

Décrets, arrêtés, circulaires

TEXTES GÉNÉRAUX

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ÉNERGIE

TRANSPORTS, MER ET PÊCHE

Arrêté du 22 octobre 2013 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures

NOR : TRAT1325191A

Publics concernés : professionnels du transport fluvial.

Objet : transposition des règles de l'Union européenne relatives aux prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure et simplification du régime applicable aux bateaux à passagers.

Entrée en vigueur : l'arrêté entre en vigueur le lendemain de sa publication.

Notice : le présent arrêté transpose les mesures réglementaires des directives 2012/48/UE, 2012/49/UE, 2013/22/UE (annexe, partie B, chiffre 2) et 2013/49/UE modifiant la directive 2006/87/CE du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil.

Le présent arrêté simplifie également les règles applicables aux bateaux à passagers de moins de 12 passagers, en appliquant, sous conditions, les règles techniques de la division 240.

Enfin, le présent arrêté tient compte du travail de codification de la partie réglementaire du code des transports et, en particulier, actualise les renvois correspondants.

Références : le présent arrêté et ses annexes peuvent être consultés sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).

Le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche,

Vu la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil, modifiée par les directives 2008/126/CE, 2009/46/CE, 2009/56/CE, 2012/48/UE, 2012/49/UE, 2013/22/UE, 2013/49/UE ;

Vu le code des transports, notamment son article D. 4211-2 ;

Vu le décret n° 96-611 du 4 juillet 1996 relatif à la mise sur le marché des bateaux de plaisance et des pièces et éléments d'équipement ;

Vu l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires ;

Vu l'arrêté du 17 mars 1988 relatif aux conditions de délivrance des certificats communautaires et des certificats de bateaux pour les bateaux de navigation intérieure destinés au transport de marchandises ;

Vu l'arrêté du 21 décembre 2007 modifié relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures ;

Vu l'arrêté du 30 décembre 2008 modifié relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures ;

Vu l'arrêté du 19 janvier 2009 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures ;

Vu l'arrêté du 16 décembre 2010 relatif au classement par zones des eaux intérieures et aux compléments et allègements des prescriptions techniques applicables sur certaines zones ;

Vu l'arrêté du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur ;

Vu l'arrêté du 11 avril 2012 relatif au matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures ;

Vu l'arrêté du 17 août 2012 portant création d'un traitement de données à caractère personnel relatif à la gestion et la délivrance des immatriculations et des titres de navigation des bateaux de navigation intérieure dénommé « ITINAVI » ;

Sur la proposition du directeur des services de transport,

Arrête :

CHAPITRE I^{er}

Règles techniques

Art. 1^{er}. – L'article 2 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé est modifié comme suit :

« I. – En application de l'article D. 4211-2 du code des transports, un certificat communautaire est délivré aux bâtiments visés à l'article D. 4221-1 du même code respectant les prescriptions techniques définies par les annexes 1, 2 et 3 du présent arrêté.

II. – Les dispositions transitoires décrites au chapitre 1^{er} de l'annexe 2 du présent arrêté s'appliquent pour la délivrance des certificats communautaires aux bâtiments qui, au 30 décembre 2008, sont munis d'un certificat de visite des bateaux du Rhin ou d'une autorisation de navigation équivalente.

III. – Les dispositions transitoires décrites au chapitre 2 de l'annexe 2 du présent arrêté s'appliquent pour la délivrance des certificats communautaires aux bâtiments qui, au 30 décembre 2008, sont munis d'un certificat communautaire ou d'une autorisation de navigation équivalente et qui ne sont pas exploités sur les voies d'eau de la zone R telle que définie à l'article D. 4211-1 du code des transports.

IV. – En application de l'article D. 4211-2 du code des transports, un certificat communautaire est délivré aux bateaux de plaisance visés à l'article D. 4221-1 du même code respectant les prescriptions techniques définies par l'arrêté du 19 janvier 2009 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures. »

Art. 2. – L'article 3 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé est modifié comme suit :

« En application de l'article D. 4211-2 du code des transports, un certificat de bateau est délivré aux bateaux de marchandises définis à l'article D. 4221-3 (2^o) du code des transports respectant les prescriptions techniques définies par l'annexe II de l'arrêté du 17 mars 1988 susvisé. »

Art. 3. – Après l'article 3 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé, il est ajouté un article 3-1 rédigé comme suit :

« I. – En application de l'article D. 4211-2 du code des transports, un certificat de bateau est délivré aux bateaux à passagers transportant douze passagers au plus respectant les prescriptions techniques définies par la division 240 (chapitre 240-2), annexée à l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, applicables aux bateaux exclus du marquage "CE".

II. – Toutefois, les dispositions des articles 240-2.01, 240-2.03, 240-2.04, 240-2.05 et 240-2.06 de ladite division n'ont pas à être appliquées.

III. – Les dispositions du chapitre 240-2 sont considérées comme satisfaites lorsqu'un organisme notifié au titre du décret n° 96-611 susvisé a établi une attestation de conformité relative aux exigences essentielles du décret n° 96-611 susvisé conformément au module G ou au module B, complété par l'un des modules D, E ou F annexés audit décret. Cette attestation de conformité vaut intervention de l'organisme de contrôle au sens de l'article D. 4221-18 du code des transports.

IV. – Le matériel d'armement et de sécurité exigé à bord des bateaux transportant douze passagers au plus est conforme à l'arrêté du 11 avril 2012 relatif au matériel d'armement et de sécurité des bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures, en fonction des zones de navigation considérées. »

Art. 4. – L'article 4 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé est modifié comme suit :

« En application des articles D. 4221-12 à D. 4221-16 du code des transports, les bâtiments :

1^o Naviguant sur les zones 2 telles que définies à l'article D. 4211-1 du code des transports sont également conformes aux prescriptions techniques complémentaires définies par l'annexe 2 de l'arrêté du 16 décembre 2010 ;

2^o Naviguant sur les zones 4 telles que définies à l'article D. 4211-1 du code des transports peuvent bénéficier des allègements techniques définis par l'annexe 4 de l'arrêté du 16 décembre 2010. »

Art. 5. – L'article 6 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé est modifié comme suit :

« Le certificat communautaire ou le certificat communautaire supplémentaire établi, conformément aux règles prévues par l'arrêté du 16 décembre 2010 susvisé, par un Etat membre de l'Union européenne pour la navigation sur les zones 1 et 2 est reconnu sur les eaux intérieures françaises correspondantes. »

Art. 6. – Les I et II de l'article 7 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé est modifié comme suit :

« I. – En application de l'article D. 4220-4 du code des transports, pour la délivrance ou le renouvellement d'un certificat de bateau aux bateaux naviguant uniquement dans une zone géographique réduite ou dans une zone portuaire, l'autorité compétente peut ne pas exiger de visite de la commission de visite.

II. – Pour les bateaux à passagers transportant douze passagers au plus, faisant l'objet d'un marquage "CE" et pour lesquels un organisme notifié au titre du décret n° 96-611 susvisé a établi une attestation de conformité relative aux exigences essentielles du décret n° 96-611 susvisé conformément au module G ou au module B complété par l'un des modules D, E ou F annexés au-dit décret, l'autorité compétente peut également ne pas exiger l'intervention d'un organisme de contrôle, y compris en cas de renouvellement du titre de navigation. »

Art. 7. – 1° A l'alinéa II de l'article 8 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé, les termes : « des parties I à IV » et : « des feux de signalisation, » sont supprimés ;

2° A l'alinéa III de l'article 8 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé, les termes : « l'application de la partie V de l'annexe 3 au présent arrêté relative » sont supprimés ;

3° Le titre de la section 1 de l'arrêté du 2 février 2011 susvisé est modifié comme suit : « Section 1. – Appareils radar et indicateurs de vitesse de giration » ;

4° A l'article 1^{er} de l'arrêté du 2 février 2011 susvisé, les termes : « les feux de signalisation, » sont supprimés ;

5° A l'article 2 de l'arrêté du 2 février 2011 susvisé, les termes : « de la partie V » sont supprimés.

Art. 8. – A l'article 8-1 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé, les termes : « le décret du 2 août 2007 » sont remplacés par les termes : « les articles D. 4220-1 et suivants du code des transports ».

Art. 9. – L'annexe 1 de l'arrêté du 30 décembre 2008 est modifiée conformément à l'annexe 1 du présent arrêté.

Art. 10. – L'annexe 2 de l'arrêté du 30 décembre 2008 est modifiée conformément à l'annexe 2 du présent arrêté.

Art. 11. – L'annexe 3 de l'arrêté du 30 décembre 2008 est modifiée conformément à l'annexe 3 du présent arrêté.

Art. 12. – L'annexe 7 de l'arrêté du 30 décembre 2008 est modifiée conformément à l'annexe 4 du présent arrêté.

CHAPITRE II

Procédures relatives à la délivrance du titre de navigation

Art. 13. – L'article 1^{er} de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé est modifié comme suit :

« En application de l'article D. 4221-17 du code des transports, et sur la base des critères définis par la directive du 12 décembre 2006 susvisée, les sociétés de classification agréées sont les suivantes :

1. Bureau Veritas.
2. Germanischer Lloyd.
3. Lloyd's Register of Shipping.
4. Polski Rejestr Statków.
5. SA RINA spa.
6. Russian Maritime Register of Shipping. »

Art. 14. – L'article 69 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé est modifié comme suit :

« L'autorité compétente informe les autorités des Etats de l'Union européenne et ceux signataires de la convention de Mannheim, compétents pour l'attribution du numéro européen d'identification, de toute nouvelle attribution de numéro européen d'identification et leur communique les données nécessaires à l'identification du bâtiment au moyen du registre électronique tenu par la Commission dénommé "base européenne des bateaux de navigation intérieure". »

Les données nécessaires à l'identification du bâtiment sont définies à l'annexe 6 de l'arrêté du 30 décembre 2008 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures. »

Art. 15. – 1° A l'article 2 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « 23 du décret du 2 août 2007 susvisé » et « 21 dudit décret » sont respectivement remplacés par les termes : « D. 4221-20 du code des transports » et « D. 4221-18 dudit code » ;

2° A l'article 4 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « l'article 24 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « les articles D. 4221-21 et D. 4221-22 du code des transports » ;

3° A l'article 5 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « 6 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « R.* 4200-1 du code des transports » ;

4° A l'article 8 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « à l'article 24 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « aux articles D. 4221-21 et D. 4221-22 du code des transports » ;

5° A l'article 9 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « à l'article 25 du décret du 2 août 2007 susvisé » et « 21 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont respectivement remplacés par les termes : « aux articles D. 4221-24 et D. 4221-25 du code des transports » et « D. 4221-18 du code des transports » ;

6° A l'article 11 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « 21 du décret du 2 août 2007 susvisé », « au II de l'article 5 du décret du 2 août 2007 susvisé » et « du I de l'article 28 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont respectivement remplacés par les termes : « D. 4221-18 du code des transports », « à l'article D. 4211-2 du code des transports » et « de l'article D. 4221-28 du code des transports » ;

7° A l'article 13 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « du I de l'article 28 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « de l'article D. 4221-28 du code des transports » ;

8° A l'article 16 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « 26 du décret du 2 août 2007 susvisé » et « au II de l'article 5 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont respectivement remplacés par les termes : « D. 4221-26 du code des transports » et « à l'article D. 4211-2 du code des transports » ;

9° A l'article 17 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « 29 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « R. 4221-30 du code des transports » ;

10° A l'article 18 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « à l'article 28 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « aux articles D. 4221-28 et D. 4221-29 du code des transports » ;

11° A l'article 19 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « 27 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « D. 4221-27 du code des transports » ;

12° A l'article 24 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « 16 du décret du 2 août 2007 susvisé » et « 17 décret du 2 août 2007 susvisé » sont respectivement remplacés par les termes : « D. 4220-4 du code des transports » et « D. 4211-3 du code des transports » ;

13° A l'article 25 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « au II de l'article 10 et au II de l'article 38 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « aux articles D. 4221-8 et D. 4221-47 du code des transports » ;

14° A l'article 27 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « 6 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « R.* 4200-1 du code des transports » ;

15° A l'article 28 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « au I de l'article 28 du décret du 2 août 2007 susvisé », « au II de l'article 5 du décret du 2 août 2007 susvisé », « à l'article 31 du décret du 2 août 2007 susvisé » et « du II de l'article 31 dudit décret » sont respectivement remplacés par les termes : « D. 4221-28 du code des transports », « à l'article D. 4211-2 du code des transports », « aux articles D. 4221-34 à D. 4221-36 du code des transports » et « de l'article D. 4221-35 dudit code » ;

16° A l'article 32 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « 28 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « D. 4221-28 et D. 4221-29 du code des transports » ;

17° A l'article 43 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « 12 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « D. 4221-9 du code des transports » ;

18° A l'article 47 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « 13 et 14 du décret du 2 août 2007 susvisé » et « 6 dudit décret » sont respectivement remplacés par les termes : « D. 4221-12 à D. 4221-16 du code des transports » et « R.* 4200-1 du code des transports » ;

19° A l'article 52 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « à l'article 28 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « aux articles D. 4221-28 et D. 4221-29 du code des transports » ;

20° A l'article 57 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « du I de l'article 19 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « de l'article R. 4221-10 du code des transports » ;

21° A l'article 62 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « 54 du décret du 2 août 2007 susvisé » sont remplacés par les termes : « R.* 4200-1 du code des transports » ;

22° A l'article 69-1 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, les termes : « 51 du décret du 2 août 2007 susvisé » et « 22 de la loi n° 72-1202 du 23 décembre 1972 relative aux infractions concernant les bateaux, engins et établissements flottants circulant ou stationnant sur les eaux intérieures » sont respectivement remplacés par les termes : « R. 4241-44 du code des transports » et « L. 4272-1 du code des transports ».

Art. 16. – Au paragraphe II de l'annexe 1 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé, il est ajouté un 6 rédigé comme suit :

« 6. Arrêté du 19 janvier 2009 relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de plaisance naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures :

- solidité de la coque et de la structure ;
- distance de sécurité, franc-bord et échelles de tirant d'eau ;
- manœuvrabilité et installations de gouverne ;
- construction des machines ;
- installations électriques ;
- gréement et équipement des bateaux ;
- aménagement des salles des machines et des chaudières, des soutes ;
- aménagement de la timonerie ;
- installations de chauffage, de cuisine et de réfrigération fonctionnant aux combustibles ;
- installations à gaz liquéfiés ;

– dispositions particulières liées au type de bâtiment. »

CHAPITRE III

Dispositions diverses

Art. 17. – 1° Sont abrogés, au 31 décembre 2013, les arrêtés suivants :

- l'arrêté du 2 septembre 1970 modifié relatif à la sécurité des bateaux à passagers non soumis à la réglementation maritime, à l'exception de ses articles 17 et 18 ;
- l'arrêté du 28 février 1975 relatif à la sécurité des bateaux à passagers non munis d'un système de propulsion mécanique circulant ou stationnant sur les eaux intérieures ;

2° Le 2 du paragraphe II de l'annexe 1 de l'arrêté du 21 décembre 2007 susvisé est supprimé ;

3° L'article 5 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé est abrogé.

Art. 18. – Le directeur des services de transport est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 22 octobre 2013.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur des services de transport,
T. GUIMBAUD

ANNEXES

ANNEXE 1

MODIFICATION DE L'ANNEXE 1 DE L'ARRÊTÉ DU 30 DÉCEMBRE 2008

L'annexe 1 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé est modifiée conformément aux dispositions prévues aux parties I à XXX de la présente annexe.

I. – L'article 1.01 est modifié comme suit :

a) Les points 1, 71, 74, 97, 97 *bis* et 97 *ter* sont remplacés par le texte suivant :

« 1. "Bâtiment" : un bateau ou un engin flottant ;

71. "Longueur dans la ligne de flottaison" ("L_F") la longueur de la coque en mètres, mesurée au niveau du plus grand enfoncement du bateau ;

74. "Largeur dans la ligne de flottaison" ("B_F") la largeur de la coque en mètres, mesurée à l'extérieur du bordé au niveau du plus grand enfoncement du bateau ;

97. "Société de classification" : une société de classification agréée conformément aux critères et procédures de l'annexe VII ;

97 *bis*. "Feux de navigation" : éclairage émanant de lampes de signalisation pour indiquer les bateaux ;

97 *ter*. "Signaux lumineux" : éclairage utilisé pour compléter les signaux visuels ou sonores. »

b) Les points suivants sont ajoutés :

« 106. "Expert" : une personne agréée par l'autorité compétente ou par une institution autorisée qui, du fait de sa formation spécialisée et de son expérience, possède des connaissances particulières dans le domaine d'intervention concerné et une connaissance étendue des règlements en la matière et des règles techniques généralement acceptées (par exemple : les normes EN, la législation en la matière, les règles techniques d'autres Etats membres de l'Union européenne) pour contrôler et expertiser les installations et dispositifs concernés ;

107. "Spécialiste" : une personne qui, du fait de sa formation spécialisée et de son expérience, possède des connaissances suffisantes dans le domaine d'intervention concerné et une connaissance suffisante des règlements en la matière et des règles techniques généralement reconnues (par exemple : les normes EN, règlements spécifiques, les règles techniques d'autres Etats membres de l'Union européenne) pour évaluer la sécurité de fonctionnement des installations et dispositifs concernés. »

II. – A l'article 3.02, paragraphe 1, le premier alinéa du point *b* est remplacé par le texte suivant :

« *b*) En cas de visite de renouvellement, pour les bateaux construits en acier, les épaisseurs minimales des tôles de fond, de bouchain et de bordé latéral doivent correspondre au minimum à la plus grande des valeurs résultant des formules suivantes. »

III. – A l'article 5.03, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant :

« Les essais de navigation visés à l'article 5.02 doivent être effectués dans les sections des voies d'eau intérieures désignées par les autorités compétentes au sens de l'article R.* 4200-1 du code des transports. »

IV. – Le titre de l'article 6.09 est remplacé par le texte suivant :

« Article 6.09

Test d'homologation »

V. – A l'article 7.05, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant :

« 1. Les feux de navigation ainsi que leurs corps et accessoires doivent porter la marque d'agrément prescrite par la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins. »

VI. – A l'article 7.06, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant :

« 1. Les appareils radars de navigation et les indicateurs de vitesse de giration doivent être conformes aux prescriptions figurant dans les parties I et II de l'annexe 3 du présent arrêté. L'observation des prescriptions est attestée par un agrément de type délivré par l'autorité compétente. Les appareils du système électronique d'affichage de cartes et d'informations pour la navigation intérieure (ci-après dénommé "ECDIS") qui peuvent être utilisés en mode de navigation sont considérés comme étant des appareils radars de navigation.

