



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3
2 décembre 2009

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

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

Trente-sixième session

Genève, 10-12 février 2010

Point 7 a) de l'ordre du jour provisoire

**RÉSOLUTION N° 61, «RECOMMANDATIONS RELATIVES
À DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES HARMONISÉES
À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE APPLICABLES AUX
BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE»**

Amendements au chapitre premier, «Dispositions générales»

Proposition présentée par l'Autriche

Note du secrétariat

À sa trente-cinquième session, le Groupe de travail a examiné une proposition de l'Autriche concernant des amendements qu'il était proposé d'apporter au chapitre premier, ainsi qu'au chapitre 2 et à l'appendice II de la résolution n° 61, en vue d'harmoniser davantage la résolution n° 61 avec la Directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/24). La proposition ayant été soumise tardivement, le Groupe de travail a décidé d'en poursuivre l'examen à sa session suivante (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/70, par. 27).

Le présent document reproduit une proposition actualisée de l'Autriche concernant les amendements au chapitre premier de la résolution n° 61 qui tient compte des derniers amendements apportés à la Directive 2006/87/CE.

I. AMENDEMENTS À LA SECTION 1-2, «DÉFINITIONS»

1. S'agissant de la mise en vigueur du numéro européen unique d'identification des bateaux, les États membres de l'Union européenne (UE) et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) travaillent actuellement à l'élaboration d'une base de données internationale sur les coques de navires afin de faire connaître à toutes les autorités compétentes dans le domaine de l'homologation des bateaux et au Service d'information fluviale ces numéros uniques et les données nécessaires à l'identification d'un bâtiment. Compte tenu des règles de confidentialité de l'Union européenne, seuls les États membres de l'UE et en vertu d'accords administratifs, la Suisse, pourront bénéficier d'un accès direct à cette base de données. Dans un deuxième temps, il est prévu de mettre en place un échange direct de données électroniques avec des pays tiers. L'utilisation des mêmes définitions, par exemple des types de bateaux, est une condition préalable à l'échange de données au plan international.

2. L'Autriche propose par conséquent d'aligner les définitions de la résolution n° 61 sur celles de la Directive 2006/87/CE modifiée par la Directive 2008/126/CE et du Règlement de visite des bateaux du Rhin. Pour que des pays extérieurs à l'UE participent à l'échange international de données dans le cadre de la base de données européenne sur les coques de bateaux, il est indispensable que les définitions concernant les types de bateaux (n^{os} 2 à 28 de la présente proposition) soient harmonisées. Toutefois, il est important d'harmoniser également d'autres définitions: l'harmonisation des réglementations s'avérera inutile si celles-ci sont fondées sur des définitions différentes.

3. Il est proposé en annexe un nouveau texte pour la section 1-2. Les dispositions qui ont été ajoutées au texte original sont indiquées en caractères gras et le texte à supprimer est biffé.

Annexe

1-2 DÉFINITIONS

Types de bateau bâtiment

1. **«bâtiment»: un bateau ou un engin flottant;**
- ~~1.2.~~ «bateau»: un bateau de navigation intérieure ou un navire de mer;
- ~~2.3.~~ «bateau de navigation intérieure»: un bateau destiné exclusivement ou essentiellement à naviguer sur les voies d'eau intérieures;
4. **«navire de mer»: un bateau autorisé à naviguer en mer;**
5. **«automoteur»: un automoteur ordinaire ou un automoteur-citerne;**
6. **«automoteur-citerne»: un bateau destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, construit pour naviguer isolément par ses propres moyens mécaniques de propulsion;**
7. **«automoteur ordinaire»: un bateau autre qu'un automoteur-citerne destiné au transport de marchandises, construit pour naviguer isolément par ses propres moyens mécaniques de propulsion;**
8. **«péniche de canal»: un bateau de navigation intérieure qui ne dépasse pas la longueur de 38,5 m et la largeur de 5,05 m et qui navigue habituellement sur le canal du Rhône au Rhin;**
- ~~3.9.~~ «remorqueur»: un bateau spécialement construit pour effectuer le remorquage;
- ~~4.10.~~ «pousseur»: un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé;
- ~~5.~~ «chaland»: un chaland ordinaire ou un chaland-citerne 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;
- ~~6.~~ «barge de poussage»: une barge-citerne ou une barge ordinaire construite ou spécialement aménagée pour être poussée et non munie de moyens mécaniques de propulsion ou munie de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements lorsqu'elle ne fait pas partie d'un convoi poussé;
- ~~7.~~ «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;
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 d'eau intérieures;

