonds, sous des planchers et derrière les revêtements doivent être subdivisés à intervalles de 10 m au plus par des éléments de construction résistants au feu.

2. La disposition des escaliers, sorties et issues de secours doit être telle qu'en cas d'incendie dans un local quelconque, les autres locaux puissent être évacués en toute sécurité.

Les escaliers y compris les marches doivent comporter une charpente en acier ou en un autre matériau équivalent non inflammable. Les marches de l'escalier doivent être difficilement inflammables.

Sur les bateaux à cabines, ils doivent se trouver à l'intérieur d'une cage pourvue de parois ignifuges avec portes ignifuges à fermeture automatique.

Un escalier ne reliant que deux ponts peut ne pas être entouré d'une cage dans la mesure où l'un de ces ponts est entouré de cloisons ignifuges avec des portes ignifuges à fermeture automatique ou si des dispositifs de diffusion d'eau appropriés sont installés.

Les cages d'escaliers doivent avoir une liaison directe avec les couloirs et les ponts extérieurs.

3. Il y a lieu de tenir compte des risques accrus d'incendie dans les cuisines, les salons de coiffure et les parfumeries conformément aux prescriptions des autorités compétentes.

4. Les peintures, vernis et autres produits de traitement de surface utilisés dans les locaux intérieurs, ainsi que les matériaux servant au revêtement et à l'isolation doivent être d'un type difficilement inflammable. En cas d'incendie, ils ne doivent pas donner lieu à un dégagement dangereux de fumée ou de gaz toxique.

Les systèmes d'ouverture des portes doivent pouvoir fonctionner pendant un temps suffisamment long en cas d'incendie.

5. Les couloirs de plus de 40 m de longueur doivent être subdivisés par des parois ignifuges munies de portes à fermeture automatique, à intervalles de 40 m au plus.

6. Les portes ignifuges à fermeture automatique ouvertes en service normal doivent pouvoir être fermées à partir d'un endroit occupé en permanence par le personnel du bateau et pouvoir être fermées sur place.

7. Les installations d'aération et de ventilation doivent être réalisées de façon à prévenir une propagation du feu par ces installations. Les ouvertures d'entrée et de sortie de l'air doivent pouvoir être fermées.

Les conduits continus doivent être subdivisés, à intervalles de 40 m au plus, par des clapets coupe-feu.

Si des conduits d'aération ou de ventilation traversent des cloisons de cages d'escalier ou de salles des machines, ils doivent être pourvus de clapets coupe-feu au passage de ces cloisons.

Les ventilateurs incorporés doivent pouvoir être mis hors service à partir d'un poste central situé en dehors de la salle des machines.

8. Sur les bateaux à cabines, toutes les cabines et tous les locaux de séjour pour passagers et pour les membres de l'équipage 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.
9. Les bateaux à passagers doivent être munis d'une installation d'extinction d'incendie comprenant:
 - a) une pompe d'incendie fixe actionnée par un moteur;
 - b) une canalisation d'extinction avec un nombre suffisant de prises d'eau;
 - c) un nombre suffisant de manches d'incendie.

Les installations d'extinction doivent être réalisées et dimensionnées de telle sorte que tout endroit du bateau puisse être atteint à partir de deux prises d'eau différentes au moins, de chacune au moyen d'une seule manche d'incendie de 20 m de longueur au plus. La pression à la prise d'eau doit être d'au moins 3 bar. Sur le pont le plus élevé, une longueur de jet d'au moins 6 m doit pouvoir être atteinte.

Les pompes d'incendie ne doivent pas être installées devant la cloison d'abordage. Si la pompe d'incendie est installée dans la salle des machines principales, il doit y avoir une seconde pompe d'incendie motorisée, installée en dehors de cette salle et qui puisse être utilisée indépendamment des installations de la salle des machines. Cette pompe peut être une pompe portative.

Les pompes normales de service et de lavage du pont ainsi que les tuyauteries de lavage du pont peuvent être englobées dans l'installation d'extinction pour autant qu'elles y sont appropriées.

Sur les bateaux à cabines d'une longueur L_F inférieure à 25 m et sur les bateaux d'excursions journalières d'une longueur L_F inférieure à 40 m, les dérogations suivantes sont admises:

- a) il n'est pas exigé que la pompe d'incendie soit installée à demeure;
 - b) si la pompe d'incendie est installée dans la salle des machines principales, une seconde pompe n'est pas exigée;
 - c) il suffit que tout endroit du bateau puisse être atteint à partir d'une prise d'eau au moyen d'une seule manche d'incendie de 20 m au plus.
10. En complément aux extincteurs prescrits à l'article 10.03, chiffre 1, les extincteurs suivants au moins doivent se trouver à bord:
 - a) un extincteur par 120 m² de surface de plancher de salons, salles-à-manger et locaux de séjour semblables;
 - b) un extincteur pour chaque groupe de 10 cabines, complet ou non.

Ces extincteurs complémentaires doivent être placés et répartis sur le bateau de telle sorte qu'en tout temps, si un foyer d'incendie se déclare à n'importe quel endroit du bateau, un extincteur puisse être atteint directement.

Article 15.10

Dispositions complémentaires

1. L'éclairage ne peut être assuré que par des installations électriques.
2. Il doit y avoir une installation électrique de secours au sens de l'article 9.18, chiffre 2.
3. S'il n'est pas possible de s'entendre directement entre la timonerie et les locaux de séjour de l'équipage, les locaux d'exploitation, l'avant et l'arrière du bateau et les accès pour passagers, des installations de communication permettant une liaison sûre et sans encombre dans les deux sens doit être prévue.