Les prescriptions de l'annexe 3 du présent arrêté, partie III, relatives au montage et au contrôle du fonctionnement des systèmes radars de navigation et des indicateurs de vitesse de giration utilisés à bord de bateaux exploités en navigation intérieure doivent être observées.

La Commission européenne publie la liste des appareils radars de navigation et des indicateurs de vitesse de giration agréés comme indiqué dans l'annexe 3 du présent arrêté ou sur la base d'agréments de type dont l'équivalence est reconnue. »

VII. – A l'article 8.01, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

« 2. La sécurité de fonctionnement des réservoirs sous pression destinés à l'exploitation du bateau doit être contrôlée par un expert :

- a) Avant la première mise en service ;
- b) Avant la remise en service à la suite de toute modification ou réparation ; et
- c) Régulièrement, au moins une fois tous les cinq ans.

Ce contrôle comprend une vérification interne et externe. Les réservoirs d'air pressurisé dont l'intérieur ne peut être contrôlé de manière appropriée ou dont l'état ne peut être clairement établi lors de la visite interne doivent faire l'objet d'un autre essai non destructif ou d'un test de pression hydraulique.

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

Les autres installations nécessitant un contrôle suivi telles que les chaudières à vapeur, les autres réservoirs sous pression, ainsi que leurs accessoires, et les ascenseurs doivent satisfaire à la réglementation d'un des Etats membres de l'Union. »

VIII. – A l'article 10.02, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant :

« 1. Les gréements suivants au moins, conformément aux prescriptions de police de la navigation en vigueur dans les Etats membres, doivent se trouver à bord :

- a) Installation de radiotéléphonie ;
- b) Appareils et dispositifs nécessaires pour émettre des signaux visuels et sonores ou à la signalisation des bateaux ;
- c) Feux de secours indépendants pour les feux de signalisation prescrits en stationnement.

Les récipients suivants doivent également se trouver à bord :

- a) Un récipient marqué pour les ordures ménagères ;
- b) Des récipients marqués séparés en acier ou dans une autre matière résistante aux chocs et non inflammable, munis de couvercles d'étanchéité, d'une dimension appropriée et dont la capacité s'élève à au moins 10 l pour la collecte :
 - aa) De chiffons huileux ;
 - bb) De déchets solides dangereux ou polluants ;
 - cc) De déchets liquides dangereux ou polluants ;et, si ceux-ci sont susceptibles d'être produits,
 - dd) De slops ;
 - ee) D'autres déchets huileux ou graisseux. »

IX. – L'article 10.03 est modifié comme suit :

a) La première phrase du paragraphe 1 est remplacée par le texte suivant :

« 1. Au moins un extincteur d'incendie portatif conforme aux normes européennes EN 3-7 : 2007 et EN 3-8 : 2007 doit être disponible dans chacun des endroits suivants : » ;

b) Le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

« 2. Pour les extincteurs portatifs exigés au paragraphe 1, seuls des extincteurs à poudre d'une capacité d'au moins 6 kg ou d'autres extincteurs portatifs de capacité d'extinction identique peuvent être utilisés. Ceux-ci doivent convenir pour les catégories de feu A, B, C.

Les extincteurs à mousse atomisée utilisant des agents formant un film flottant (AFFF-AR) et résistant au gel jusqu'à - 20 °C font l'objet d'une dérogation et sont admis à bord des bateaux dépourvus d'installations à gaz liquéfiés, même s'ils ne conviennent pas pour les feux de catégorie C. Ces extincteurs doivent avoir une capacité minimale de 9 l.

Tous les extincteurs doivent convenir pour l'extinction d'un feu dans les systèmes électriques jusqu'à 1 000 V. » ;

c) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant :

« 5. Les extincteurs portatifs doivent être contrôlés au moins tous les deux ans par un spécialiste. Le spécialiste qui a effectué le contrôle signe un marquage relatif à la vérification à fixer sur l'extincteur et indiquant la date du contrôle. »

X. – A l'article 10.03 *bis*, les paragraphes 6, 7 et 8 sont remplacés par le texte suivant :

« 6. Les installations doivent être contrôlées par un expert :

- a) Avant la première mise en service ;
- b) Avant la remise en service consécutive à leur déclenchement ;
- c) Avant la remise en service à la suite d'une modification ou réparation majeure ;
- d) Régulièrement et au minimum tous les deux ans.

Les contrôles visés au point *d* peuvent également être effectués par un spécialiste d'une société compétente spécialisée en installations d'extinction d'incendies.

7. Au cours du contrôle visé au paragraphe 6, l'expert ou le spécialiste est tenu de vérifier la conformité des installations avec les prescriptions du présent paragraphe.

Le contrôle comprend au minimum :

- a) Une inspection externe de toute l'installation ;
- b) Un contrôle du bon fonctionnement des installations de sécurité et des buses ;
- c) Un contrôle du bon fonctionnement des réservoirs de pression et du système de pompage.

8. L'expert ou le spécialiste qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle. »

XI. – A l'article 10.03 *ter*, paragraphe 9, les points *b*, *c* et *e* sont remplacés par le texte suivant :

« *b*) L'installation doit être contrôlée par un expert :

- aa*) Avant la première mise en service ;
- bb*) Avant la remise en service consécutive à son déclenchement ;
- cc*) Avant la remise en service à la suite d'une modification ou réparation majeure ;
- dd*) Régulièrement et au minimum tous les deux ans.

Les contrôles visés au point *dd* peuvent également être effectués par un spécialiste d'une société compétente spécialisée en systèmes d'extinction d'incendies ;

c) Pendant le contrôle, l'expert ou le spécialiste est tenu de vérifier la conformité de l'installation avec les prescriptions du présent article. » ;

« *e*) L'expert ou le spécialiste qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle. »

XII. – L'article 11.02 est modifié comme suit :

a) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant :

« 4. Les bords extérieurs des ponts et plats-bords doivent être munis de bastingages d'une hauteur minimale de 0,90 m ou d'un garde-corps continu conformément à la norme européenne EN 711:1995. Les postes de travail desquels les personnes peuvent faire une chute de plus de 1 m doivent être munis de bastingages ou d'hiloières d'une hauteur minimale de 0,90 m ou d'un garde-corps continu conformément à la norme européenne EN 711:1995. Si les garde-corps sont escamotables, doivent en outre être fixés :

a) Aux hiloières, des mains courantes continues d'un diamètre compris entre 0,02 et 0,04 m à une hauteur de 0,7 à 1,1 m ; et

b) En des endroits bien visibles au début des plats-bords des panneaux conformément à l'appendice I, figure 10, d'un diamètre d'au moins 0,15 m.

En l'absence d'hiloière, un garde-corps fixe doit être installé à la place. » ;

b) Les paragraphes suivants sont ajoutés :

« 4 *bis*. Par dérogation au paragraphe 4, les bastingages ou garde-corps ne sont pas exigés à bord des barges de poussage et chalands dépourvus de logements, si sont fixés :

a) Des garde-pieds sur les bords extérieurs des ponts et plats-bords ;

b) Des mains courantes aux hiloières conformément au paragraphe 4 *a* ; et

c) En des endroits bien visibles au début des plats-bords des panneaux, conformément à l'appendice I, figure 10, d'un diamètre d'au moins 0,15 m.

4 *ter*. Par dérogation au paragraphe 4, pour les bateaux à pont plat ou à trunk, il n'est pas nécessaire que les garde-corps soient fixés directement sur les bords extérieurs des ponts ou des plats-bords, si :

a) Les voies de circulation sur ces ponts sont équipées de garde-corps fixes conformément à la norme EN 711:1995 ; et si

b) En des endroits bien visibles au début des plats-bords des panneaux ont été fixés, conformément à l'appendice I, figure 10, d'un diamètre d'au moins 0,15 m. »

XIII. – A l'article 11.04, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

« 2. Jusqu'à une hauteur de 0,90 m au-dessus du plat-bord, la largeur libre du plat-bord peut être réduite jusqu'à 0,50 m à condition que la largeur libre au-dessus, entre le bord extérieur de la coque et le bord intérieur de la cale, comporte au moins 0,65 m. »

XIV. – L'article 11.12 est modifié comme suit :

a) Les paragraphes 6 et 7 sont remplacés par le texte suivant :

« 6. Les grues doivent être contrôlées par un expert :

a) Avant la première mise en service ;

b) Avant la remise en service à la suite d'une modification ou réparation importante ;

c) Régulièrement, au moins une fois tous les dix ans.

A cette occasion, la preuve par le calcul ainsi que par un essai de charge doit être fournie pour la solidité et de la stabilité suffisantes.

Lorsque la charge utile d'une grue ne dépasse pas 2 000 kg, l'expert peut décider que la preuve par le calcul peut être remplacée en totalité ou en partie par un essai avec une charge de 1,25 fois la charge utile menée au plus long bras de chargement sur l'ensemble du secteur de pivotement.

L'expert établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle.

7. Les grues doivent être contrôlées régulièrement et au moins tous les douze mois, par un spécialiste. Ce contrôle doit comporter au moins une inspection visuelle et un contrôle de fonctionnement.

Le spécialiste établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle. » ;

b) Le paragraphe 8 est supprimé ;

c) Le paragraphe 10 est remplacé par le texte suivant :

« 10. Les instructions d'utilisation du fabricant de la grue doivent être conservées à bord. Celles-ci doivent fournir au moins les indications suivantes :

a) Cas d'utilisation et fonction des organes de commande ;

b) La charge utile maximale admissible en fonction du bras de chargement ;

c) L'inclinaison maximale admissible de la grue ;

d) La notice de montage et d'entretien ;

e) Les données techniques générales. »

XV. – L'article 14.13 est remplacé par le texte suivant :

« Article 14.13

Test de réception

Les installations à gaz liquéfiés doivent être contrôlées par un expert de façon à vérifier si l'installation est conforme aux prescriptions du présent chapitre :

a) Avant la première mise en service ;

b) Avant la remise en service à la suite d'une modification ou réparation importante ;

c) A chaque renouvellement de l'attestation visée à l'article 14.15.

L'expert établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle. Une copie de cette attestation doit être présentée à la commission de visite. »

XVI. – Le titre de l'article 14.14 est remplacé par le texte suivant :

« Article 14.14

Conditions des épreuves »

XVII. – A l'article 14.15, paragraphe 3, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant :

« Exceptionnellement, sur la demande motivée du propriétaire du bateau ou de son représentant, à la commission de visite pourra prolonger de trois mois au plus la validité de cette attestation sans procéder au contrôle visé à l'article 14.13. Cette prolongation doit être inscrite dans le certificat communautaire. »

XVIII. – Le chapitre 14 *bis* suivant est inséré après le chapitre 14 :

« CHAPITRE 14 bis

« Stations d'épuration de bord des bateaux à passagers

« Article 14 bis 01

« Définitions

Aux fins du présent chapitre, on entend par :

1. “Stations d’épuration de bord” : une installation de traitement des eaux usées de conception compacte pour traiter les volumes d’eaux usées domestiques produits à bord.
2. “Agrément de type” : la décision par laquelle l’autorité compétente confirme qu’une station d’épuration de bord satisfait aux exigences techniques du présent chapitre.
3. “Contrôle spécial” : la procédure accomplie conformément à l’article 14 *bis* 11 par laquelle l’autorité compétente s’assure que la station d’épuration de bord en service dans un bâtiment satisfait aux prescriptions du présent chapitre.
4. “Constructeur” : la personne ou l’organisme responsable devant l’autorité compétente de tous les aspects du processus d’agrément de type et de la conformité de la production. Cette personne ou l’organisme n’a pas à être associé à toutes les étapes de la construction de la station d’épuration de bord. Si la station d’épuration de bord est transformée par des modifications ou un réaménagement après sa fabrication initiale en vue de son utilisation à bord d’un bâtiment aux fins du présent chapitre, la personne ou l’organisme qui a réalisé les modifications ou le réaménagement est considéré comme le constructeur.
5. “Fiche de renseignements” : le document figurant à l’appendice III, partie II, qui énumère les informations devant être communiquées par le demandeur.
6. “Dossier constructeur” : l’ensemble des données, dessins, photographies ou des autres documents fournis par le demandeur au service technique ou à l’autorité compétente conformément aux prescriptions de la fiche de renseignements.
7. “Dossier d’agrément” : le dossier constructeur accompagné des comptes rendus de contrôle, rapports d’essais ou des autres documents que le service technique ou l’autorité compétente a ajouté au dossier constructeur au cours de l’accomplissement de ses tâches.
8. “Certificat d’agrément de type” : le document rédigé conformément à l’appendice III, partie III, par lequel l’autorité compétente atteste de l’agrément de type.
9. “Recueil des paramètres de la station d’épuration de bord” : le document établi conformément à l’appendice VI, partie VIII, et dans lequel sont consignés tous les paramètres, y compris les composants de la station d’épuration et les ajustements de celle-ci qui ont une incidence sur le niveau de traitement des eaux usées ainsi que leurs modifications.
10. “Guide du constructeur pour la vérification des composants et paramètres pertinents pour l’épuration des eaux usées” : le document établi conformément à l’article 14 *bis* 11, paragraphe 4, aux fins de l’exécution du contrôle spécial.
11. “Eaux usées domestiques” : les eaux usées provenant des cuisines, salles à manger, salles d’eau, buanderies et toilettes.
12. “Boues d’épuration” : les résidus provenant de l’exploitation d’une station d’épuration à bord d’un bâtiment.

Article 14 bis 02

Dispositions générales

1. Le présent chapitre s’applique à toutes les stations d’épuration à bord des bateaux à passagers.
2. a) Les stations d’épuration de bord doivent respecter les valeurs limites figurant au tableau 1 observées pendant l’essai de type.

Tableau 1. – *Valeurs limites à respecter à la sortie de la station d’épuration de bord (station d’essai) lors du fonctionnement pendant l’essai de type*

PARAMÈTRE	CONCENTRATION	ÉCHANTILLON
Demande biochimique en oxygène (DBO5) ISO 5815-1 et 5815-2 (2003) (1)	20 mg/l	Echantillon composite sur 24 h, homogénéisé
	25 mg/l	Echantillon ponctuel, homogénéisé
Demande chimique en oxygène (DCO) (2) ISO 6060 (1989) (1)	100 mg/l	Echantillon composite sur 24 h, homogénéisé
	125 mg/l	Echantillon ponctuel, homogénéisé
Carbone organique total (COT) EN 1484 (1997) (1)	35 mg/l	Echantillon composite sur 24 h, homogénéisé
	45 mg/l	Echantillon ponctuel, homogénéisé

(1) Les Etats membres peuvent mettre en œuvre des procédures équivalentes.
(2) Au lieu de la demande chimique en oxygène (DCO), la teneur en carbone organique total (COT) peut également être prise comme référence aux fins du contrôle.

b) En cours de fonctionnement, les valeurs de contrôle figurant au tableau 2 doivent être respectées.

Tableau 2. – Valeurs de contrôle à respecter en sortie de la station d'épuration en service à bord des bateaux à passagers

PARAMÈTRE	CONCENTRATION	ÉCHANTILLON
Demande biochimique en oxygène (DBO5) ISO 5815-1 et 5815-2 (2003) (1)	25 mg/l	Echantillon ponctuel, homogénéisé
Demande chimique en oxygène (DCO) (2) ISO 6060-1989 (1)	125 mg/l	Echantillon ponctuel, homogénéisé
	150 mg/l	Echantillon ponctuel
Carbone organique total (COT) EN 1484 (1997) (1)	45 mg/l	Echantillon ponctuel, homogénéisé

(1) Les Etats membres peuvent mettre en œuvre des procédures équivalentes.
(2) Au lieu de la demande chimique en oxygène (DCO), la teneur en carbone organique total (COT) peut également être prise comme référence aux fins du contrôle.

c) Les valeurs respectives dans les tableaux 1 et 2 ne doivent pas être dépassées dans l'échantillon aléatoire.

3. Les procédés prévoyant l'utilisation de produits contenant du chlore ne sont pas admissibles.

Il n'est pas davantage admis de diluer les eaux usées domestiques en vue de réduire la charge spécifique et d'en permettre ainsi l'évacuation.

4. Des dispositions adéquates sont prévues pour le stockage, la conservation (si nécessaire) et l'évacuation des boues d'épuration. Ceci comprend également un plan de gestion des boues d'épuration.

5. Le respect des valeurs limites du paragraphe 2, tableau 1, est prouvé par un essai de type et par un agrément de type. L'agrément de type est attesté par un certificat d'agrément. Le propriétaire ou son représentant autorisé joint une copie du certificat d'agrément de type à la demande de visite adressée à l'autorité compétente. Une copie du certificat d'agrément de type et du recueil des paramètres de la station d'épuration de bord doivent se trouver à bord.

6. Après l'installation de la station d'épuration de bord, le constructeur procède à un essai de fonctionnement avant l'entrée en service régulier. La station d'épuration de bord est mentionnée au point 52 du certificat communautaire, en précisant les éléments suivants :

- a) Le nom ;
- b) Le numéro d'agrément de type ;
- c) Le numéro de série ;
- d) L'année de construction.

7. Toute modification importante d'une station d'épuration de bord qui a un effet sur l'épuration est toujours suivi d'un contrôle spécial conformément à l'article 14 bis 11, paragraphe 3.

8. L'autorité compétente peut recourir à un service technique afin d'exécuter les tâches décrites dans le présent chapitre.

9. La station d'épuration de bord est régulièrement entretenue conformément aux instructions du constructeur, afin de garantir son état de marche. Une attestation de maintenance correspondante doit se trouver à bord.

Article 14 bis 03

Demande d'agrément de type

1. Une demande d'agrément de type pour une station d'épuration de bord est introduite par le constructeur auprès de l'autorité compétente. Elle est accompagnée d'un dossier constructeur conformément à l'article 14 bis 01, paragraphe 6, et d'un projet de recueil des paramètres de la station d'épuration de bord, conformément à l'article 14 bis 01, paragraphe 9, et d'un projet de guide du constructeur pour la vérification des composants et paramètres du modèle de station d'épuration de bord pertinents pour l'épuration des eaux usées, conformément à l'article 14 bis 01, paragraphe 10. Pour l'essai de type, le constructeur doit présenter un prototype de la station d'épuration.

2. Si, pour une demande d'agrément de type d'une station d'épuration de bord, l'autorité compétente estime que le prototype présenté n'est pas représentatif des caractéristiques de ce modèle de station telles que décrites à l'appendice III, partie II, addendum, un autre prototype, supplémentaire si nécessaire, à désigner par l'autorité compétente, est fourni en vue de l'agrément conformément au paragraphe 1.