18. «bateau à passagers»: un bateau d'excursions journalières ou un bateau à cabines construit et aménagé pour le transport de plus de 12 passagers;

19. «bateau à passagers à voiles»: un bateau à passagers construit et aménagé pour être propulsé aussi par des voiles;

20. «bateau d'excursions journalières»: un bateau à passagers sans cabines pour le séjour de nuit de passagers;

21. «bateau à passagers à cabines»: un bateau à passagers muni de cabines pour le séjour de nuit de passagers;

22. «bateau rapide»: un bateau motorisé, à l'exclusion des menues embarcations, pouvant atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau dormante, lorsque ceci figure dans son certificat de bateau un bâtiment motorisé pouvant atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau;

23. «engin flottant»: une construction flottante portant des installations destinées à travailler, telles que grues, dragues, sonnettes, élévateurs;

24. «bâtiment de chantier»: un bateau approprié et destiné d'après son mode de construction et son équipement à être utilisé sur les chantiers tel qu'un refouleur, un chaland à clapets ou un chaland-ponton, un ponton ou un poseur de blocs;

25. «bateau de plaisance»: un bateau autre qu'un bateau à passagers, destiné au sport ou à la plaisance;

~~13.~~26. «canot de service»: un canot destiné au transport, au sauvetage, au repêchage et au travail;

27. «établissement flottant»: une installation flottante qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'établissement de bain, dock, embarcadère, hangar pour bateaux;

28. «matériel flottant»: un radeau ou une construction, un assemblage ou objet apte à naviguer, autre qu'un bateau, un engin flottant ou un établissement flottant;

~~15.~~ «bateau à pont découvert»: un bateau qui n'a pas de superstructure sur le pont de franc-bord;

~~16.~~ «bateaux transportant des conteneurs fixés»: bateaux dont tous les conteneurs transportés sont fixés et qui disposent des équipements nécessaires pour fixer les conteneurs à la satisfaction de l'Administration;

Assemblages de ~~bateau~~ **bâtiment**

~~16.~~29. «convoi»: un convoi rigide ou un convoi remorqué;

~~17.~~30. «formation»: la forme de l'assemblage d'un convoi;

~~18.~~31. «convoi rigide»: un convoi poussé ou une formation à couple;

~~19.~~32. «convoi poussé»: un assemblage rigide de ~~bateaux~~ **bâtiments** dont un au moins est placé devant le ou les deux ~~bateaux~~ **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 ~~bateau~~ **bâtiment** poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée;

~~20.~~33. «formation à couple»: un assemblage de ~~bateaux~~ **bâtiments** accouplés latéralement de manière rigide, dont aucun ne se trouve devant celui qui assure la propulsion de l'assemblage;

~~21.~~34. «convoi remorqué»: un assemblage d'un ou de plusieurs ~~bateaux~~ **bâtiments**, établissements flottants ou matériels flottants qui est remorqué par un ou plusieurs ~~bateaux~~ **bâtiments** motorisés faisant partie du convoi;

Zones particulières des bâtiments

~~22.~~ «compartiment des machines»: la partie du bateau où sont situées les machines principales et auxiliaires. Le compartiment des machines se subdivise comme suit;