4. Les bateaux d'une longueur L_F de 40 m ou plus ou admis au transport de plus de 75 passagers doivent être munis de haut-parleurs permettant d'atteindre tous les passagers.

5. Sur les bateaux à cabines, il doit y avoir une installation d'alarme. Celle-ci doit comprendre

a) une installation d'alarme pour le commandement du bateau et l'équipage.

Cette alarme ne doit être donnée que dans les locaux affectés au commandement du bateau et à l'équipage et doit pouvoir être arrêtée par le commandement du bateau. L'alarme doit pouvoir être déclenchée au moins aux endroits suivants:

- dans chaque cabine;
- dans les couloirs, les ascenseurs et les cages d'escalier, de manière que la distance au déclencheur le plus proche n'excède pas 10 m, avec au moins un déclencheur par compartiment étanche;
- dans les salons, salles-à-manger et locaux de séjour similaires;
- dans les salles des machines, les cuisines et autres locaux analogues exposés au danger d'incendie.

b) une installation d'alarme pour passagers.

Cette alarme doit être clairement perceptible sans confusion possible dans tous les locaux accessibles aux passagers. Elle doit pouvoir être déclenchée de la timonerie et d'un endroit occupé en permanence par le personnel.

Les déclencheurs d'alarme doivent être protégés contre une utilisation intempestive.

6. Les bateaux à cabines doivent être équipés d'une installation radiotéléphonique permettant la communication avec le réseau téléphonique public.

7. Les locaux et emplacements suivants au moins doivent être pourvus d'un éclairage suffisant:

- a) les emplacements où des moyens de sauvetage collectifs sont conservés et ceux où ils sont normalement préparés pour l'utilisation;
- b) les voies d'évacuation, les accès pour passagers, les couloirs, les ascenseurs et les escaliers des logements, de la zone des cabines et des logements;
- c) les indications des voies d'évacuation et des issues d'évacuation;
- d) les salles des machines et leurs issues;
- e) la timonerie;
- f) le local affecté à la source de courant de secours;
- g) les emplacements où se trouvent les extincteurs et des pompes d'incendie;
- h) les locaux dans lesquels les passagers et l'équipage se rassemblent en cas de danger.

8. Sur les bateaux à cabines, le plan de sécurité précisant pour les cas d'urgence les tâches de l'équipage et du personnel conformément aux prescriptions de police en vigueur, doit se trouver à bord. Les tâches doivent être indiquées pour les cas suivants:

- a) en cas de voie d'eau;
- b) en cas d'incendie à bord;
- c) en cas d'évacuation des passagers;
- d) en cas d'un homme à l'eau.

Le plan de sécurité doit comprendre un plan du bateau sur lequel sont notamment représentés de manière claire et précise:

- a) les équipements de sauvetage et de sécurité;
- b) les portes étanches situées sous le pont et l'emplacement de leurs commandes, ainsi que d'autres ouvertures telles que celles visées à l'article 15.03, chiffres 2 et 6;
- c) les portes résistantes au feu;
- d) les volets d'incendie;
- e) les installations d'alarme;
- f) le système avertisseur d'incendie;
- g) les installations d'extinction et les extincteurs;
- h) les voies d'évacuation et les issues de secours;
- i) la source de courant de secours;
- j) les organes de commande des installations de ventilation;
- k) le raccordement au réseau à terre;
- l) les organes de fermeture des tuyauteries d'alimentation en combustible;
- m) les installations à gaz liquéfiés;
- n) les installations des haut-parleurs;
- o) les installations de radiotéléphonie.

Le plan de sécurité et le plan du bateau visés doivent porter le visa de la Commission de visite et être affichés à des emplacements appropriés de manière à être bien visibles.

9. Sur les bateaux à cabines un plan général d'évacuation doit être affiché à l'intention des passagers à des endroits appropriés. Ce plan peut toutefois être combiné avec le plan de sécurité prescrit au chiffre 8.

Les instructions nécessaires relatives au comportement des passagers en cas d'alarme, d'incendie, d'avarie et d'évacuation ainsi que l'indication de l'emplacement des moyens de sauvetage doivent se trouver dans chaque cabine.

Ces instructions doivent être formulées en allemand, en anglais, en français et en néerlandais.

10. Pour les bateaux à coque de bois, d'aluminium ou de matériau synthétique, les salles des machines doivent être construites en matériaux visés à l'article 3.04, chiffres 3 et 5, ou être équipées d'une installation d'extinction fixée à demeure au sens de l'article 10.03, chiffre 5.

Article 15.11

Installations de collecte et d'élimination des eaux usées

1. Les bateaux à passagers qui disposent de plus de 50 lits pour passagers doivent être équipés, soit de réservoirs de collecte des eaux usées, soit de stations d'épuration de bord.
2. Les citernes de collecte des eaux usées doivent avoir un volume suffisant. Les citernes doivent être pourvues d'un dispositif permettant de mesurer leur contenu. Pour vider les citernes, il doit y avoir des pompes et tuyauteries propres au bateau par lesquelles les eaux usées peuvent être évacuées vers des postes d'amarrage situés des deux côtés du bateau. Les tuyauteries doivent être munies de raccords d'évacuation des eaux usées conformément à la norme européenne EN 1306.
3. Les stations d'épuration de bord doivent pouvoir garantir à leur sortie en permanence et sans dilution préalable la valeur limite conformément aux prescriptions de police en vigueur et doivent être équipés d'un dispositif de prise d'échantillons.