3. Aucune demande d'agrément de type d'une station d'épuration de bord ne peut être soumise à plusieurs autorités compétentes. Une demande séparée doit être déposée pour chaque modèle de station d'épuration pour lequel l'agrément est demandé.

Article 14 bis 04

Procédure d'agrément de type

1. L'autorité compétente à laquelle la demande est présentée doit délivrer l'agrément de type pour le modèle de station d'épuration de bord qui correspond aux descriptifs du dossier constructeur et qui satisfait aux exigences du présent chapitre. La satisfaction de ces exigences sera examinée conformément à l'appendice IV.

2. Pour chaque modèle de station d'épuration qu'elle agréé, l'autorité compétente remplit les parties correspondantes du certificat d'agrément de type, dont le modèle figure à l'appendice III, partie III, et établit ou vérifie le sommaire du dossier d'agrément. Les certificats d'agrément de type sont numérotés conformément à la méthode décrite à l'appendice III, partie IV. Le certificat d'agrément de type rempli et ses appendices sont remis au demandeur.

3. Si la station d'épuration de bord à agréer ne peut remplir sa fonction ou ne possède des propriétés spécifiques qu'en liaison avec d'autres composants du bâtiment dans lequel elle doit être installée et si, pour cette raison, le respect d'une ou plusieurs exigences ne peut être vérifié que si la station d'épuration à agréer fonctionne conjointement à d'autres composants, réels ou simulés, du bâtiment, le champ d'application de l'agrément de type pour cette station d'épuration est limité en conséquence. Dans de tels cas, toutes les restrictions sur l'utilisation et l'ensemble des prescriptions d'installation doivent être détaillées dans le certificat d'agrément de type pour ce modèle de station.

4. Chaque autorité compétente doit envoyer les documents suivants :

a) A toutes les autres autorités compétentes, la liste des modèles de station d'épuration, avec les précisions indiquées à l'appendice III, partie V, pour lesquelles l'agrément a été délivré, refusé ou retiré au cours de la période en cause, chaque fois que cette liste est modifiée ;

b) A toute autorité compétente qui lui en fait la demande :

i) Une copie de la fiche d'agrément de type pour la station d'épuration de bord, avec ou sans dossier d'agrément, pour chaque modèle de station d'épuration pour lequel elle a délivré, refusé ou retiré un agrément ; et, le cas échéant,

ii) La liste des stations d'épuration de bord qui ont été construites en conformité avec les équipements de type délivrés.

5. Chaque autorité compétente, une fois par an ou sur demande, envoie à la Commission une copie de la fiche technique dont le modèle figure à l'appendice VI, partie VII, pour les modèles de station d'épuration agréés depuis la dernière notification.

Article 14 bis 05

Modification des agréments de type

1. L'autorité compétente qui a délivré l'agrément de type prend les dispositions nécessaires pour s'assurer qu'elle est informée de toute modification des informations figurant dans le dossier d'agrément.

2. La demande de modification ou d'extension d'un agrément de type est déposée exclusivement auprès de l'autorité compétente qui a délivré l'agrément de type initial.

3. Si les caractéristiques de la station d'épuration de bord telles que décrites dans le dossier d'agrément ont été modifiées, l'autorité compétente :

a) Edite, si nécessaire, les pages révisées du dossier d'agrément en indiquant clairement sur chaque page révisée la nature de la modification ainsi que la date de la nouvelle publication. Chaque fois que des pages révisées sont éditées, le sommaire du dossier d'agrément annexé au certificat d'agrément est aussi mis à jour en conséquence ;

b) Délivre un certificat d'agrément de type révisé (assorti d'un numéro d'extension) si une des informations qu'il contient (à l'exclusion de ses annexes) a été modifiée ou si les exigences minimales du présent chapitre ont changé depuis la date de l'agrément initial. La fiche d'agrément révisée indique clairement la raison de la modification ainsi que la date de la nouvelle version.

Si l'autorité compétente qui a délivré l'agrément de type constate que de nouveaux essais ou analyses sont justifiés en raison d'une modification apportée au dossier d'agrément, elle en informe le constructeur et n'établit les documents visés ci-dessus qu'après avoir procédé à de nouveaux essais ou vérifications satisfaisants.

Article 14 bis 06

Conformité

1. Le constructeur appose sur chaque station d'épuration fabriquée conformément à l'agrément de type les marquages définis à l'appendice III, partie I, y compris le numéro d'agrément de type.

2. Si l'agrément de type est assorti de restrictions d'utilisation conformément à l'article 14 *bis* 04, paragraphe 3, le constructeur doit joindre des informations détaillées sur ces restrictions ainsi que toutes les prescriptions d'installation pour chaque unité fabriquée.

3. A la demande de l'autorité compétente qui a délivré l'agrément, le constructeur doit fournir une liste des numéros de série de toutes les stations d'épuration de bord qui ont été construites dans le respect des exigences énoncées au présent chapitre depuis le dernier rapport, ou depuis le moment de l'entrée en vigueur de ces dispositions, dans un délai de quarante-cinq jours après la fin de chaque année civile, et, immédiatement après chaque date supplémentaire spécifiée par l'autorité compétente. La liste indique les corrélations entre les numéros de série, les types de station d'épuration de bord correspondants et les numéros d'agrément de type. En outre, la liste doit également comprendre des informations particulières dans les cas où le constructeur cesse la production d'un type agréé de station d'épuration de bord. Si l'autorité compétente n'exige pas la communication régulière de cette liste de la part du constructeur, le constructeur conserve les données enregistrées pendant au moins quarante ans.

Article 14 bis 07

Acceptation d'agréments équivalents

Les Etats membres peuvent reconnaître des agréments de type de stations d'épuration de bord fondés sur des normes différentes pour l'utilisation sur leurs voies d'eau nationales. Ces agréments de type doivent être notifiés à la Commission.

14 bis 08

Vérifications des numéros de série

1. L'autorité compétente chargée de délivrer un agrément de type s'assure, le cas échéant, en coopération avec les autres autorités compétentes, que les numéros de série des stations d'épuration de bord construites en conformité avec les exigences du présent chapitre sont enregistrés et vérifiés.

2. Une vérification supplémentaire des numéros de série peut avoir lieu à l'occasion du contrôle de la conformité de la production, tel que prévu à l'article 14 *bis* 09.

3. En ce qui concerne la vérification des numéros de série, les constructeurs ou leurs représentants habilités dans les Etats membres, en cas de demande, communiquent rapidement à l'autorité compétente toutes les informations nécessaires sur leurs acheteurs directs ainsi que les numéros de série des stations d'épuration de bord qui ont été signalées comme étant construites conformément à l'article 14 *bis* 06, paragraphe 3.

4. Si, à la demande de l'autorité compétente, le constructeur n'est pas en mesure de se conformer aux exigences énoncées à l'article 14 *bis* 06, l'agrément pour le type de stations d'épuration de bord concerné peut être retiré. En pareil cas, la procédure de notification précisée à l'article 14 *bis* 10, paragraphe 4, est utilisée.

Article 14 bis 09

Conformité de la production

1. L'autorité compétente qui délivre un agrément de type vérifie préalablement, le cas échéant en coopération avec les autres autorités compétentes, que des dispositions appropriées ont été prises pour garantir un contrôle efficace de la conformité de la production en ce qui concerne le respect des exigences de l'appendice III, partie I.

2. L'autorité compétente qui a délivré l'agrément de type s'assure, le cas échéant en coopération avec les autres autorités compétentes, que les mesures visées au paragraphe 1 en ce qui concerne les dispositions de l'appendice III, partie I, demeurent suffisantes, et que chaque station d'épuration de bord munie d'un numéro d'agrément de type conformément aux exigences du présent chapitre continue à correspondre à la description figurant dans le certificat d'agrément et ses annexes pour le modèle agréé de station d'épuration de bord.

3. L'autorité compétente peut reconnaître des vérifications comparables effectuées par d'autres autorités compétentes comme équivalentes aux dispositions des paragraphes 1 et 2.

Article 14 bis 10

Non-conformité avec le type agréé de station d'épuration de bord

1. La non-conformité avec le type agréé de station d'épuration de bord est réputée exister en cas d'écarts par rapport aux caractéristiques figurant dans le certificat d'agrément ou, le cas échéant, dans le dossier d'agrément, qui n'ont pas été approuvés conformément à l'article 14 *bis* 05, paragraphe 3, par l'autorité compétente qui a délivré l'agrément de type.

2. Si l'autorité compétente qui a délivré l'agrément de type constate que des stations d'épuration de bord ne sont pas conformes au type de station d'épuration de bord pour lequel elle a délivré l'agrément, elle prend les

mesures nécessaires pour garantir que les stations d'épuration de bord en cours de fabrication se conforment à nouveau au type agréé. L'autorité compétente qui a constaté la non-conformité informe les autres autorités compétentes et la Commission des mesures prises, qui peuvent aller jusqu'au retrait de l'agrément de type.

3. Si une autorité compétente est en mesure de démontrer que des stations d'épuration de bord disposant d'un numéro d'agrément de type ne sont pas conformes au type agréé, elle peut exiger de l'autorité compétente qui a délivré l'agrément de type de procéder au contrôle de la conformité de la production avec le type agréé de station d'épuration de bord. Cette vérification doit être effectuée dans les six mois suivant la date de la demande.

4. Les autorités compétentes s'informent mutuellement et informent la Commission, dans un délai d'un mois, du retrait d'un agrément de type et des motifs justifiant ce retrait.

Article 14 bis 11

Analyse d'échantillons ponctuels contrôle spécial

1. Au plus tard trois mois après la mise en service du bateau à passagers ou, dans le cas d'un réaménagement de la station d'épuration de bord, après son installation et une fois effectué le contrôle de fonctionnement adéquat, l'autorité compétente prélève un échantillon ponctuel pendant l'exploitation du bateau à passagers afin de vérifier les valeurs énoncées à l'article 14 bis 02, paragraphe 2, tableau 2.

A intervalles irréguliers, l'autorité compétente procède à des contrôles de bon fonctionnement de la station d'épuration de bord, au moyen d'analyses d'échantillons aléatoires afin de vérifier les valeurs énoncées à l'article 14 bis 02, paragraphe 2, tableau 2.

Si l'autorité compétente constate que les résultats des analyses sur échantillons aléatoires ne sont pas conformes aux valeurs limites fixées à l'article 14 bis 02, paragraphe 2, tableau 2, elle peut demander :

a) Que les défauts de la station d'épuration de bord soient corrigés afin de garantir qu'elle fonctionne correctement ;

b) Que la station d'épuration de bord soit remise en conformité avec l'agrément de type ; ou

c) Qu'un contrôle spécial soit effectué conformément au paragraphe 3.

Une fois les non-conformités corrigées et la station d'épuration de bord remise en conformité avec l'agrément de type, l'autorité compétente peut effectuer de nouvelles mesures sur échantillons ponctuels.

Si les défauts ne sont pas corrigés ou si la conformité de la station d'épuration de bord avec les spécifications de l'agrément de type n'est pas rétablie, l'autorité compétente pour ces contrôles procède à la mise sous scellés de la station d'épuration de bord et en informe la commission de visite afin qu'elle en fasse mention dans la rubrique 52 du certificat communautaire.

2. Les échantillons ponctuels sont analysés conformément aux normes indiquées à l'article 14 bis 02, paragraphe 2, tableau 2.

3. Si l'autorité compétente constate dans la station d'épuration de bord des anomalies dénotant un écart par rapport à l'agrément de type, elle procède à un contrôle spécial en vue de déterminer l'état actuel de la station d'épuration de bord en ce qui concerne les composants spécifiés dans le recueil des paramètres, l'étalonnage et la fixation des paramètres de la station d'épuration.

Si l'autorité compétente parvient à la conclusion que la station d'épuration de bord n'est pas conforme au type agréé, elle peut prendre les mesures suivantes :

a) Exiger :

i) que la conformité soit rétablie ; ou

ii) que l'agrément de type conformément à l'article 14 bis 05 soit modifié en conséquence ; ou

b) Ordonner qu'il soit procédé à l'analyse prévue dans la spécification d'essai de l'appendice IV.

Si la conformité n'est pas rétablie ou si l'agrément de type n'est pas modifié en conséquence, ou s'il apparaît sur la base des analyses effectuées conformément au point b que les valeurs limites fixées à l'article 14 bis 02, paragraphe 2, tableau 1, ne sont pas respectées, l'autorité compétente pour les contrôles appose les scellés sur la station d'épuration de bord et en informe la commission de visite afin qu'elle en fasse mention dans la rubrique 52 du certificat communautaire.

4. Les contrôles conformément au paragraphe 3 sont effectués sur la base du guide du constructeur pour le contrôle des composants et paramètres de la station d'épuration de bord pertinents pour le traitement des eaux usées. Ce guide, qui doit être établi par le constructeur et approuvé par une autorité compétente, spécifie les composants qui sont déterminants pour l'épuration ainsi que les réglages, les critères de dimensionnement et les paramètres à appliquer afin de garantir que les valeurs énoncées à l'article 14 bis 02, paragraphes 2, tableaux 1 et 2, sont respectées en permanence. Il contient au moins les informations suivantes :

a) L'indication du modèle de station d'épuration de bord, avec une description du processus, en précisant si les réservoirs de stockage d'eaux usées sont à placer en amont de la station d'épuration ;

b) Une liste des composants spécifiques pour l'épuration des eaux usées ;

c) Les critères de conception et dimensionnement, les spécifications et règlements de dimensionnement appliqués ;

d) Une représentation schématique de la station d'épuration de bord, en indiquant les caractéristiques des composants agréés pertinents pour l'épuration (par exemple, numéros des pièces sur les composants).

5. Une station d'épuration de bord qui a été mise sous scellés ne peut être remise en service qu'après un contrôle spécial conformément au paragraphe 3, premier alinéa.

Article 14 bis 12

Autorités compétentes et services techniques

Les Etats membres communiquent à la Commission les noms et adresses des autorités compétentes et des services techniques responsables de l'exécution des tâches décrites dans le présent chapitre. Les services techniques satisfont à la norme européenne relative aux exigences générales concernant la compétence des laboratoires d'étalonnages et d'essais (EN ISO/CEI 17025:2005-8), en tenant compte des conditions suivantes :

a) Les constructeurs de station d'épuration de bord ne peuvent être reconnus en qualité de service technique ;

b) Aux fins du présent chapitre, un service technique peut, avec l'accord de l'autorité compétente, faire usage d'installations extérieures à son propre laboratoire. »

XIX. – A l'article 15.02, le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant :

« 8. Les cloisons qui séparent les salles des machines des zones réservées aux passagers ou des logements de l'équipage et du personnel de bord doivent être dépourvues de portes. »

XX. – L'article 15.03 est modifié comme suit :

a) Le paragraphe 5 est remplacé par le texte suivant :

« 5. Le moment inclinant résultant de la pression du vent (M_v) est calculé comme suit :

$$M_v = p_v A_v (l_v + T/2) [\text{kNm}]$$

où :

p_v = pression spécifique du vent de 0,25 kN/m² ;

A_v = surface latérale du bateau en mètres carrés au-dessus du plan de l'enfoncement, correspondant à la situation de chargement considérée ;

l_v = distance en mètres du centre de gravité de la surface latérale A_v au plan de l'enfoncement, correspondant à la situation de chargement considérée.

Lors du calcul de la surface latérale il faudra tenir compte des mises sous abri prévues des ponts par des bâches ou autres aménagements mobiles. » ;

b) Au paragraphe 9, le tableau relatif aux exigences concernant l'étendue des brèches est remplacé par le tableau suivant :

	Statut de stabilité 1	Statut de stabilité 2
<i>Etendue de la brèche latérale</i>		
Longitudinale l [m]	0,10 L_{fr} mais pas inférieure à 4,00 m	0,05 L_{fr} mais pas inférieure à 2,25 m
Transversale b [m]	B/5	0,59
Verticale h [m]	Du fond du bateau vers le haut, sans limite	
<i>Etendue de la brèche au fond du bateau</i>		
Longitudinale l [m]	0,10 L_{fr} mais pas inférieure à 4,00 m	0,05 L_{fr} mais pas inférieure à 2,25 m
Transversale b [m]	B/5	
Verticale h [m]	0,59 ; les tuyauteries posées conformément à l'article 15.02, paragraphe 13, point c, sont réputées intactes	

c) Le paragraphe 9, point a, est remplacé par le texte suivant :

« a) Pour le statut de stabilité 1, les cloisons peuvent être réputées intactes si la distance entre deux cloisons successives est supérieure à l'étendue de la brèche. Les cloisons longitudinales situées à une distance de la

coque inférieure à B/3, mesurée perpendiculairement à la ligne médiane dans le plan du grand enfoncement ne doivent pas être prises en compte lors du calcul. Une niche ou baïonnette d'une longueur supérieure à 2,50 m dans une cloison transversale est considérée comme étant une cloison longitudinale. »

XXI. – L'article 15.06 est modifié comme suit :

a) Le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant :

« 1. Les locaux à passagers doivent :

a) Sur tous les ponts, se trouver en arrière du plan de la cloison d'abordage et, lorsqu'elles sont en dessous du pont de cloisonnement, en avant du plan de la cloison du coqueron arrière ;

b) Être séparées des salles des machines et des salles des chaudières de manière étanche au gaz ;

c) Être aménagées de manière à ne pas être traversées par des lignes de vision au sens de l'article 7.02.

Les zones de pont qui sont mises sous abri par des bâches ou autres aménagements mobiles et recouvertes non seulement par le haut mais aussi partiellement ou complètement latéralement doivent satisfaire aux mêmes exigences que les locaux à passagers fermés. » ;

b) Le paragraphe 15 est remplacé par le texte suivant :

« 15. Les superstructures entièrement composées, ou dont le toit est entièrement composé de vitres panoramiques, ou les mises sous abri, par des bâches ou autres aménagements mobiles et ainsi que leurs sous-structures ne peuvent être réalisées que de telle sorte que le mode de construction et les matériaux utilisés ne représentent pas de risques de blessures des personnes à bord. »

XXII. – L'article 15.11 est modifié comme suit :

a) Le paragraphe 2, point a, est remplacé par le texte suivant :

« 2. Les cloisonnements de séparation :

a) Entre les locaux doivent être conçus conformément aux tableaux ci-après :

aa) *Tableau pour les cloisonnements de séparation des locaux dépourvus d'installations de diffusion d'eau sous pression visées à l'article 10.03 bis*

SALLES	STATIONS de contrôle	CAGES d'escaliers	AIRES DE rassemblement	LOCAUX d'habitation	SALLES des machines	CUISINES	MAGASINS
Stations de contrôle	-	A0	A0/B15 (1)	A30	A60	A60	A30/A60 (5)
Cages d'escaliers		-	A0	A30	A60	A60	A30
Aires de rassemblement			-	A30/B15 (2)	A60	A60	A30/A60 (5)
Locaux d'habitation				-/A0/B15 (3)	A60	A60	A30
Salles des machines					A60/A0 (4)	A60	A60
Cuisines						-	A30/B15 (6)
Magasins							-

(1) Les cloisonnements entre les stations de contrôle et les aires de rassemblement intérieures doivent correspondre au type A0, pour les aires de rassemblement externes uniquement au type B15.