~~23.~~**35.** «salle des machines principales»: le local où sont ~~installées les machines principales~~
installés les moteurs de propulsion;

~~24.~~**36.** «salle des machines»: un local où sont ~~installées seulement les machines auxiliaires, c'est-à-dire des moteurs à combustion interne~~
installés des moteurs à combustion;

~~25.~~**37.** «salle des chaudières»: un local où est placée une installation qui fonctionne à l'aide d'un combustible et qui est destinée à produire de la vapeur ou à chauffer un fluide thermique;

~~26.~~—«superstructure»: une structure pontée située sur le pont de franc bord, s'étendant d'un côté à l'autre du bateau ou dont les murailles ne sont pas en retrait des murailles du bateau de plus de 4 % de la largeur (B);

~~Une superstructure fermée est une superstructure:~~

~~ayant des cloisons fermées suffisamment robustes, assemblées de manière permanente avec le pont de manière à être étanches à l'eau;~~

~~dont les ouvertures d'accès éventuelles pratiquées dans lesdites cloisons sont munies de portes étanches à l'eau;~~

~~dont toutes les autres ouvertures pratiquées dans les parois extérieures sont munies de fermetures étanches à l'eau;~~

~~La hauteur d'une superstructure est la distance moyenne mesurée verticalement sur la muraille depuis le dessus des barrots du pont de franc bord jusqu'au dessus des barrots du pont de la superstructure;~~

~~La longueur d'une superstructure est la longueur moyenne de la partie de la superstructure comprise dans la longueur (L);~~

~~Si la superstructure est en retrait latéralement par rapport aux murailles du bateau, la longueur doit être affectée d'un coefficient correspondant au rapport entre la largeur de la superstructure au milieu de sa longueur et la largeur du bateau en ce même point;~~

~~Le gaillard et la dunette sont des superstructures qui s'étendent respectivement jusqu'aux perpendiculaires avant et arrière;~~

38. «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;

~~27.~~—«rouf»: une structure pontée située sur le pont de franc bord ou sur le pont de la superstructure, dont les murailles ne sont pas en retrait des murailles du bateau de plus de 4 % de la largeur (B);

~~28.~~**39.** «timonerie»: le local où sont rassemblés les instruments de commande et de contrôle nécessaires à la conduite du bateau;

~~29.40.~~ «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;

~~30.41.~~ «local à passagers»: les locaux destinés aux passagers à bord et les zones fermées telles que les locaux de séjour, bureaux, boutiques, salons de coiffure, séchoirs, buanderies, saunas, toilettes, salles de bain, passages, couloirs de communication et les escaliers non isolés par des cloisons;

~~31.42.~~ «station de contrôle»: une timonerie, un local comportant une installation ou des parties d'une installation électrique de secours ou un local comportant un poste occupé en permanence par des membres du personnel de bord ou de l'équipage, par exemple pour les systèmes avertisseurs d'incendie et les commandes à distance de portes ou de clapets coupe-feu;

~~32.43.~~ «cage d'escalier»: la cage d'un escalier intérieur ou d'un ascenseur;

~~33.44.~~ «local d'habitation»: un local d'un logement ou un local à passagers. À bord des bateaux à passagers, les cuisines ne sont pas considérées comme étant des locaux d'habitation;

~~34.45.~~ «cuisine»: un local comportant une cuisinière ou un poste de cuisson similaire;

~~35.46.~~ «magasin»: un local destiné au stockage de liquides inflammables ou un local où sont entreposés les stocks et d'une surface supérieure à 4 m²;

~~36.47.~~ «cale»: une partie du bateau, délimitée vers l'avant et vers l'arrière par des cloisons, ouverte ou fermée par des panneaux d'écoutes, destinée soit au transport de marchandises en colis ou en vrac, soit à recevoir des citernes indépendantes de la coque;

~~37.48.~~ «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;

49. «poste de travail»: une zone dans laquelle l'équipage doit accomplir son activité professionnelle, y compris passerelle, mât de charge et canot;

~~38.50.~~ «voie de circulation»: une zone destinée à la circulation habituelle de personnes et de marchandises;

~~39.51.~~ «zone de sécurité»: la zone limitée vers l'extérieur par un plan vertical parallèle au bordé extérieur se trouvant à une distance de celui-ci égale à 1/5 de la largeur BF au niveau du plus grand enfoncement;

~~40.52.~~ «aires de rassemblement»: des aires du bateau qui sont particulièrement protégées et dans lesquelles se tiennent les passagers en cas de danger;

~~41.53.~~ «aires d'évacuation»: une partie des aires de rassemblement du bateau à partir de laquelle il peut être procédé à l'évacuation de personnes;

Termes de technique navale

42.—«machines principales»: machines destinées à entraîner les appareils de propulsion et/ou à assurer la fonction principale du bateau;

43.—«machines auxiliaires»: machines qui permettent de faire fonctionner les machines principales et qui fournissent au bateau toutes les formes d'énergie nécessaires au fonctionnement des divers systèmes et installations du bateau;

45.54. «plan du plus grand enfoncement»: le plan de flottaison qui correspond à l'enfoncement maximal auquel le **bateau bâtiment** est autorisé à naviguer;

46.55. «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 **bateau bâtiment** n'est plus considéré comme étanche;

47.56. «distance de sécurité résiduelle»: en cas de gîte du bateau, la distance verticale entre la surface du plan d'eau et le point le plus bas du côté immergé, au-dessus duquel le bateau ne peut plus être considéré comme étant étanche à l'eau;

48.—«creux sur quille (D)»: la distance mesurée verticalement de la face supérieure de la quille plate à la face supérieure du barrot au livet milieu du pont de franc-bord sur le côté du bateau;

49.57. «franc-bord» («F»): la distance mesurée verticalement au milieu du bateau entre le bord supérieur de la marque de la ligne de pont définie au paragraphe 4 4.1.1 et le plan du plus grand enfoncement **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;**

50.58. «franc-bord résiduel»: la distance verticale, en cas de gîte du bateau, entre la surface du plan d'eau et l'arête du pont au point le plus bas du côté immergé ou, en l'absence de pont, au point le plus bas de l'arête supérieure du bordé fixe;

56.—«pont de franc-bord»: le pont à partir duquel est mesuré le franc-bord est normalement le pont complet le plus haut exposé aux intempéries, jusqu'où s'étendent les cloisons étanches de la coque, et au-dessous duquel toutes les ouvertures pratiquées dans les murailles du bateau sont équipées de moyens permanents de fermeture étanche;

Sur les bateaux ayant un pont de franc-bord discontinu, on prend comme pont de franc-bord la partie la plus basse du pont exposé, et son prolongement parallèlement à la partie supérieure du pont;

52.59. «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;

53.60. «déplacement d'eau» (« ∇ »): le volume immergé du bateau en m³;