(2) Les cloisonnements entre les locaux d'habitation et les aires de rassemblement intérieures doivent être conformes au type A30, pour les aires de rassemblement externes uniquement au type B15.

(3) Les parois entre les cabines, celles entre les cabines et les couloirs et les cloisonnements verticaux de séparation des locaux d'habitation visés au paragraphe 10 doivent être conformes au type B15, pour les locaux équipés de d'installations de diffusion d'eau sous pression de type B0. Les cloisonnements entre les cabines et les saunas doivent être conformes au type A0, pour les locaux équipés d'installations de diffusion d'eau sous pression de type B15.

(4) Les cloisonnements entre les salles des machines doivent en vertu des articles 15.07 et 15.10 (6) être conformes au type A60 ; dans les autres cas, elles doivent être conformes au type A0.

(5) Les cloisonnements entre les magasins destinés au stockage de liquides inflammables et les stations de contrôle et les aires de rassemblement doivent être conformes au type A60, pour les locaux équipés d'installations de diffusion d'eau sous pression de type A30.

(6) Pour les cloisonnements entre les cuisines et les chambres froides ou les magasins destinés au stockage d'aliments, B15 est suffisant.

bb) *Tableau relatif aux cloisonnements de séparation des locaux pourvus d'installations de diffusion d'eau sous pression conformément à l'article 10.03 bis*

SALLES	STATIONS de contrôle	CAGES d'escaliers	AIRES DE rassemblement	LOCAUX d'habitation	SALLES des machines	CUISINES	MAGASINS
Stations de contrôle	-	A0	A0/B15 (1)	A0	A60	A30	A0/A30 (5)

SALLES	STATIONS de contrôle	CAGES d'escaliers	AIRES DE rassemblement	LOCAUX d'habitation	SALLES des machines	CUISINES	MAGASINS
Cages d'escaliers		-	A0	A0	A60	A30	A0
Aires de rassemblement			-	A30/B15 (2)	A60	A30	A0/A30 (5)
Locaux d'habitation				-/B15/B0 (3)	A60	A30	A0
Salles des machines					A60/A0 (4)	A60	A60
Cuisines						A0	A0/B15 (6)
Magasins							-

(1) Les cloisonnements entre les stations de contrôle et les aires de rassemblement intérieures doivent correspondre au type A0, pour les aires de rassemblement externes uniquement au type B15.

(2) Les cloisonnements entre les locaux d'habitation et les aires de rassemblement intérieures doivent être conformes au type A30, pour les aires de rassemblement externes uniquement au type B15.

(3) Les parois entre les cabines, celles entre les cabines et les couloirs et les cloisonnements verticaux de séparation des locaux d'habitation visés au paragraphe 10 doivent être conformes au type B15, pour les locaux équipés de d'installations de diffusion d'eau sous pression de type B0. Les cloisonnements entre les cabines et les saunas doivent être conformes au type A0, pour les locaux équipés d'installations de diffusion d'eau sous pression de type B15.

(4) Les cloisonnements entre les salles des machines doivent en vertu des articles 15.07 et 15.10 (6) être conformes au type A60 ; dans les autres cas, elles doivent être conformes au type A0.

(5) Les cloisonnements entre les magasins destinés au stockage de liquides inflammables et les stations de contrôle et les aires de rassemblement doivent être conformes au type A60, pour les locaux équipés d'installations de diffusion d'eau sous pression de type A30.

(6) Pour les cloisonnements entre les cuisines et les chambres froides ou les magasins destinés au stockage d'aliments, B15 est suffisant.

b) Le paragraphe 4 est remplacé par le texte suivant :

« 4. Dans les locaux d'habitation, les plafonds et les revêtements muraux, y compris leurs structures supports, doivent, si ces locaux sont dépourvus d'une installation de diffusion d'eau sous pression visée à l'article 10.03 *bis*, être réalisés en matériaux incombustibles, à l'exception de leurs surfaces qui doivent être au moins difficilement inflammables. La première phrase ne s'applique pas aux saunas. » ;

c) Le paragraphe 7 *bis* suivant est ajouté :

« 7 bis. Les bâches ou autres aménagements mobiles ainsi que leurs sous-structures permettant de mettre partiellement recouvrant ou intégralement sous abri des zones du pont doivent être difficilement inflammables. »

XXIII. – L'article 15.12, paragraphe 10, est remplacé par le texte suivant :

« 10. A bord des bateaux à passagers à cabines doivent être présents :

a) Deux appareils respiratoires indépendants de l'air ambiant et conformes à la norme européenne EN 137:1993 avec masque facial complet conforme à la norme européenne EN 136:1998 ;

b) Deux lots d'équipement comportant au minimum une combinaison de protection, un casque, des bottes, des gants, une hache, un pied de biche, une lampe-torche et un câble de guidage ; ainsi que

c) Quatre masques d'évacuation. »

XXIV. – A l'article 15.14, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant :

« 1. Les bateaux à passagers sont équipés de réservoirs de collecte des eaux usées domestiques conformément au paragraphe 2 du présent article, ou de stations d'épuration de bord conformément au chapitre 14 *bis*. »

XXV. – A l'article 18.01, le second alinéa est remplacé par le texte suivant :

« A cet effet, les bâtiments de chantier doivent être munis d'une attestation de l'autorité compétente relative à la durée et à la délimitation géographique du chantier sur lequel le bâtiment peut être exploité. »

XXVI. – L'article 22 *bis* 04 est remplacé par le texte suivant :

« Article 22 bis 04

Flottabilité et stabilité

1. Pour les bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m, à l'exception des bateaux à passagers, les paragraphes 2 à 10 sont applicables.

2. Pour le calcul de la stabilité, les valeurs de base, masse du bateau à l'état léger et l'emplacement du centre de gravité doivent être déterminés par un essai de stabilité effectué en conformité avec l'annexe I de la résolution MSC 267 (85) de l'OMI.

3. Le demandeur doit prouver par un calcul fondé sur la méthode de la carène perdue que la flottabilité et la stabilité du bateau sont appropriées en cas d'avarie. Tous les calculs doivent être effectués avec enfoncement et assiette libre.

La preuve d'une flottabilité et d'une stabilité suffisantes en cas d'avarie doit être établie pour le bateau avec une cargaison correspondant à son enfoncement maximum et répartie de manière homogène dans toutes les cales et avec les approvisionnements maxima et le plein de carburant.

Si la cargaison n'est pas homogène, le calcul de stabilité doit être effectué pour l'état de chargement le plus défavorable. Ce calcul de stabilité doit être conservé à bord.

A cette fin, la preuve mathématique d'une stabilité suffisante doit être apportée au moyen de calculs pour les stades intermédiaires d'envahissement (25 %, 50 % et 75 % du remplissage à l'état final de l'envahissement et, le cas échéant, pour le stade précédant immédiatement l'équilibrage transversal) et pour le stade final d'envahissement, dans les conditions de chargement indiquées ci-dessus.

4. Les hypothèses suivantes sont à prendre en compte en cas d'avarie :

a) Etendue de l'avarie latérale du bateau :

Etendue longitudinale : au moins 0,10 L ;

Etendue transversale : 0,59 m ;

Etendue verticale : du fond vers le haut sans limitation ;

b) Etendue de l'avarie sur le fond du bateau :

Etendue longitudinale : au moins 0,10 L ;

Etendue transversale : 3,00 m ;

Etendue verticale : du fond jusqu'à 0,39 m, excepté le puisard ;

c) Tous les cloisonnements de la zone d'avarie doivent être considérés comme endommagés, c'est-à-dire que l'emplacement des cloisons doit être choisi de sorte que la flottabilité du bâtiment demeure assurée après l'envahissement par l'eau de deux ou plusieurs compartiments adjacents dans le sens longitudinal. Pour la salle des machines principale, on tiendra uniquement compte d'un seul compartiment ; c'est-à-dire que les cloisons d'extrémité de la salle des machines sont considérées comme intactes.

Pour l'avarie de fond, les compartiments transversaux adjacents dans le sens transversal ont été aussi envahis ;

d) Perméabilité :

On considère que la perméabilité atteint 95 %.

Lorsqu'un calcul prouve que la perméabilité moyenne d'un compartiment est inférieure à 95 %, la perméabilité calculée peut être substituée à cette valeur.

Les valeurs utilisées ne doivent pas être inférieures à :

– salles de machines et salles d'exploitation : 85 % ;

– cales à marchandises : 70 % ;

– doubles fonds, réservoirs de carburant, citernes de ballastage, etc., suivant qu'ils doivent, d'après leur fonction, être considérés comme remplis ou vides, le bâtiment étant sur la ligne de flottaison maximale : 0 ou 95 %.

5. Les critères ci-après doivent être observés pour tous les états intermédiaires d'envahissement par l'eau visés au paragraphe 3 :

a) L'angle de gîte ϕ à la position d'équilibre du stade intermédiaire en question ne doit pas dépasser 15° (5° pour les conteneurs non fixés) ;

b) La partie positive de la courbe du bras de levier de redressement au-delà de l'inclinaison correspondant à la position d'équilibre de l'état intermédiaire concerne doit présenter un bras de levier de redressement de $GZ \geq 0,02$ m (0,03 m en cas de conteneurs non fixés) avant que ne soit immergée la première ouverture non protégée ou que ne soit un angle de gîte ϕ de 27° (15° en cas de conteneurs non fixés) ;

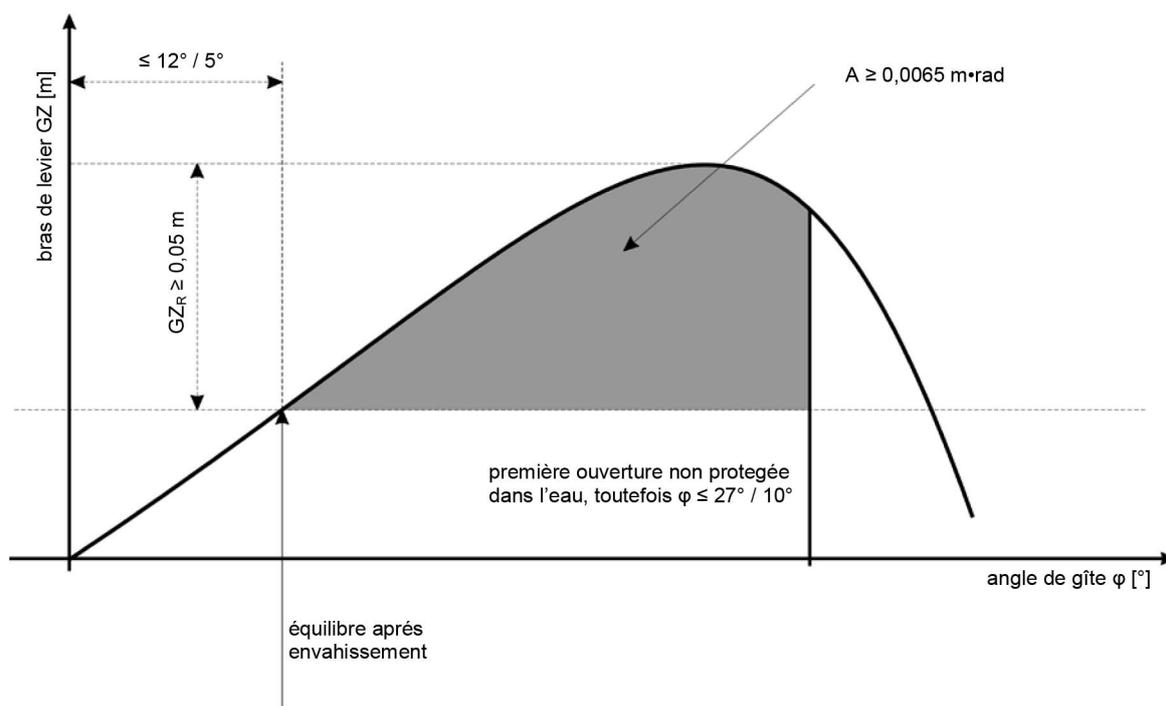
c) Les ouvertures non étanches à l'eau ne doivent pas être immergées avant que l'inclinaison correspondant à la position d'équilibre de l'état intermédiaire en question ne soit atteinte.

6. Les critères suivants doivent être respectés à état final de l'envahissement par l'eau :

a) L'arête inférieure des ouvertures qui ne peuvent pas être fermées de manière étanche à l'eau (par exemple les portes, les fenêtres, les panneaux d'accès) ne doit pas être à moins de 0,10 m au-dessus de la ligne de flottaison après l'avarie ;

b) L'angle de gîte ϕ à la position d'équilibre ne doit pas dépasser 12° (5° en cas de conteneurs non fixés) ;

c) La partie positive de la courbe du bras de levier de redressement au-delà de l'inclinaison correspondant à la position d'équilibre doit présenter un bras de levier de redressement de $GZ \geq 0,05$ m et l'aire sous la courbe doit atteindre au moins 0,0065 m² • rad avant que ne soit immergée la première ouverture non protégée ou que ne soit atteint un angle de gîte ϕ de 27° (10° en cas de conteneurs non fixés).



d) Si des ouvertures non étanches à l'eau sont immergées avant que la position d'équilibre ne soit atteinte, l'envahissement des locaux auxquels elles donnent accès sera pris en compte dans le calcul de stabilité.

7. Lorsque des ouvertures d'équilibrage transversal sont prévues pour réduire l'envahissement asymétrique, les conditions suivantes doivent être respectées :

a) Pour le calcul de l'envahissement transversal, il convient d'appliquer la résolution A.266 (VIII) de l'OMI ;

b) Elles doivent fonctionner automatiquement ;

c) Elles ne doivent pas être équipées de dispositifs de fermeture ;

d) Le temps total d'équilibrage ne doit pas dépasser 15 minutes.

8. Si les ouvertures par lesquelles les compartiments non avariés sont également susceptibles d'être envahis peuvent être fermées de façon étanche, les dispositifs de fermeture doivent mentionner des deux côtés les instructions suivantes de façon bien lisible :

« Ouverture à refermer immédiatement après passage ».

9. La preuve par le calcul visée aux paragraphes 3 à 7 est considérée comme fournie lorsque des calculs de la stabilité en cas d'avarie visés à la partie 9 du règlement annexé à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ci-après ADN) sont effectués avec un résultat positif.

10. Lorsque cela est nécessaire pour satisfaire aux prescriptions du paragraphe 3, le plan du plus grand enfoncement devra être redéterminé. »

XXVII. – A l'article 22 *bis* 05, paragraphe 2, le point *c* est remplacé par le texte suivant :

« *c*) Posséder une double coque conforme à l'ADN. Les bateaux à marchandises sèches doivent être conformes aux sous-sections 9.1.0.91 à 9.1.0.95, les bateaux-citernes au paragraphe 9.3.2.11.7 et aux sous-sections 9.3.2.13 à 9.3.2.15 ou paragraphe 9.3.3.11.7 et sous-sections 9.3.3.13 à 9.3.3.15 de la partie 9 de l'ADN ; ».

XXVIII. – A l'article 22 *ter* 02, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant :

« 2. Par dérogation à l'article D. 4221-8 du code des transports, la durée de validité des certificats communautaires établis conformément aux dispositions du présent chapitre est de cinq ans au maximum. »

XXIX. – A l'appendice I de l'annexe I relatif à la signalisation de sécurité, est insérée la rubrique suivante :

<p>Croquis 10 Utiliser le gilet de sauvetage</p>		<p>Couleur : bleu/blanc</p>
--	---	-----------------------------

XXX. – Après l'appendice II de l'annexe I, il est ajouté des appendices III et IV rédigées de la manière suivante :

« Appendice III

STATIONS D'ÉPURATION DE BORD. – DISPOSITIONS
COMPLÉMENTAIRES ET MODÈLES DE CERTIFICAT

Partie I. – *Dispositions complémentaires*

1. Marquage des stations d'épuration de bord

1.1. Toute station d'épuration de bord réceptionnée doit porter les indications suivantes (marquage) :

1.1.1. Marque de fabrique ou dénomination commerciale du constructeur ;

1.1.2. Modèle de la station d'épuration de bord et son numéro de série ;

1.1.3. Numéro de l'agrément de type conformément à la partie IV du présent appendice ;

1.1.4. Année de construction de la station d'épuration de bord.

1.2. Le marquage conformément au point 1.1 doit être durable, clairement lisible et indélébile pendant toute la vie utile de la station d'épuration de bord. En cas d'utilisation d'étiquettes ou de plaques, celles-ci doivent être apposées de manière à rester en place pendant toute la vie utile de la station d'épuration de bord et à ne pouvoir être ôtées sans être détruites ou rendues illisibles.

1.3. Ce marquage doit être apposé sur un élément de la station d'épuration de bord nécessaire à son fonctionnement normal et ne devant normalement pas être remplacé au cours de sa vie utile.

1.3.1. Le marquage doit être apposé de telle manière qu'il soit clairement visible après que la station d'épuration de bord a été équipée de tous les dispositifs auxiliaires nécessaires à son fonctionnement.

1.3.2. Le cas échéant, la station d'épuration de bord doit être pourvue d'une plaque amovible supplémentaire en matériau résistant portant toutes les informations visées au point 1.1, qui doit être apposée de façon que ces informations soient clairement visibles et faciles d'accès après l'installation de la station sur un bâtiment.

1.4. Toutes les parties de la station d'épuration de bord susceptibles d'avoir une incidence sur l'épuration des eaux usées doivent être clairement marquées et identifiées.

1.5. L'emplacement exact du marquage visé au point 1.1 doit être indiqué dans le certificat d'agrément de type, point I.

2. Essais

La procédure d'essai d'une station d'épuration de bord est fixée à l'appendice IV.

3. Evaluation de la conformité de la production

3.1. En ce qui concerne la vérification de l'existence de modalités et de procédures adéquates permettant de garantir un contrôle efficace de la conformité de la production avant d'accorder l'agrément de type, l'autorité compétente doit accepter la certification du constructeur selon la norme harmonisée EN ISO 9001:2008 (dont le champ d'application couvre la production des stations d'épuration de bord concernées) ou selon une norme équivalente de certification de la qualité. Le constructeur doit fournir les renseignements relatifs à la certification et s'engager à informer l'autorité d'agrément compétente de toute modification ayant une incidence sur la validité ou l'objet de la certification. Des contrôles appropriés de la production sont effectués afin de s'assurer que les prescriptions de l'article 14 *bis* 02, paragraphes 2 à 5, sont respectées en permanence.