- ~~54~~**61.** «déplacement» (« Δ »): la masse totale du bateau, cargaison comprise en t;
- ~~55~~**62.** «coefficient de finesse» («CB»): le rapport entre le déplacement d'eau et le produit longueur LF, largeur BF et tirant d'eau T;
- ~~56~~**63.** «surface latérale au-dessus de l'eau» («SV»): la surface latérale du bateau au-dessus de la ligne de flottaison en m²;
- ~~57~~**64.** «pont de cloisonnement»: le pont jusqu'auquel sont menées les cloisons étanches prescrites et à partir duquel est mesuré le franc-bord;
- ~~58~~**65.** «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;
- ~~59~~**66.** «cloison transversale»: une cloison allant d'un bordage à l'autre;
- ~~60~~**67.** «paroi»: une surface de séparation, généralement verticale;
- ~~61~~**68.** «paroi de séparation»: une paroi non étanche à l'eau;
- ~~62~~**69.** «longueur» («L»): la longueur maximale de la coque en m, gouvernail et beaupré non compris;
- 70.** «longueur hors tout» («LHT»): 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;
- ~~63~~**71.** «longueur dans la ligne de flottaison» («LF»): la longueur de la coque en m, mesurée au niveau du plus grand enfoncement du bateau;
- ~~64~~**72.** «largeur» («B»): la largeur maximale de la coque en m, mesurée à l'extérieur du bordé (roues à aubes, bourrelets de défense, etc., non compris);
- ~~65~~**73.** «largeur hors tout» («BHT»): la plus grande largeur du bâtiment en m, y compris toutes les installations fixes telles que roues à aubes, plinthes, des dispositifs mécaniques ou analogues;
- ~~66~~**74.** «largeur dans la ligne de flottaison» («BF»): la largeur de la coque en m, mesurée à l'extérieur du bordé au niveau du plus grand enfoncement du bateau;
- ~~67~~**75.** «hauteur latérale» («H»): la plus petite distance verticale en m entre l'arête inférieure des tôles de fond ou de la quille et le point le plus bas du pont sur le côté du bateau;
- ~~44~~**76.** «tirant d'eau» («T»): la distance verticale en m entre le point le plus bas de la coque à l'arête inférieure des tôles de fond ou de la quille et le plan du plus grand enfoncement du bateau;
- ~~68~~**77.** «perpendiculaire avant»: la verticale au point avant de l'intersection de la coque avec le plan du plus grand enfoncement;

~~69.78.~~ «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;

~~70.~~ «cargaison liquide»: tous les liquides se trouvant à bord, y compris le chargement, les approvisionnements, le lest, etc.;

~~71.~~ «avitaillement»: chargements utilisés au cours de l'exploitation du bateau (combustible, lubrifiants, eau douce, provisions, etc.);

~~72.~~ «bateau léger»: bateau entièrement équipé, avec systèmes et mécanismes remplis, mais sans cargaison, ni passagers, ni lest liquide ou avitaillement;

~~73.~~ «angle critique (φ_{ff}): angle d'inclinaison pour lequel l'eau commence à pénétrer dans les locaux intérieurs du bateau par les ouvertures non protégées, mais ne dépassant pas l'angle pour lequel le bord du franc-bord est submergé ou pour lequel le milieu du bouchain sort de l'eau;

~~74.~~ «angle de chavirement φ_e »: angle d'inclinaison pour lequel le bateau commence à chavirer sous l'effet du moment d'inclinaison;

~~75.~~ «angle d'inclinaison admissible φ_{adm} »: angle qui ne doit pas être dépassé et qui doit être prescrit par l'organe compétent pour le type de bateau correspondant. En principe il correspond à la valeur de l'angle φ_{ff} , mais il ne doit pas dépasser la valeur de l'angle de chavirement φ_e ;

~~76.~~ «milieu du bateau»: Le milieu du bateau est situé au milieu de la longueur (L);

Installations de gouverne¹

~~77.79.~~ «installation de gouverne»: tous les équipements nécessaires à la gouverne du bateau qui sont nécessaires pour obtenir la manœuvrabilité prescrite au chapitre 5 de la présente directive;

~~78.80.~~ «gouvernail»: le ou les gouvernails avec la mèche, y compris le secteur et les éléments de liaison avec l'appareil à gouverner;

~~79.81.~~ «appareil à gouverner»: la partie de l'installation de gouverne qui entraîne le mouvement du gouvernail;

~~80.82.~~ «commande de gouverne»: la commande de l'appareil à gouverner, entre la source d'énergie et l'appareil à gouverner;

~~81.83.~~ «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;

¹ Les définitions des termes ci-après ont été supprimées de la présente section et insérées dans la section intitulée «Autres termes»: appareil radar, ECDIS intérieur, appareil ECDIS intérieur, mode information, mode navigation.