3.2. Le titulaire de l'agrément de type doit :

3.2.1. Veiller à ce que des procédures soient en place pour assurer un contrôle efficace de la qualité des produits ;

3.2.2. Avoir accès à l'équipement nécessaire au contrôle de la conformité au modèle agréé correspondant ;

3.2.3. Veiller à ce que les données concernant les essais soient enregistrées et que ces registres et la documentation pertinente demeurent disponibles pendant une période à fixer d'un commun accord avec l'autorité compétente ;

3.2.4. Analyser de près les résultats de chaque type d'essai, afin de vérifier et de garantir la constance des caractéristiques de la station d'épuration de bord, compte tenu des variations normales d'une production en série ;

3.2.5. Veiller à ce que tous les échantillons provenant de stations d'épuration de bord ou les éléments soumis à essai (analyse) qui révèlent une non-conformité donnent lieu à un nouvel échantillonnage et à un nouvel essai (analyse), toutes les mesures nécessaires étant prises pour rétablir la conformité de la production.

3.3. L'autorité compétente qui a délivré l'agrément de type peut vérifier à tout moment les méthodes de contrôle de la conformité appliquées dans chaque unité de production.

3.3.1. La documentation concernant les essais et la production doit être mise à la disposition du vérificateur lors de chaque vérification.

3.3.2. Si la qualité des essais n'apparaît pas satisfaisante, la procédure suivante est appliquée :

3.3.2.1. Une station d'épuration de bord est prélevée dans la série et fait l'objet d'analyses sur échantillons ponctuels en charge normale, telle que prévue à l'appendice IV, après une journée de fonctionnement. Les eaux épurées ne doivent pas, selon les méthodes d'essai figurant à l'appendice IV, dépasser les valeurs énoncées à l'article 14 *bis* 02, paragraphe 2, tableau 2.

3.3.2.2. Si une station d'épuration de bord prélevée dans la série ne satisfait pas aux exigences prévues au point 3.3.2.1, le constructeur peut demander que des analyses sur échantillon ponctuel d'eau épurée soient effectuées sur plusieurs stations d'épuration de bord de mêmes caractéristiques, prélevées dans la série. Cet ensemble doit inclure la station d'épuration de bord initiale. Le constructeur doit déterminer la dimension « n » de l'ensemble, en consultation avec l'autorité compétente. Les stations d'épuration de bord, à l'exception de la station d'épuration de bord initiale, font l'objet d'un essai sous forme d'une analyse sur échantillons ponctuels. La moyenne arithmétique (\bar{x}) des résultats obtenus par l'échantillon ponctuel des stations d'épuration de bord doit ensuite être déterminée. La production en série est jugée conforme aux exigences si la condition suivante est remplie : $\bar{x} + k \cdot S_t \leq L$

où :

k est un facteur statistique dépendant de n et donné par le tableau suivant :

n	2	3	4	5	6	7	8	9	10
k.....	0,973	0,613	0,489	0,421	0,376	0,342	0,317	0,296	0,279
n	11	12	13	14	15	16	17	18	19
k.....	0,265	0,253	0,242	0,233	0,224	0,216	0,210	0,203	0,198

$$\text{si } n \geq 20, k = \frac{0,860}{\sqrt{n}}$$

$$S_t = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (x_i - \bar{x})^2}{n-1}}$$

où x_i correspond au résultat isolé obtenu avec l'élément i de l'ensemble de stations échantillon et

L est la valeur limite admissible fixée à l'article 14 *bis* 02, paragraphe 2, tableau 2, pour chaque polluant analysé.

3.3.3. Si les valeurs telles qu'elles sont définies à l'article 14 *bis* 02, paragraphe 2, tableau 2, ne sont pas respectées, un nouveau contrôle est effectué conformément au point 3.3.2.1 et, en l'absence de résultats positifs, conformément au point 3.3.2.2, avec un essai complet suivant la procédure d'essai énoncée à l'appendice IV. Les valeurs limites telles que définies à l'article 14 *bis* 02, paragraphe 2, tableau 1, ne peuvent être dépassées, ni pour l'échantillon composite ni pour l'échantillon ponctuel.

3.3.4. L'autorité compétente doit effectuer les essais sur des stations d'épuration de bord qui sont partiellement ou entièrement opérationnelles d'après les informations fournies par le constructeur.

3.3.5. La fréquence normale des contrôles de conformité de la production que l'autorité compétente est habilitée à effectuer est d'une fois par an. En cas de non-respect des prescriptions du point 3.3.2, l'autorité compétente veille à ce que les mesures nécessaires soient prises pour rétablir au plus vite la conformité de la production.

Partie II. – *Modèle*

Fiche de renseignements n°... relative à l'agrément de type des stations d'épuration de bord destinés à être installés dans des bateaux de la navigation intérieure.

Modèle de station d'épuration de bord :

0. Généralités

- 0.1. Marque (nom du constructeur) :
- 0.2. Dénomination donnée par le constructeur au modèle de station d'épuration de bord :
- 0.3. Code de type du constructeur, correspondant aux informations données sur la station d'épuration de bord :
- 0.4. Nom et adresse du constructeur :
- Nom et adresse du représentant agréé du constructeur (s'il y a lieu) :
- 0.5. Emplacement, code et méthode de fixation du numéro de série de la station d'épuration de bord : ...
- 0.6. Emplacement et mode de fixation du numéro de l'agrément de type :
- 0.7. Adresse(s) de la ou des usines de production :

Annexes

1. Principales caractéristiques du modèle de station d'épuration de bord
 2. Critères de conception et de dimensionnement, spécifications et règlements de dimensionnement appliqués
 3. Représentation schématique de la station d'épuration de bord, avec liste des éléments
 4. Représentation schématique de la station d'épuration de bord soumise à essai, avec liste des éléments
 5. Schéma de l'installation électrique (schéma détaillé)
 6. Déclaration certifiant que toutes les exigences concernant la sécurité mécanique, électrique et technique de stations d'épuration d'eaux usées ainsi que les exigences relatives à la sécurité du bateau sont respectées
 7. Caractéristiques des parties du bateau qui sont raccordées à la station d'épuration de bord
 8. Guide du constructeur pour le contrôle des composants et paramètres de la station d'épuration de bord pertinents pour l'épuration des eaux usées conformément à l'article 14 *bis* 01, paragraphe 10
 9. Photographies de la station d'épuration de bord
 10. Concepts d'exploitation (1)
 - 10.1. Indications relatives à l'exploitation manuelle de la station d'épuration de bord
 - 10.2. Indications relatives à la gestion des boues en excès (intervalles de rejet)
 - 10.3. Indications relatives à la maintenance et à la réparation
 - 10.4. Indications relatives à la marche à suivre lorsque la station d'épuration de bord se trouve en mode veille
 - 10.5. Indications relatives à la marche à suivre lorsque la station d'épuration de bord se trouve en mode d'urgence
 - 10.6. Indications relatives aux processus d'arrêt graduel, d'arrêt total et de remise en service de la station d'épuration de bord
 - 10.7. Indications relatives aux exigences concernant le prétraitement des eaux usées provenant des cuisines
 11. Autres installations (inscrire ici le cas échéant les installations supplémentaires)
- Date, signature du constructeur de la station d'épuration de bord

(1) Phases d'exploitation : les phases d'exploitation suivantes sont définies aux fins des essais :

a) Le mode veille correspond à la situation où la station d'épuration de bord fonctionne mais n'a pas reçu d'eaux usées depuis plus d'une journée.

Une station d'épuration de bord peut être en mode veille, par exemple, lorsque le bateau à passagers ne navigue pas pendant une période prolongée et se trouve à l'amarrage.

b) Le mode d'urgence correspond à une situation où des composants d'une station d'épuration de bord sont en panne, empêchant l'épuration normale des eaux usées. Le mode « mise à l'arrêt, arrêt et redémarrage » correspond à la situation où une station d'épuration de bord est retirée du service pour une période prolongée (hivernage) et que l'alimentation en énergie est coupée, ou au redémarrage de la station d'épuration de bord au commencement de la saison d'exploitation.

c) Le mode « mise en l'arrêt, arrêt et redémarrage » correspond à la situation où une station d'épuration de bord est retirée du service pour une période prolongée (hivernage) et que l'alimentation en énergie est coupée, ou au redémarrage de la station d'épuration de bord au commencement de la saison d'exploitation.

Addendum

Principales caractéristiques du modèle de station d'épuration de bord (modèle)

1. Description de la station d'épuration de bord
 - 1.1. Constructeur :
 - 1.2. Numéro de série de la station d'épuration de bord :
 - 1.3. Mode de traitement : biologique ou mécanique/chimique (2)
 - 1.4. Citerne de stockage des eaux usées installée en amont ? Oui, ... m³/non (2)
2. Critères de conception et de dimensionnement (y compris les instructions particulières d'installation ou les restrictions de l'utilisation)

- 2.1.
 2.2.
 3. Dimensionnement de la station d'épuration de bord
 3.1. Débit volumique journalier maximal en eaux usées Q_d (m³/j) :
 3.2. Charge de pollution journalière DBO5 (kg/j) :

(2) Biffer la mention inutile.

Partie III. – *Certificat d'agrément (modèle)*

Cachet de l'autorité compétente

N° d'agrément : N° de la prorogation :
 Notification concernant la délivrance/extension – le refus/retrait (3) de l'agrément de type pour une station d'épuration de bord conformément à la directive 2006/87/CE
 Motif de l'extension (le cas échéant) :

Section I

0. Généralités

- 0.1. Marque (nom du constructeur) :
 0.2. Dénomination donnée par le constructeur au modèle de station d'épuration de bord :
 0.3. Code de type du constructeur apposé sur la station d'épuration de bord :
 Emplacement :
 Méthode de fixation :
 0.4. Nom et adresse du constructeur :
 Nom et adresse du représentant agréé du constructeur (s'il y a lieu) :
 0.5. Emplacement, code et méthode d'apposition du numéro de série de la station d'épuration de bord : ..
 0.6. Emplacement et mode de fixation du numéro de l'agrément de type :
 0.7. Adresse(s) de la ou des usines de production :

Section II

1. Restrictions d'utilisation éventuelles :
 1.1. Conditions particulières à respecter lors de l'installation de la station d'épuration à bord d'un bâtiment :
 1.1.1.
 1.1.2.
 2. Service technique responsable de l'exécution des essais d'agrément (4) :
 3. Date du rapport d'essai :
 4. Numéro du rapport d'essai :
 5. Le soussigné certifie l'exactitude des informations fournies par le constructeur dans la fiche de renseignements en annexe pour la station d'épuration de bord précitée, conformément à l'appendice VII de la directive 2006/87/CE, ainsi que de la validité des résultats d'essai joints en annexe en ce qui concerne le modèle de station d'épuration de bord concerné. Le ou les échantillons de station d'épuration ont été sélectionnés par le constructeur avec l'accord de l'autorité compétente et soumis par le constructeur comme représentant le modèle de station d'épuration de bord :
 L'agrément de type est délivré/étendu/refusé/retiré (5) :
 Lieu :
 Date :
 Signature :

Annexes :

Dossier constructeur
 Résultats d'essai (voir annexe 1).

Addendum

Résultats des essais pour l'agrément de type (modèle)

0. Généralités

- 0.1. Marque (nom du constructeur) :

0.2. Dénomination donnée par le constructeur à la station d'épuration de bord :

1. Informations relatives à l'exécution des essais (6)

1.1. Valeurs à l'entrée

1.1.1. Débit journalier en eaux usées Q_d (m^3/j) :

1.1.2. Charge de pollution journalière en DBO5 (kg/j) :

1.2. Rendement d'épuration

1.2.1. Evaluation des valeurs de sortie

(3) Biffer les mentions inutiles.

(4) Si les contrôles sont effectués par l'autorité compétente elle-même, indiquer « sans objet ».

(5) Biffer la mention inutile.

(6) A indiquer pour chaque cycle en cas de plusieurs cycles d'essais.

Evaluation des valeurs de sortie pour la DBO5 (mg/l)

POINT d'échantillonnage	TYPE D'ÉCHANTILLON	NOMBRE D'ÉCHANTILLONS qui respectent la valeur limite en sortie	MIN	MAX		MOYENNE
				Valeur	Phase	
Entrée	Echantillons composites sur 24 heures	-				
Sortie	Echantillons composites sur 24 heures					
Entrée	Echantillons ponctuels	-				
Sortie	Echantillons ponctuels					

Evaluation des valeurs de sortie DCO (mg/l)

POINT d'échantillonnage	TYPE D'ÉCHANTILLON	NOMBRE D'ÉCHANTILLONS qui respectent la valeur limite-expérimentation	MIN	MAX		MOYENNE
				Valeur	Phase	
Entrée	Echantillons composites sur 24 heures	-				
Sortie	Echantillons composites sur 24 heures					
Entrée	Échantillons ponctuels	-				
Sortie	Echantillons ponctuels					

Evaluation des valeurs de sortie COT (mg/l)

POINT d'échantillonnage	TYPE D'ÉCHANTILLON	NOMBRE D'ÉCHANTILLONS qui respectent la valeur limite-expérimentation	MIN	MAX		MOYENNE
				Valeur	Phase	
Entrée	Echantillons composites sur 24 heures	-				
Sortie	Echantillons composites sur 24 heures					
Entrée	Echantillons ponctuels	-				
Sortie	Echantillons ponctuels					

Évaluation des valeurs de sortie pour les solides filtrables (MES) (mg/l)

POINT d'échantillonnage	TYPE D'ÉCHANTILLON	NOMBRE D'ÉCHANTILLONS qui respectent la valeur limite-expérimentation	MIN	MAX		MOYENNE
				Valeur	Phase	
Entrée	Echantillons composites sur 24 heures	-				
Sortie	Echantillons composites sur 24 heures					
Entrée	Echantillons ponctuels	-				
Sortie	Echantillons ponctuels					

1.2.2. Rendement d'épuration (rendement d'élimination) (%)

PARAMÈTRE	TYPE D'ÉCHANTILLON	MIN	MAX	MOYENNE
DBO5	Echantillons composites sur 24 heures			
DBO5	Echantillons ponctuels			
DCO	Echantillons composites sur 24 heures			
DCO	Echantillons ponctuels			
COT	Echantillons composites sur 24 heures			
COT	Echantillons ponctuels			
MES	Echantillons composites sur 24 heures			
MES	Echantillons ponctuels			

1.3. Autres paramètres analysés

1.3.1. Paramètres supplémentaires à l'entrée et à la sortie

PARAMÈTRE	ENTRÉE	SORTIE
pH		
Conductivité		
Température de phases liquides		

1.3.2. Les valeurs des paramètres de fonctionnement suivants – si elles sont disponibles – doivent être relevées au cours de l'échantillonnage :

- concentration de l'oxygène dissous dans le bioréacteur ;
- teneur en matière sèche dans le bioréacteur ;
- température dans le bioréacteur ;
- température ambiante.

1.3.3. Autres paramètres de fonctionnement selon la notice d'utilisation du constructeur

1.4. Autorité compétente ou service technique :

Lieu :, date : Signature :

Partie IV. – *Système de numérotation des agréments de type*

1. **Système**

Le numéro sera composé de quatre parties séparées par le caractère « * ».

Section 1

La lettre minuscule « e », suivie du numéro d'identification de l'Etat qui a délivré l'agrément de type :

- 01 = Allemagne
- 02 = France
- 03 = Italie
- 04 = Pays-Bas
- 05 = Suède
- 06 = Belgique
- 07 = Hongrie
- 08 = République tchèque
- 09 = Espagne
- 11 = Royaume-Uni
- 12 = Autriche
- 13 = Luxembourg
- 14 = Suisse
- 17 = Finlande
- 18 = Danemark
- 19 = Roumanie
- 20 = Pologne
- 21 = Portugal
- 23 = Grèce
- 24 = Irlande
- 25 = Croatie
- 26 = Slovénie
- 27 = Slovaquie
- 29 = Estonie
- 32 = Lettonie
- 34 = Bulgarie
- 36 = Lituanie
- 49 = Chypre
- 50 = Malte

Section 2

Indication du niveau d'exigence. Les exigences concernant le rendement d'épuration sont susceptibles d'être relevées à l'avenir. Les différentes exigences sont identifiées par des chiffres romains, en commençant au niveau I.

Section 3

Un numéro d'ordre à quatre chiffres (commençant par des zéros le cas échéant) correspondant au numéro de l'agrément de type de base. La série commence à 0001.

Section 4

Un numéro d'ordre composé de deux chiffres (commençant par un zéro le cas échéant) correspondant à l'extension. La série commence à 01 pour chaque numéro.

2. **Exemples**

- a) Troisième agrément de type (sans extension à ce jour) émis par les Pays-Bas correspondant au niveau I :
e 4*I*0003*00
- b) Deuxième extension du quatrième agrément de type délivré par l'Allemagne correspondant au niveau II :
e 1*II* 0004*02

Partie V. – Liste des agréments de type pour les stations d'épuration de bord (modèle)

(MODÈLE)

Cachet de l'autorité compétente

N° de liste: au
 Période du au

1	2	3	4	5	6	7
Marque ⁽¹⁾	Nom du constructeur	Numéro de l'agrément	Date de l'agrément de type	Extension/refus/trait ⁽²⁾	Motif de l'extension/du refus/trait	Date de l'extension/du refus/trait ⁽²⁾

⁽¹⁾ Certificat d'agrément de type.
⁽²⁾ Biffer les mentions inutiles.

Partie VI. – *Liste des stations d’épuration construites (modèle)*

Marque (nom du constructeur) :
 Dénomination donnée par le constructeur au modèle d’épuration de bord :
 Numéro d’agrément de type :
 Date de délivrance :
 Première date de délivrance (dans le cas des extensions) :
 Numéro de série de la station d’épuration de bord :

... 001	... 001	... 001
... 002	... 002	... 002
.	.	.
.	.	.
.	.	.
..... m p q

Partie VII. – *Fiche technique des stations d’épuration de bord agréées (modèle)*

(MODÈLE)

Cachet de l'autorité compétente

N°	Date de l'agrément de type	Numéro de l'agrément	Marque	Modèle de station d'épuration de bord	Caractéristiques de la station d'épuration de bord			Rendement d'épuration				
					Débit journalier en eaux usées Q_d (m ³ /j)	Charge de pollution journalière DBO_5 (kg/j)		BOD ₅	DCO	COT		
							échantillon composite sur 24 h	échantillon ponctuel	échantillon composite sur 24 h	échantillon ponctuel	échantillon composite sur 24 h	échantillon ponctuel

Partie VIII. – *Recueil des paramètres de la station d'épuration de bord pour le contrôle spécial (modèle)*

1. Généralités

1.1. Signalétique de la station d'épuration de bord

1.1.1. Marque :

1.1.2. Nom donné par le constructeur au modèle de station d'épuration de bord :

1.1.3. Agrément de type n° :

1.1.4. Numéro de série de la station d'épuration de bord :

1.2. Documents

La station d'épuration de bord est soumise à des essais et les résultats sont consignés sur des fiches séparées qui sont numérotées individuellement, signées par l'inspecteur et jointes au présent recueil.

1.3. Essais

Les essais sont effectués sur la base du guide du constructeur pour le contrôle des composants et paramètres des stations d'épuration de bord pertinents pour le traitement des eaux usées conformément à l'article 14 *bis* 01, paragraphe 10. Dans des cas dûment justifiés, de leur propre initiative, les inspecteurs peuvent renoncer à la vérification de certains composants ou paramètres.

Au cours de l'essai, au moins un échantillon est prélevé de manière aléatoire. Les résultats de l'analyse de l'échantillon aléatoire sont comparés aux valeurs de contrôle indiquées à l'article 14 *bis* 02, paragraphe 2, tableau 2.

1.4. Le présent rapport d'essai, ainsi que les fiches jointes, comprend un total de (1) pages.

2. Paramètres

Il est certifié que la station d'épuration de bord testée ne s'écarte pas de manière inacceptable des paramètres et valeurs de contrôle pour l'exploitation visés à l'article 14 *bis* 02, paragraphe 2, tableau 2.

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Test reconnu par l'autorité compétente :

Lieu et date :

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Test reconnu par l'autorité compétente :

Lieu et date :

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

Nom et adresse de l'organisme de contrôle :

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Essai reconnu par l'autorité compétente :

Lieu et date :

Signature :

Cachet de l'autorité compétente

Addendum I**Complément au recueil des paramètres
de la station d'épuration de bord (modèle)**

Nom du navire :

Numéro européen unique d'identification des bateaux :

Constructeur (marque/dénomination commerciale/raison commerciale du constructeur) :

Modèle de station d'épuration de bord (désignation donnée par le constructeur) :

N° d'agrément de type :

Année de construction de la station d'épuration de bord :

Numéro de série de la station d'épuration de bord :

Lieu de construction :

La station d'épuration de bord et ses composants liés à l'épuration ont été identifiés au moyen de la plaque signalétique. L'essai a été effectué sur la base du guide du constructeur pour le contrôle des composants et paramètres de la station d'épuration liés à l'épuration.

(A) Contrôle des composants

Il y a lieu d'indiquer ci-après les autres composants liés à l'épuration énumérés dans le guide du constructeur relatif au contrôle des composants de la station et des paramètres liés à l'épuration ou dans la partie II, annexe 4.

COMPOSANT	NUMÉRO de composant relevé	CONFORMITÉ (1)		
		<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> s.o.
		<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> s.o.
		<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> s.o.
		<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> s.o.
		<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> s.o.
		<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> s.o.
		<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> s.o.
		<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> s.o.
		<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	<input type="checkbox"/> s.o.

(1) Cocher la case appropriée.

(B) Résultats des analyses des échantillons ponctuels :

PARAMÈTRE	VALEUR OBTENUE	CONFORMITÉ (1)	
BDO5		<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
DCO		<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non
COT		<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non

(1) Cocher la case appropriée.

(C) Remarques :

(Les réglages, modifications ou changements non conformes suivants ont été constatés sur la station d'épuration de bord installée.)

Nom de l'inspecteur :

Lieu et date :

Signature :

Partie IX. – Agréments de type équivalents

Agréments de type sur la résolution 2010-II-27 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin de 9 décembre 2010

Appendice IV Stations d'épuration de bord. – Procédure d'essai

1. Généralités

1.1. Principes fondamentaux

La spécification d'essai est utilisée pour vérifier l'adéquation des stations d'épuration de bord pour utilisation à bord des bateaux à passagers.

Dans la présente procédure, le processus et la technologie de traitement utilisés sont examinés et approuvés sur la base d'une station d'essai. La conformité de la station d'essai avec les stations mises en service ultérieurement est assurée par l'application de critères de conception et de dimensionnement identiques.

1.2. Responsabilité et lieu de l'essai

La station d'essai représentative d'une série de stations d'épuration de bord est contrôlée par un service technique. Les conditions d'essai sur le site d'essai relèvent de la responsabilité du service technique et doivent correspondre aux conditions précisées dans la présente procédure.

1.3. Documents à fournir

L'essai doit être effectué sur la base de la fiche de renseignements conformément à l'appendice IV, partie II.

1.4. Spécifications de dimensionnement de la station

Les stations d'épuration de bord doivent être dimensionnées et conçues de telle manière qu'à la sortie les valeurs limites prévues dans l'article 14 *bis* 02, paragraphe 2, tableaux 1 et 2, ne soient pas dépassées lors de leur fonctionnement.

2. Préparatifs en vue des essais

2.1. Généralités

Avant le début de l'essai, le constructeur fournit au service technique les spécifications structurelles et opérationnelles de la station d'essai, avec un ensemble complet de dessins et de calculs à l'appui conformément à l'appendice IV, partie II, et fournit toutes les informations relatives aux exigences associées à la station en ce qui concerne l'installation, l'exploitation et l'entretien. Le constructeur fournit au service technique des informations sur les éléments de sécurité mécanique, électrique et technique de la station d'épuration qu'il y a lieu de contrôler.

2.2. Installation et mise en service

Aux fins des essais, le constructeur doit installer la station d'essai d'une manière analogue aux conditions prévues à bord des bateaux à passagers. Avant les essais, le constructeur doit assembler la station d'épuration de bord et la mettre en service. Le démarrage doit se faire conformément aux instructions d'utilisation du constructeur et sera vérifié par le service technique.

2.3. Phase de mise en service

Le constructeur notifie au service technique la durée nominale, exprimée en semaines, de la phase de mise en service jusqu'aux conditions normales de fonctionnement. Le constructeur spécifie le point où la phase de mise en service est réputée achevée et où les essais peuvent commencer.

2.4. Caractéristiques à l'entrée

L'essai est mené avec des eaux usées domestiques brutes. Les caractéristiques à l'entrée en ce qui concerne les concentrations de polluants sont obtenues à partir de la documentation du constructeur relative au dimensionnement de la station d'épuration de bord, conformément à l'annexe VI, partie II, en établissant le quotient du débit de substances organiques sous la forme d'une charge DBO₅, en kg/j, et du débit nominal d'eaux usées Q_d en m³/j. Les caractéristiques à l'entrée sont fixées en conséquence par l'organisme de contrôle.

Formule n° 1. – *Calcul des caractéristiques à l'entrée*

$$C_{DBO_5, moy} = \frac{DBO_5}{Q_d} \left[\frac{kg DBO_5 / j}{m^3 / j} \right]$$

Si l'application de la première formule donne une concentration DBO₅ moyenne inférieure à C_{DBO₅ moy} = 500 mg/l, il faut prévoir une concentration moyenne DBO₅ minimale des eaux à l'entrée de C_{DBO₅, moy} = 500 mg/l.

Le service technique ne doit pas passer les eaux usées entrantes dans un broyeur. La séparation du sable (par exemple, par tamisage) est admise.

3. Procédure d'essai

3.1. Phases de charge et alimentation hydraulique

La durée de l'essai est de trente jours. La station d'essai doit être alimentée sur le banc d'essai en eaux usées domestiques conformes aux valeurs de charge spécifiées dans le tableau 1. Différentes phases de charge sont testées ; le déroulement de l'essai comporte des phases de charge normales et des phases de charge spéciales, notamment la surcharge, la sous-charge et le mode veille. La durée de chaque phase de charge (nombre de jours d'essai) est indiquée au tableau 1. La charge hydraulique moyenne journalière pour chaque phase de charge est fixée conformément au tableau 1. La concentration moyenne des polluants, à régler conformément au point 2.4, doit demeurer stable.

Tableau 1. – *Réglages de la charge pour chaque phase de charge*

PHASE	NOMBRE DE JOURS D'ESSAI	CHARGE HYDRAULIQUE journalière	CONCENTRATION DES POLLUANTS
Charge normale	20 jours		CBOD ₅ conformément au paragraphe 2.4.
Surcharge	3 jours	1,25 Q _d	CBOD ₅ conformément au paragraphe 2.4.

PHASE	NOMBRE DE JOURS D'ESSAI	CHARGE HYDRAULIQUE journalière	CONCENTRATION DES POLLUANTS
Sous-charge	3 jours	0,5 Qd	CBOD5 conformément au paragraphe 2.4.
Mode veille	4 jours	jour 1 et jour 2 : Qd= 0 Jour 3 et jour 4 : Qd	CBOD5 conformément au paragraphe 2.4.

Les phases de charge spéciale « surcharge », « sous-charge » et mode « veille » sont réalisées successivement, sans interruption ; la phase de charge normale est divisée en plusieurs parties. L'essai débute et s'achève par une phase de charge normale d'une durée d'au moins cinq jours.

Des hydrogrammes journaliers sont établis pour l'alimentation hydraulique, selon le mode prévu pour la station d'épuration de bord. L'hydrogramme journalier est sélectionné conformément au mode de fonctionnement de la station d'épuration de bord. Une distinction est faite selon que la station d'épuration de bord fonctionne avec ou sans citerne de stockage de

Les phases de charge spéciale « surcharge », « sous-charge » et mode « veille » sont réalisées successivement, sans interruption ; la phase de charge normale est divisée en plusieurs parties. L'essai débute et s'achève par une phase de charge normale d'une durée d'au moins cinq jours. Des hydrogrammes journaliers sont établis pour l'alimentation hydraulique, selon le mode prévu pour la station d'épuration de bord. L'hydrogramme journalier est sélectionné conformément au mode de fonctionnement de la station d'épuration de bord. Une distinction est faite selon que la station d'épuration de bord fonctionne avec ou sans citerne de stockage des eaux usés en amont. Les hydrogrammes d'alimentation (hydrogrammes journaliers) sont indiqués aux figures 1 et 2.

Un débit horaire régulier doit être assuré à l'entrée sur toute la durée de l'essai. Le débit moyen horaire des eaux usées $Q_{h, \text{moyen}}$ correspond à 1/24 de la charge hydraulique journalière conformément au tableau 1. Le débit à l'entrée est mesuré de manière continue par le service technique. L'hydrogramme journalier doit être respecté avec une tolérance $\pm 5 \%$.

Figure 1. – Hydrogramme journalier pour l'alimentation des stations d'épuration de bord avec citerne de stockage des eaux usées en amont

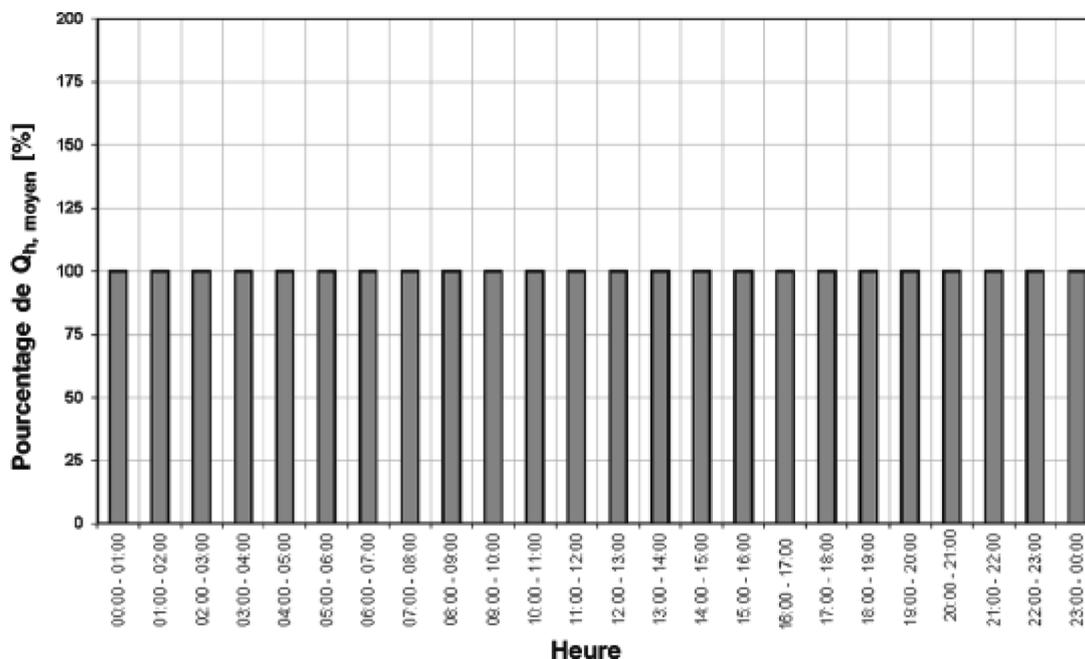
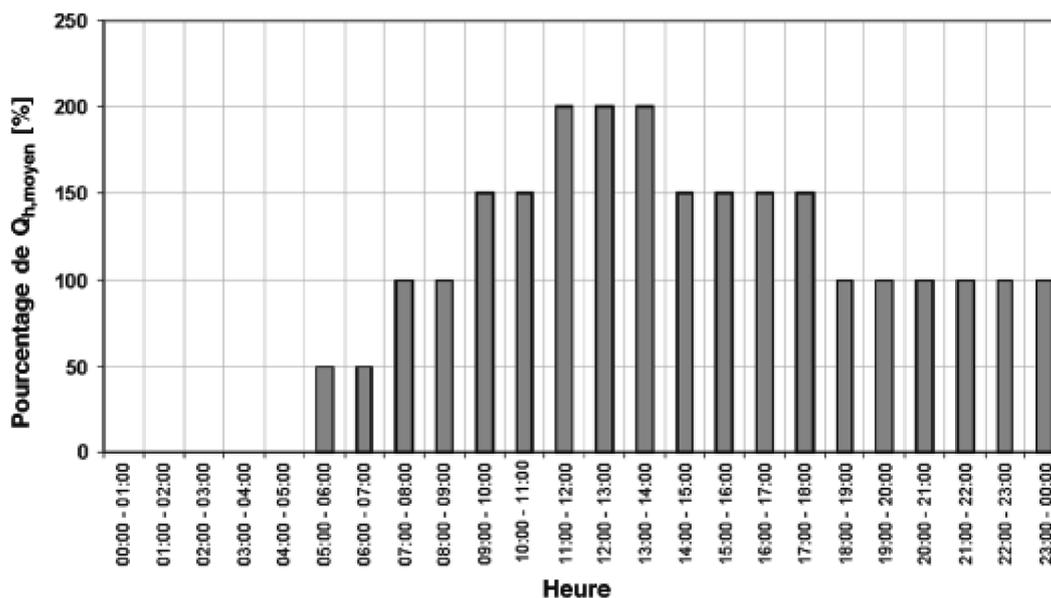


Figure 2. – Hydrogramme journalier pour l'alimentation des stations d'épuration de bord sans citerne de stockage des eaux usées en amont



3.2. Interruption ou annulation de l'essai

Une interruption de l'essai peut s'avérer nécessaire si la station d'essai ne fonctionne plus correctement par suite l'alimentation en énergie est coupée ou de la panne d'un sous-ensemble. L'essai peut être interrompu pendant la durée de la réparation. Dans de tels cas, il n'est pas nécessaire de répéter l'ensemble de l'essai, mais uniquement la phase de charge au cours de laquelle la panne est survenue.

Après une deuxième interruption, il incombe au service technique de décider si l'essai peut être poursuivi ou doit être annulé. Cette décision doit être motivée et documentée dans le rapport d'essai. En cas d'annulation, l'essai doit être entièrement recommencé.

3.3. Contrôle du rendement d'épuration et du respect des valeurs limites de sortie

Le service technique prélève des échantillons à l'entrée de la station d'essai et les analyse afin de confirmer la conformité avec les caractéristiques prescrites. Les échantillons d'eaux usées sont prélevés à la sortie de la

station d'essai et analysés afin de déterminer le rendement d'épuration et le respect des valeurs limites à la sortie. On prélève à la fois des échantillons ponctuels et des échantillons composites sur 24 heures. Dans le cas des échantillons composites sur 24 heures, l'échantillonnage peut être proportionnel au débit ou à la durée. Le type d'échantillon composite sur 24 heures est spécifié par l'organisme de contrôle. Les échantillons à l'entrée et à la sortie sont prélevés simultanément et de manière identique.

Outre les paramètres de contrôle DBO5, DCO et COT, les paramètres suivants à l'entrée et à la sortie sont mesurés afin de décrire et représenter les conditions ambiantes et les conditions d'essai :

- a) MES ;
- b) pH ;
- c) Conductivité ;
- d) Température des phases liquides.

Le nombre d'examen varie en fonction de la phase de charge en cause, comme indiqué au tableau 2. Le nombre de prélèvements d'échantillons se rapporte à l'entrée et à la sortie de la station d'essai.

Tableau 2. – *Spécification du nombre et de la périodicité des prélèvements d'échantillons à l'entrée et à la sortie de la station d'essai*

PHASE DE CHARGE	NOMBRE DE JOURS D'ESSAI	NOMBRE D'ÉCHANTILLONNAGES	SPÉCIFICATION DE LA PÉRIODICITÉ des prélèvements d'échantillons
Charge normale	20 jours	Echantillons composites sur 24 heures : 8 échantillons ponctuels : 8	Prélèvements à intervalles réguliers sur toute la durée de l'essai
Surcharge	3 jours	Echantillons composites sur 24 heures : 2 échantillons ponctuels : 2	Prélèvements à intervalles réguliers sur toute la durée de l'essai
Sous-charge	3 jours	Echantillons composites sur 24 heures : 2 échantillons ponctuels : 2	Prélèvements à intervalles réguliers sur toute la durée de l'essai
Mode veille	4 jours	Echantillons composites sur 24 heures : 2 échantillons ponctuels : 2	Echantillon composite sur 24 heures : début du prélèvement d'échantillons au lancement de l'alimentation et 24 heures après. Echantillon ponctuel : 1 heure après le lancement de l'alimentation, et 24 heures après.
Nombre total d'échantillons composites sur 24 heures : 14. Nombre total d'échantillons ponctuels : 14.			

Le cas échéant, les paramètres d'exploitation suivants sont également mesurés sur les échantillons ponctuels prélevés :

- a) Concentration de l'oxygène dissous dans le bioréacteur ;
- b) Teneur en matière sèche dans le bioréacteur ;
- c) Température dans les bioréacteurs ;
- d) Température ambiante ;
- e) Autres paramètres d'exploitation selon les instructions du constructeur.