~~82.84.~~ «dispositif de conduite»: les éléments constitutifs et les circuits relatifs à la conduite d'une commande de gouverne motorisée;

~~83.85.~~ «installation de commande de l'appareil à gouverner»: la commande de l'appareil à gouverner, son dispositif de conduite et sa source d'énergie;

~~84.86.~~ «commande à main»: une commande telle que le mouvement du gouvernail est entraîné par la manœuvre manuelle de la roue à main, par l'intermédiaire d'une transmission mécanique sans source d'énergie complémentaire;

~~85.87.~~ «commande hydraulique à main»: une commande à main à transmission hydraulique;

~~86.88.~~ «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;

89. «timonerie aménagée pour la conduite au radar par une seule personne»: une timonerie aménagée de telle façon qu'en navigation au radar le bateau puisse être conduit par une seule personne;

Installations électriques et automatisation

~~92.~~ «mise à la masse»: la liaison électrique à la masse de la coque;

~~93.~~ «retour par la coque»: la distribution du courant continu ou alternatif est dite à «retour par la coque» lorsque les conducteurs isolés sont reliés à l'un des pôles de l'alimentation et que la coque ou une partie des superstructures est reliée à l'autre pôle;

~~94.~~ «tension de sécurité»: on entend par tension de sécurité une tension ne présentant pas de danger pour les personnes. Cette condition est considérée comme remplie lorsque les bobinages des transformateurs, convertisseurs et autres appareils destinés à réduire la tension sont électriquement séparés et que la valeur de la tension ainsi réduite ou de la tension des sources de courant électrique ne dépasse pas 50 V entre les pôles pour un courant continu et entre les phases pour un courant alternatif;

~~95.~~ «machinerie automatisée»: une installation équipée de systèmes automatiques de commande, de contrôle et de protection des machines principales et auxiliaires et des systèmes connexes, reliés entre eux par des dispositifs de télésignalisation;

~~96.~~ «système d'automatisation»: l'ensemble des éléments, accessoires et connexions d'automatisation destinés à l'accomplissement des fonctions requises en matière de commande et de contrôle;

~~97.~~ «système de télécommande automatisé»: un système d'automatisation qui permet la commande et le contrôle de fonctionnement des machines du bateau depuis un poste de télécommande par une simple manœuvre d'un élément de commande (manette, par exemple) par l'opérateur et qui effectue automatiquement toutes les opérations intermédiaires de préparation en vue de mettre en marche, mettre le contact, changer de mode opératoire, inverser, bloquer et couper les machines principales et auxiliaires et leurs systèmes;

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

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

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

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

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

Propriétés de parties de constructions et de matériaux

~~103.~~**90.** «étanche à l'eau»: un élément de construction ou un dispositif aménagé pour empêcher la pénétration de l'eau;

~~104.~~**91.** «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;

~~105.~~**92.** «étanche au gaz»: un élément de construction ou un dispositif aménagé pour empêcher la pénétration de gaz ou de vapeurs;

~~106.~~**93.** «incombustible»: un matériau qui ne brûle pas ni n'émet de vapeurs inflammables en quantité suffisante pour s'enflammer spontanément lorsqu'il est porté à une température d'environ 750 °C;

~~107.~~**94.** «difficilement inflammable»: un matériau qui ne peut être enflammé que difficilement ou dont au moins la surface entrave la propagation des flammes conformément à la procédure de contrôle visée à l'article 15.11, paragraphe 1;

~~108.~~**95.** «résistance au feu»: les propriétés d'éléments de construction ou de dispositifs attestées par les procédures de contrôle visées à l'article 15.11, paragraphe 1;

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

Autres termes

~~119-97.~~ «société de classification agréée»: une société de classification agréée conformément aux critères et aux procédures de l'appendice 6 ~~ou qui a été reconnue par l'Administration conformément à la procédure, aux conditions et aux critères énoncés au chapitre 1.15 des Règlements annexés à l'accord ADN;~~