3.4. Analyse des résultats

Afin de documenter le rendement d'épuration déterminé et de vérifier le respect des valeurs limites, la valeur minimale d'échantillon (min), la valeur maximale d'échantillon (max) et la moyenne arithmétique (moyenne) doivent être précisées, pour les paramètres de contrôle DBO5, DCO et COT, ainsi que pour le paramètre MES.

La phase de charge doit également être mentionnée pour la valeur maximale d'échantillon. Les analyses sont réalisées conjointement pour toutes les phases de charge. Les résultats sont traités comme indiqué au tableau suivant :

Tableau 3a. – *Spécification relative au traitement statistique des données relevées – analyse des résultats en vue de confirmer le respect des valeurs limites à la sortie*

PARAMÈTRE	TYPE D'ÉCHANTILLON	NOMBRE D'ÉCHANTILLONS qui respectent les valeurs limites	MOYENNE	MIN	MAX	
					Valeur	Phase
DBO5 à l'entrée	Echantillons composites sur 24 heures	- (9)				

PARAMÈTRE	TYPE D'ÉCHANTILLON	NOMBRE D'ÉCHANTILLONS qui respectent les valeurs limites	MOYENNE	MIN	MAX	
					Valeur	Phase
DBO5 à la sortie	Echantillons composites sur 24 heures					
DBO5 à l'entrée	Echantillons ponctuels	-				
DBO5 à la sortie DCO à l'entrée	Echantillons ponctuels Echantillons composites sur 24 heures	-				
DCO à la sortie	Echantillons composites sur 24 heures					
DCO à l'entrée	Echantillons ponctuels	-				
DCO à la sortie	Echantillons ponctuels					
COT à l'entrée	Echantillons composites sur 24 heures	-				
COT à la sortie	Echantillons composites sur 24 heures					
COT à l'entrée	Echantillons ponctuels	-				
COT à la sortie	Echantillons ponctuels					
MES à l'entrée MES à la sortie	Echantillons composites sur 24 heures Echantillons composites sur 24 heures	-				
MES à l'entrée	Echantillons ponctuels	-				
MES à la sortie	Echantillons ponctuels					
(9) Pas de valeur limite à l'entrée.						

Tableau 3b. – *Spécification relative au traitement statistique des données relevées – analyse des résultats en vue de documenter le rendement d'épuration*

PARAMÈTRE	TYPE D'ÉCHANTILLON	MOYENNE	MIN	MAX
Rendement d'épuration DBO5	Echantillons composites sur 24 heures			
Rendement d'épuration DBO5	Echantillons ponctuels			
Rendement d'épuration DCO	Echantillons composites sur 24 heures			
Rendement d'épuration DCO	Echantillons ponctuels			
Rendement d'épuration COT	Echantillons composites sur 24 heures			
Rendement d'épuration COT	Echantillons ponctuels			
Rendement d'épuration MES	Echantillons composites sur 24 heures			
Rendement d'épuration MES	Echantillons ponctuels			

Les autres paramètres du paragraphe 3.3, lettres *b* à *d*, ainsi que les paramètres de fonctionnement au sens du paragraphe 3.3 doivent être présentés sous forme de tableaux avec indication du résultat minimum (Min), du résultat maximum (Max) et de la moyenne arithmétique (valeur moyenne).

3.5. Respect des exigences du chapitre 14 *bis*

Les valeurs limites énoncées à l'article 14 *bis* 02, paragraphe (2), tableaux 1 et 2, sont réputées respectées lorsque, pour chacun des paramètres DCO, DBO5 et COT :

- a) Les valeurs moyennes de l'ensemble des 14 échantillons à la sortie ; et
- b) Au moins 10 des 14 échantillons à la sortie ne dépassent pas les valeurs limites spécifiées pour les échantillons composites sur 24 heures et les échantillons ponctuels.

3.6. Fonctionnement et entretien pendant les essais

La station d'épuration de bord soumise aux essais est exploitée suivant les indications du constructeur durant toute la durée des essais. Les contrôles et entretiens de routine sont effectués conformément aux instructions du constructeur relatives à l'exploitation et à la maintenance. Les boues en excès qui résultent du processus biologique d'épuration ne peuvent être retirées de la station d'épuration de bord que si cela est expressément requis par le constructeur dans la notice d'utilisation et d'entretien de la station d'épuration de bord. Tous les travaux d'entretien effectués sont consignés par le service technique et signalés dans le rapport d'essai. Au cours de l'essai, aucune personne non autorisée ne peut avoir accès à la station d'essai.

3.7. Analyse des échantillons/méthode d'analyse

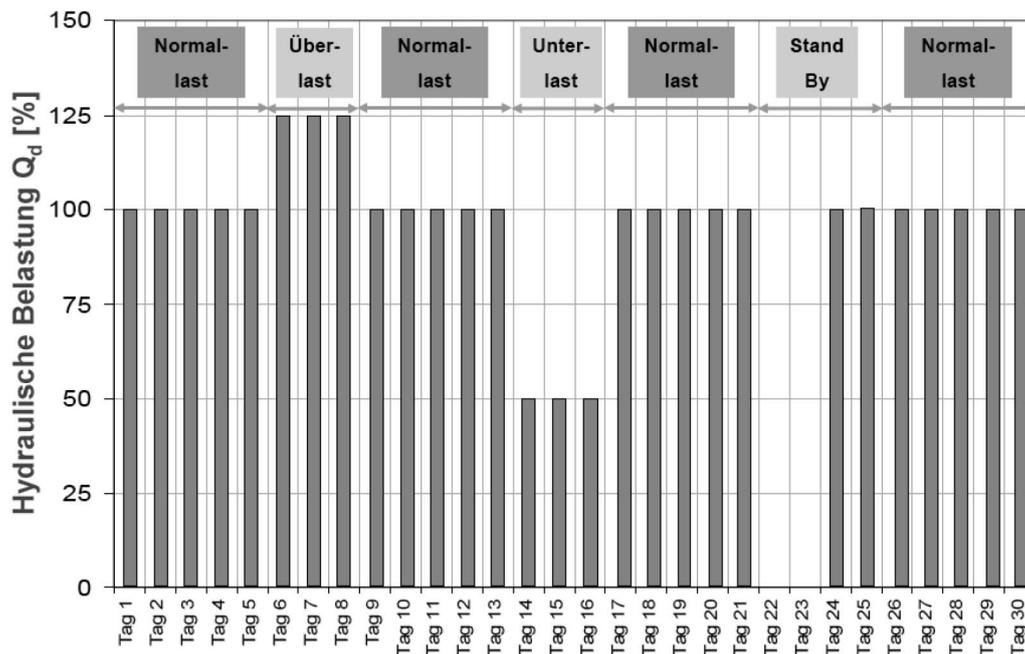
Les paramètres à étudier sont analysés à l'aide de procédures normalisées agréées. La procédure normalisée appliquée est spécifiée.

4. Rapport d'essais

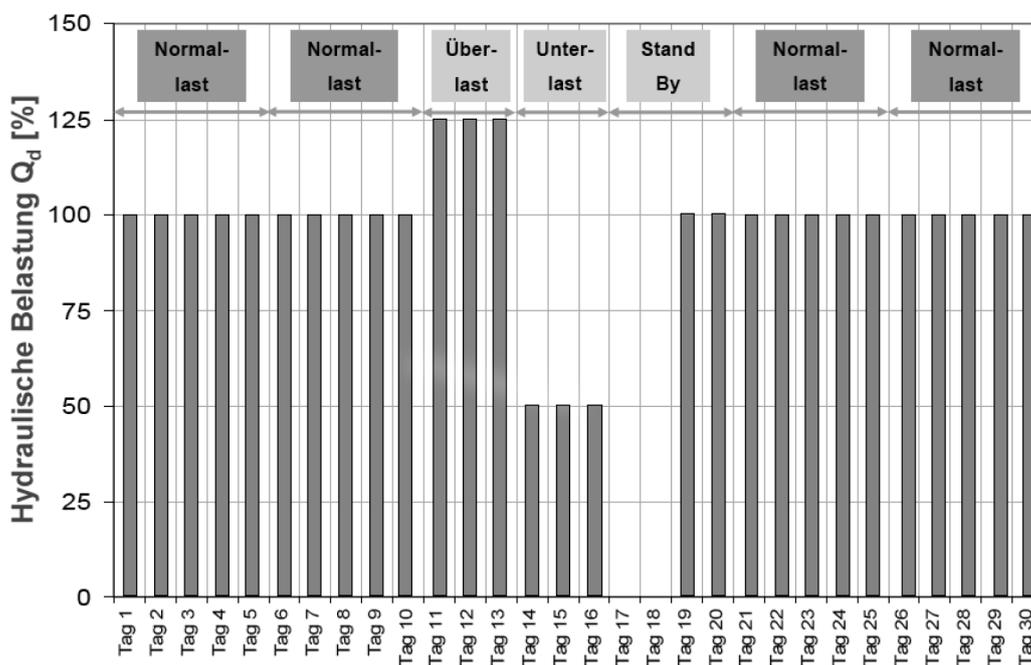
4.1. L'organisme de contrôle est tenu de rédiger un rapport sur l'essai de type effectué. Ce rapport mentionne au moins les informations suivantes :

- a) Indications concernant la station d'essai, notamment le modèle, la valeur nominale de la charge polluante journalière et les principes de dimensionnement appliqués par le constructeur ;
- b) Indications concernant la conformité de la station d'épuration de bord soumise aux essais, avec la documentation fournie avant la réalisation des essais ;
- c) Indications relatives aux différents résultats des mesures ainsi qu'à l'évaluation du rendement d'épuration et au respect des valeurs limites exigées à la sortie ;
- d) Précisions concernant l'élimination des boues en excès, notamment la taille des volumes extraits et la fréquence d'extraction ;
- e) Indications concernant toute les interventions opérationnelles, d'entretien et de réparation effectuées lors des essais ;
- f) Indications relatives à toutes les détériorations de la qualité de la station d'épuration de bord survenues au cours des essais, et aux éventuelles interruptions des essais ;
- g) Informations sur les problèmes rencontrés pendant les essais ;
- h) Liste des personnes responsables qui sont intervenues durant l'essai de type de la station d'épuration de bord, avec indication de leur nom et de leur fonction ;
- i) Nom et adresse du laboratoire qui a procédé à l'analyse des échantillons d'eaux usées ;
- j) Méthodes d'analyse appliquées.

Exemples de séquences d'essai
Exemple 1



Exemple 2



DE	EN	FR
Normallast	Normal load	Charge normale
Überlast	Overload	Surcharge
Unterlast	Underload	Sous-charge
Stand By	Stand-by	Veille

DE	EN	FR
Hydraulische Belastung Q_d	Hydraulic load Q_d	Charge hydraulique Q_d
Tag	Day	Jour

Remarques concernant la détermination de la demande biochimique en oxygène après 5 jours (DBO5) dans les échantillons composites sur 24 heures.

Les normes internationales ISO 5815-1 et 5815-2:2003 prescrivent que, pour la détermination de la demande biochimique en oxygène après 5 jours, les échantillons d'eau doivent être conservés dès le prélèvement d'échantillons dans une bouteille remplie à ras bord, fermées de manière étanche et à une température comprise entre 0 et 4 °C, jusqu'à la réalisation de l'analyse. La détermination de la valeur DBO5 doit être entamée dès que possible ou dans un délai de 24 heures après la fin du prélèvement d'échantillons.

Afin d'éviter le processus biochimique de dégradation dans l'échantillon homogénéisé sur 24 heures, la température de l'échantillon d'eau est abaissée à une température de 4 °C au maximum durant le prélèvement d'échantillons et l'échantillon est conservé à cette température jusqu'à la fin du prélèvement d'échantillons.

Des appareils de prélèvements d'échantillon adéquats sont disponibles dans le commerce.

ANNEXE 2

MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 DE L'ARRÊTÉ DU 30 DÉCEMBRE 2008

L'annexe 2 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé est modifiée conformément aux dispositions prévues aux parties I à IV de la présente annexe.

I. – Le tableau qui figure à l'article 1.02, paragraphe 2, de l'annexe 2 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé est modifié de la manière suivante :

a) Les rubriques suivantes sont insérées après les rubriques relatives à l'article 7.04 :

7.05, paragraphe 1	Les feux de navigation, corps, accessoires et sources lumineuses	Les feux de navigation, corps, accessoires et sources lumineuses sont conformes aux prescriptions relatives à la couleur et à l'intensité lumineuse des feux, ainsi qu'à l'agrément des fanaux de signalisation lumineux pour la navigation du Rhin au 30 novembre 2009 peuvent encore être utilisés
7.06, paragraphe 1	Appareils radars de navigation agréés avant le 1 ^{er} janvier 1990	Les appareils radar de navigation agréés avant le 1 ^{er} janvier 1990 peuvent être montés et utilisés jusqu'à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 31 décembre 2009, en tout cas au plus tard jusqu'au 31 décembre 2011, s'il existe un certificat de montage valide conformément à la présente directive ou à la résolution CCNR 1989-II-35.
	Indicateurs de vitesse de giration agréés avant le 1 ^{er} janvier 1990 Appareils radars de navigation et indicateurs de vitesse de giration agréés après le 1 ^{er} janvier 1990	Les indicateurs de vitesse de giration agréés avant le 1 ^{er} janvier 1990 et montés avant le 1 ^{er} janvier 2000 peuvent être utilisés jusqu'à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1.1.2015 s'il existe un certificat de montage valide conformément à la présente directive ou à la résolution CCNR 1989-II-35. Les appareils radar de navigation et les indicateurs de vitesse de giration agréés au ou après le 1 ^{er} janvier 1990 conformément aux prescriptions minimales et aux conditions d'essais relatives au montage des radars utilisés pour la navigation rhénane intérieure, ainsi qu'aux prescriptions minimales et aux conditions d'essai relatives aux indicateurs de vitesse de giration utilisés pour la navigation rhénane intérieure peuvent encore être montés et exploités pour autant qu'il existe un certificat de montage en conformité avec la présente directive ou de la résolution CCNR 1989-II-35.

b) La rubrique suivante est insérée après la rubrique relative à l'article 10.01 :

10.02, paragraphe 1, deuxième phrase, point b	Récipient en acier ou d'une autre matière résistant aux chocs et non combustible, d'une contenance d'au moins 10 l	NRT, au plus tard au renouvellement du certificat communautaire
---	--	---

c) Les rubriques relatives aux articles 11.02, paragraphe 4, et 11.04, paragraphe 2, sont remplacées par le texte suivant :

11.02, paragraphe 4, première phrase	Équipement des bords extérieurs des ponts, des plats-bords et des postes de travail	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2020
--------------------------------------	---	--

	Hauteur des hiloires	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2035
11.04, paragraphe 1	Largeur libre du plat-bord	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2035 pour les bateaux d'une largeur supérieure à 7,30 m
Paragraphe 2	Garde-corps sur les bateaux de L < 55 m avec uniquement des logements arrière	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2020

d) La rubrique relative à l'article 11.02 est remplacée par le texte suivant :

11.12, paragraphes 2, 4, 5 et 9	Plaque du fabricant, dispositifs de protection, documents à bord	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2015
---------------------------------	--	--

e) La rubrique relative à l'article 11.12 est remplacée par le texte suivant :

11.12, paragraphes 2, 4, 5 et 9	Plaque du fabricant, dispositifs de protection, documents à bord	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2015
---------------------------------	--	--

f) Après les rubriques relatives au chapitre 12, il est ajouté un chapitre 14 *bis* rédigé comme suit :

Chapitre 14 <i>bis</i>		
14 <i>bis</i> 02, paragraphe 2, tableaux 1 et 2, et paragraphe 5	Valeurs limites et de contrôle et agréments de type	NRT, tant que <i>a</i> les valeurs limites et de contrôle ne dépassent pas les valeurs selon l'article 14 <i>bis</i> 02 d'un facteur supérieur à 2; <i>b</i> la station d'épuration de bord dispose d'un certificat du constructeur ou de l'expert confirmant qu'elle peut faire face aux cycles de charge typiques de bord du bâtiment; et <i>c</i> un système de gestion des boues d'épuration est en place et approprié pour les conditions d'exploitation d'une station d'épuration de bord d'un bateau à passagers

g) Les rubriques relatives à l'article 15.03, paragraphes 7 à 13, sont remplacées par le texte suivant :

Paragraphe 7 et 8	Stabilité en cas d'avarie	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2045
Paragraphe 9	Stabilité en cas d'avarie	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2045
	Etendue verticale de l'avarie au fond du bateau	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2045 NRT s'applique aux bateaux pourvus de ponts étanches à l'eau sur une distance minimale de 0,50 m et inférieure à 0,60 m du fond des bateaux ayant obtenu un premier certificat communautaire ou un autre certificat de navigation avant le 31 décembre 2005
	Statut de stabilité 2	NRT

h) La rubrique relative à l'article 15.06, paragraphe 1, point *a*, est remplacée par le texte suivant :

15.06, paragraphe 1, alinéa 1	Zones réservées aux passagers sous pont de cloisonnement et en face de la cloison du coqueron arrière	NRT, au plus tard au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2045
15.06, paragraphe 1, alinéa 2	Abris	NRT, au plus tard au renouvellement du certificat communautaire

i) La rubrique relative à l'article 15.06, paragraphe 15, est remplacée par le texte suivant :

Paragraphe 15	Prescriptions relatives aux superstructures constituées entièrement ou partiellement réalisées en vitres panoramiques	NRT, au plus tard au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2045
	Prescriptions relatives aux abris	NRT, au plus tard au renouvellement du certificat communautaire

j) Après la rubrique relative à l'article 15.11, paragraphe 7, est insérée une rubrique relative à l'article 15.11, paragraphe 7 *bis*, rédigée comme suit :

Paragraphe 7 bis	Abris	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire
------------------	-------	--

II. – Le tableau qui figure à l'article 1.06, paragraphe 4, de l'annexe 2 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé est modifié de la manière suivante :

a) Est insérée une rubrique relative à l'article 7.05, paragraphe 1, rédigée comme suit :

7.05, paragraphe 1	Les feux de navigation, corps, accessoires et sources lumineuses	Les feux de navigation, corps, accessoires et sources lumineuses sont conformes aux prescriptions relatives à la couleur et à l'intensité lumineuse des feux, ainsi qu'à l'agrément des fanaux de signalisation lumineux pour la navigation du Rhin au 30 novembre 2009 peuvent encore être utilisés	1 ^{er} décembre 2013
--------------------	--	--	-------------------------------

b) Sont insérées les rubriques relatives à l'article 7.06, paragraphe 1, rédigées comme suit :