97a. «feux de signalisation»: périodes de lumière de fanaux de signalisation de bâtiments;

97b. «signaux lumineux»: périodes de lumière destinées à renforcer des signaux visuels ou sonores;

~~87-98.~~ «appareil radar»: une assistance électronique à la navigation destinée à la détection et à la représentation de l'environnement et du trafic;

~~88-99.~~ «ECDIS intérieur»: un système standardisé ~~de visualisation des cartes électroniques de navigation intérieure et d'information affichant des renseignements sélectionnés d'une carte électronique de navigation fonctionnelle et, en option, les données fournies par d'autres capteurs de navigation~~ **pour l'affichage électronique de cartes de navigation intérieure et des informations connexes, qui présente des informations sélectionnées à partir d'une carte électronique de navigation intérieure configurée par le fabricant ainsi que des informations optionnelles fournies par d'autres capteurs de mesure du bâtiment;**

~~89-100.~~ «appareil ECDIS intérieur»: un appareil destiné à l'affichage de cartes électroniques de navigation intérieure dans les deux modes d'exploitation suivants: mode information et mode navigation;

~~90-101.~~ «mode information»: utilisation du système ECDIS intérieur limitée à l'information, sans superposition de l'image radar;

~~91-102.~~ «mode navigation»: utilisation du système ECDIS intérieur pour la conduite du bâtiment avec superposition de l'image radar;

~~124-103.~~ «personnel de bord»: toutes les personnes employées à bord d'un bateau à passagers qui ne font pas partie de l'équipage;

~~125-104.~~ «personnes à mobilité réduite»: les personnes rencontrant des problèmes particuliers lors de l'utilisation de transports en commun, telles que les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes souffrant d'un handicap sensoriel, les personnes utilisant un fauteuil roulant, les femmes enceintes et les personnes accompagnant des enfants en bas âge;

~~118-105.~~ «certificat de bateau»: ~~certificat conforme au modèle de l'appendice 2 attestant que le bateau est conforme aux prescriptions techniques contenues dans les présentes recommandations~~ **certificat délivré par les autorités compétentes pour un bateau et qui atteste le respect des exigences techniques de la résolution.**

~~109.~~ «eaux contenant des hydrocarbures»: mélange d'eau et d'hydrocarbures en quantité indéterminée produit lors de l'exploitation du bateau, à l'exception des déchets de cargaison;

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

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

112. ~~«ordures ménagères»: ordures ménagères organiques et inorganiques (résidus de cuisine, papier, verre et déchets ménagers analogues par exemple), ne contenant pas de déchets d'exploitation du bateau;~~

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

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

115. ~~«radeau de sauvetage»: radeau conçu pour le sauvetage de personnes en détresse en les maintenant hors de l'eau, conforme aux prescriptions de l'Administration du bassin, d'une société de classification agréée ou du Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (Recueil LSA) de l'OMI;~~

116. ~~«matériel flottant de sauvetage»: matériel conçu pour maintenir à la surface de l'eau plusieurs personnes tombées à l'eau;~~

117. ~~«engins de sauvetage individuels»: engins conçus pour maintenir à la surface de l'eau une personne tombée à l'eau, comme les gilets et les bouées de sauvetage;~~

120. ~~«Administration»: l'Administration du pays dans lequel le bateau est enregistré, ou qui délivre le certificat de bateau;~~

121. ~~«Administration du bassin»: l'organisme national ou international compétent pour définir la réglementation sur les voies navigables d'une zone géographique donnée;~~

122. ~~«bateau neuf»: bateau dont la quille est posée, ou dont la construction est à un stade comparable, à compter de la date d'entrée en vigueur des présentes Recommandations fixées par l'Administration;~~

123. ~~«bateau en service»: bateau muni d'un certificat valable ou d'une autorisation de naviguer la veille du jour de l'entrée en vigueur des présentes Recommandations fixé par l'Administration;~~