7.06, paragraphe 1	Appareils radar de navigation agréés avant le 1 ^{er} janvier 1990	Les appareils radar de navigation agréés avant le 1 ^{er} janvier 1990 peuvent être montés et utilisés jusqu'à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 31 décembre 2009, en tout cas au plus tard jusqu'au 31 décembre 2011, s'il existe un certificat de montage valide conformément à la présente directive ou à la résolution CCNR 1989-II-35	1 ^{er} décembre 2013
	Indicateurs de vitesse de giration agréés après le 1 ^{er} janvier 1990	Les indicateurs de vitesse de giration agréés après le 1 ^{er} janvier 1990 conformément aux prescriptions minimales et aux conditions d'essais relatives au montage des indicateurs de vitesse de giration utilisés pour la navigation rhénane intérieure peuvent encore être montés et exploités pour autant qu'il existe un certificat de montage conformément à la présente directive ou à la résolution CCNR 1989-II-35	1 ^{er} décembre 2013

c) Est insérée une rubrique relative à l'article 10.02, paragraphe 1, rédigée comme suit :

10.02, paragraphe 1, deuxième phrase, point b	Récepteur en acier ou d'une autre matière résistant aux chocs et non combustibles, d'une contenance d'au moins 10 l	NRT, au plus tard au renouvellement du certificat communautaire	1 ^{er} décembre 2013
---	---	---	-------------------------------

d) Sont insérées les rubriques relatives à l'article 11.02, paragraphe 4, 11.04, paragraphe 2 et 11.12, paragraphes 2, 4, 5 et 9, rédigées comme suit :

11.02, paragraphe 2, première phrase	Hauteur des bastingages et des hiloires et garde-corps	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2020	1 ^{er} décembre 2013
	Hauteur des hiloires	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2035	1 ^{er} décembre 2013
11.04, paragraphe 2	Garde-corps sur les bateaux de L < 55 m avec uniquement des logements arrière	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2020	1 ^{er} décembre 2013
11.12 paragraphes 2, 4, 5 et 9	Plaque du fabricant, dispositifs de protection, documents à bord	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2015	1 ^{er} décembre 2013

e) Est inséré un chapitre 14 bis constitué des rubriques suivantes :

	Chapitre 14 bis		
--	------------------------	--	--

14 bis 02, paragraphe 2, tableaux 1 et 2, et paragraphe 5	Valeurs limites et de contrôle et agréments de type	NRT, tant que a) Les valeurs limites et de contrôle ne dépassent pas les valeurs selon l'article 14 bis 02 d'un facteur supérieur à 2 ; b) La station d'épuration de bord dispose d'un certificat du constructeur ou de l'expert confirmant qu'elle peut faire face aux cycles de charge typiques de bord du bâtiment ; et c) Un système de gestion des boues d'épuration est en place et approprié pour les conditions d'exploitation d'une station d'épuration de bord d'un bateau à passagers	1 ^{er} décembre 2013
---	---	---	-------------------------------

f) Les rubriques relatives à l'article 15.03, paragraphes 7 à 13, sont remplacées par le texte suivant :

15.03, paragraphes 7 et 8	Stabilité en cas d'avarie	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2045	1 ^{er} décembre 2013
Paragraphe 9	Stabilité en cas d'avarie	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2045	1 ^{er} décembre 2013
	Etendue verticale de la brèche au fond du bateau	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2045 NRT s'applique aux bateaux pourvus de ponts étanches à l'eau sur une distance minimale de 0,50 m et inférieure à 0,60 m du fond des bateaux ayant obtenu un certificat communautaire ou une autre licence de circulation avant le 31 décembre 2005	1 ^{er} décembre 2013
	Statut de stabilité 2	NRT	
Paragraphes 10 à 13	Stabilité en cas d'avarie	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2045	1 ^{er} décembre 2013

g) La rubrique relative à l'article 15.06, paragraphe 1, est remplacée par le texte suivant :

15.06, paragraphe 1, 1 ^{er} alinéa	Zones réservées aux passagers sous pont de cloisonnement et en face de la cloison du coqueron arrière.	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2045	1 ^{er} décembre 2013
15.06, paragraphe 1, deuxième alinéa	Abris	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire	1 ^{er} décembre 2013

h) La rubrique relative à l'article 15.06, paragraphe 15, est remplacée par le texte suivant :

Paragraphe 15	Prescriptions relatives aux abris dans les superstructures constitués entièrement ou en partie de fenêtres panoramiques	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2045	1 ^{er} décembre 2013
	Prescriptions relatives aux abris	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire	1 ^{er} décembre 2013

i) Est insérée une rubrique relative à l'article 15.11, paragraphe 7 bis, rédigée comme suit :

paragraphe 7 bis	Abris	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2045	1 ^{er} décembre 2013
------------------	-------	--	-------------------------------

III. – Le paragraphe 3 de l'article 2.01 du chapitre 2 de l'annexe 2 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé est modifié de la manière suivante :

« 3. Les certificats communautaires délivrés avant le 30 décembre 2008 conservent leur validité jusqu'à la date d'expiration y figurant. Les dispositions de l'article D. 4221-9 du code des transports sont applicables. »

IV. – Le tableau qui figure à l'article 2.02, paragraphe 2, de l'annexe 2 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé est modifié de la manière suivante :

a) Les rubriques suivantes sont insérées après les rubriques relatives à l'article 7.04 :

7.05, paragraphe 1	Les feux de navigation, corps, accessoires et sources lumineuses	Les feux de navigation, corps, accessoires et sources lumineuses sont conformes : - aux prescriptions relatives à la couleur et à l'intensité lumineuse des feux ainsi qu'à l'agrément des fanaux de signalisation lumineux pour la navigation du Rhin au 30 novembre 2009 ; ou - les prescriptions respectives d'un Etat membre au 30 novembre 2009 peuvent toujours être utilisées.
7.06, paragraphe 1	Appareils radar de navigation agréés avant le 1 ^{er} janvier 1990	Les appareils radars de navigation et les indicateurs de vitesse de giration agréés et montés conformément au règlement d'un Etat membre avant le 31 décembre 2012 peuvent continuer à être montés et exploités jusqu'à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 31 décembre 2018. Il convient d'inscrire ces systèmes dans le certificat communautaire sous le numéro 52. Les appareils radars de navigation et les indicateurs de vitesse de giration agréés depuis le 1 ^{er} janvier 1990 sur la base des prescriptions minimales et des conditions d'essai relatives aux appareils radar de navigation pour la navigation rhénane, ainsi que sur la base des prescriptions minimales et des conditions d'essai relatives aux indicateurs de vitesse de giration pour la navigation rhénane peuvent continuer à être maintenus en place et utilisés, à condition qu'une attestation de montage valide en conformité avec la présente directive ou la résolution CCNR 1989-II-35 soit disponible.

b) Les rubriques relatives aux articles 11.02, paragraphe 4, et 11.04, paragraphe 2, sont remplacées par le texte suivant :

11.02, paragraphe 4, première phrase	Equipement des bords extérieurs des ponts, des plats-bords et des postes de travail	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2020
	Hauteur des hiloires	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2035
11.04, paragraphe 1	Largeur libre du plat-bord	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2035 pour les bateaux d'une largeur supérieure à 7,30 m
Paragraphe 2	Garde-corps sur les bateaux de L < 55 m avec uniquement des logements arrière	NRT, au plus tard à la délivrance ou au renouvellement du certificat communautaire après le 1 ^{er} janvier 2020

c) Après les rubriques relatives au chapitre 12, il est ajouté un chapitre 14 *bis* rédigé comme suit :

Chapitre 14 <i>bis</i>		
14 <i>bis</i> 02, paragraphe 2, tableaux 1 et 2, et paragraphe 5	Valeurs limites et de contrôle et agréments de type	NRT, tant que a) Les valeurs limites et de contrôle ne dépassent pas les valeurs selon l'article 14 <i>bis</i> 02 d'un facteur supérieur à 2 ; b) La station d'épuration de bord dispose d'un certificat du constructeur ou de l'expert confirmant qu'elle peut faire face aux cycles de charge typiques de bord du bâtiment ; et c) Un système de gestion des boues d'épuration est en place et approprié pour les conditions d'exploitation d'une station d'épuration de bord d'un bateau à passagers

d) La rubrique relative au chapitre 15 est remplacée par le texte suivant :

Chapitre 15		
	Bateaux à passagers	Cf. articles D. 4221-34 à D. 4221-36 du code des transports et instruction de service n° 6 <i>bis</i>

e) La rubrique relative au chapitre 15 *bis* est remplacée par le texte suivant :

Chapitre 15 <i>bis</i>		
	Bateaux à passagers à voiles	Cf. articles D. 4221-34 à D. 4221-36 du code des transports et instruction de service n° 6 <i>bis</i>

f) La rubrique relative au chapitre 17 est remplacée par le texte suivant :

Chapitre 17		
	Engin flottant	Cf. articles D. 4221-34 à D. 4221-36 du code des transports

ANNEXE 3

MODIFICATION DE L'ANNEXE 3
DE L'ARRÊTÉ DU 30 DÉCEMBRE 2008

L'annexe 3 de l'arrêté du 30 décembre 2008 est remplacée par le texte suivant :

« ANNEXE 3 À L'ARRÊTÉ DU 30 DÉCEMBRE 2008
PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX ÉQUIPEMENTS RADAR
ET AUX INDICATEURS DE VITESSE DE GIRATION

Partie I. – Prescriptions minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar utilisés à bord des bateaux de la navigation intérieure.

Partie II. – Prescriptions minimales et conditions d'essais relatives aux indicateurs de vitesse de giration utilisés à bord des bateaux de la navigation intérieure.

Partie III. – Prescriptions relatives au montage et au contrôle de fonctionnement d'équipements radar et d'indicateurs de vitesse de giration utilisés à bord des bateaux de la navigation intérieure.

Partie IV. – Attestation relative au montage et au fonctionnement des équipements radar et des indicateurs de vitesse de giration utilisés à bord des bateaux de la navigation intérieure.

Partie V. – Listes des autorités compétentes, des services techniques, des équipements radar de navigation et indicateurs de vitesse de giration agréés et des sociétés spécialisées agréées.

Partie VI. – Equipement équivalent.

Définitions

1. "L'essai de type" désigne la procédure d'essai telle que mentionnée dans l'article 4 de la partie I ou l'article 1.03 de la partie II, utilisée par le service technique pour évaluer le respect des prescriptions conformément à cette annexe. L'essai de type fait partie intégrante de l'agrément de type.

2. "L'agrément de type" désigne la procédure administrative par laquelle un Etat membre confirme qu'un équipement satisfait aux exigences de cette annexe.

Pour les équipements radar de navigation, cette procédure comprend les dispositions selon les articles 5 à 7 et 9. Pour les indicateurs de vitesse de giration, elle comprend les dispositions selon les articles 1.04 à 1.06 et 1.08 de la partie II.

3. "L'attestation de contrôle" désigne le document dans lequel sont consignés les résultats de l'essai de type.

4. "Le demandeur" ou "constructeur" désigne toute personne juridique ou physique sous le nom, la marque ou toute autre forme d'identification de laquelle l'appareil soumis à l'essai de type est fabriqué ou commercialisé et qui est responsable de toutes les questions relatives à l'essai de type et à la procédure d'agrément de type vis-à-vis du service technique et de l'autorité d'agrément.

5. "Le service technique" désigne l'institution, l'autorité ou l'organisme qui réalise l'essai de type.

6. "La déclaration du constructeur" désigne la déclaration dans laquelle le constructeur certifie que l'installation est conforme aux prescriptions minimales existantes et est à tout point de vue identique au type soumis à l'essai.

7. "La déclaration de conformité selon la directive 1999/5/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 1999 concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications et la reconnaissance mutuelle de leur conformité (1)" désigne la déclaration selon la directive 1999/5/CE, annexe II, paragraphe 1, selon laquelle le constructeur certifie que les produits concernés sont conformes aux exigences de ladite directive.

8. "L'autorité compétente" désigne l'autorité officielle qui délivre l'agrément de type.

**Partie I. – Prescriptions minimales et conditions d'essais relatives aux appareils radar
utilisés à bord des bateaux de la navigation intérieure***Article 1^{er}. – Domaine d'application*

Les présentes prescriptions fixent les prescriptions minimales relatives aux appareils radar utilisés à bord des bateaux de la navigation intérieure, ainsi que les conditions du contrôle de la conformité à ces prescriptions minimales.

Article 2. – Fonction de l'appareil radar de navigation

L'équipement radar de navigation facilite la conduite du navire en fournissant une image radar intelligible de sa position par rapport au balisage, aux rivages et aux ouvrages fluviaux et en indiquant, de manière sûre et en temps utile, la présence d'autres bateaux et d'obstacles émergeant à la surface de l'eau.

Article 3. – Prescriptions minimales

1. A l'exception des prescriptions en matière de compatibilité électromagnétique [article 3, paragraphe 1, point b de la directive 1999/5/CE] et des prescriptions concernant l'utilisation efficace du spectre afin d'éviter

les interférences nuisibles découlant de l'article 3, paragraphe 2, de la directive 1999/5/CE, les appareils radar de navigation utilisés à bord des bateaux de la navigation intérieure doivent satisfaire aux prescriptions de la norme européenne EN 302194-1:2006.

2. Le paragraphe 1 s'applique à l'équipement ECDIS intérieur qui peut être exploité en mode navigation. Cet équipement doit en outre satisfaire aux prescriptions de la version en vigueur des normes ECDIS Intérieur de la version en vigueur le jour de la délivrance de l'agrément de type.

Article 4. – Essais de type

1. L'observation des prescriptions minimales, telles que spécifiées à l'article 3, paragraphe 1, est attestée lors d'un essai de type.

2. A la suite d'un essai de type satisfaisant, l'établissement d'essai délivre une attestation de contrôle. Si l'équipement ne satisfait pas aux prescriptions minimales, les raisons du refus sont notifiées par écrit au demandeur.

Article 5. – Demande d'essai de type

1. La demande d'essai de type d'un appareil radar de navigation doit être adressée à un service technique. Les services techniques seront notifiés à la Commission européenne.

2. Les documents suivants doivent être joints à la demande :

- a) Descriptions techniques détaillées ;
- b) Jeu complet des documents relatifs au montage et à l'utilisation ;
- c) Notices d'utilisation détaillées ;
- d) Notice d'utilisation succincte ; et
- e) Le cas échéant, attestations relatives à des essais de type déjà effectués.

3. Dans la mesure où le demandeur n'envisage pas de faire établir la déclaration de conformité selon la directive 1999/5/CE simultanément avec l'agrément de type, une déclaration de conformité doit être jointe à la demande d'essai de type.

Article 6. – Agrément de type

1. L'agrément de type est délivré par l'autorité compétente sur la base de l'attestation de contrôle. L'autorité compétente communique à la Commission européenne les appareils auxquels elle a délivré un agrément de type. Le communiqué comprend le numéro de l'agrément de type attribué ainsi que la désignation de type, le nom du constructeur, le nom du titulaire de l'agrément de type et la date de l'agrément de type.

2. Toute autorité ou tout service technique compétent mandaté par l'autorité compétente a le droit de prélever en tout temps un appareil dans la série de fabrication aux fins de contrôle.

Si un tel contrôle fait apparaître des défauts, l'agrément de type peut être retiré.

L'agrément de type sera retiré par l'autorité qui l'avait accordé.

Article 7. – Marquages des appareils et numéro de l'agrément de type

1. Toutes les parties qui composent l'appareil doivent porter de manière indélébile :

- a) Le nom du constructeur ;
- b) La dénomination commerciale de l'appareil ;
- c) Le type d'appareil ; et
- d) Le numéro de série.

2. Le numéro de l'agrément de type attribué par l'autorité compétente doit être apposé de façon indélébile sur l'appareil de manière à rester clairement visible après l'installation de celui-ci.

Composition du numéro de l'agrément de type : e-NN-NNN

e = Union européenne

NN = numéro du pays d'agrément de type

01 = Allemagne

02 = France

03 = Italie

04 = Pays-Bas

05 = Suède

06 = Belgique

07 = Hongrie

08 = République tchèque

09 = Espagne

- 11 = Royaume-Uni
- 12 = Autriche
- 13 = Luxembourg
- 14 = Suisse
- 17 = Finlande
- 18 = Danemark
- 19 = Roumanie
- 20 = Pologne
- 21 = Portugal
- 23 = Grèce
- 24 = Irlande
- 25 = Croatie
- 26 = Slovénie
- 27 = Slovaquie
- 29 = Estonie
- 32 = Lettonie
- 34 = Bulgarie
- 36 = Lituanie
- 49 = Chypre
- 50 = Malte

NNN = numéro à 3 chiffres à fixer par l'autorité compétente.

3. Le numéro de l'agrément de type peut être utilisé exclusivement de pair avec l'agrément de type associé. Il incombe au demandeur de faire le nécessaire concernant la réalisation et l'ajout du numéro d'agrément de type.

Article 8. – Déclaration du constructeur

Une déclaration du constructeur doit être fournie avec chaque appareil.

Article 9. – Modifications des appareils agréés

1. Les modifications des appareils agréés entraînent le retrait de l'agrément de type. Au cas où des modifications seraient envisagées, celles-ci doivent être notifiées par écrit au service technique compétent.

2. L'autorité compétente décidera après consultation du service technique du maintien de l'agrément de type ou de la nécessité d'un contrôle ou d'un nouvel essai de type.

Dans le cas d'un nouvel essai de type, un nouveau numéro d'agrément de type est attribué.

Partie II. – Prescriptions minimales et conditions d'essais relatives aux indicateurs de vitesse de giration utilisés à bord des bateaux de la navigation intérieure

CHAPITRE I^{er}

Généralités

Article 1.01. – Domaine d'application

Les présentes dispositions définissent les prescriptions minimales relatives aux indicateurs de vitesse de giration utilisés à bord des bateaux de la navigation intérieure ainsi que les conditions d'essais selon lesquelles la conformité à ces prescriptions minimales est vérifiée.

Article 1.02. – Fonction de l'indicateur de vitesse de giration

L'indicateur de vitesse de giration est destiné à faciliter la navigation au radar et à mesurer et indiquer la vitesse de giration du bateau à bâbord ou à tribord.

Article 1.03. – Essais de type

1. L'observation des prescriptions minimales des chapitres 2 à 4 pour les indicateurs de vitesse de giration est attestée lors d'un essai de type.

2. A la suite d'un essai de type satisfaisant, le service technique délivre une attestation de contrôle. Si l'équipement ne satisfait pas aux prescriptions minimales, les raisons du refus sont notifiées par écrit au demandeur.

Article 1.04. – Demande d'essai de type

1. La demande d'essai de type d'un indicateur de vitesse de giration doit être adressée à un service technique.

Les services techniques seront notifiés à la Commission européenne.

2. Les documents suivants doivent être joints à la demande :

- a) Descriptions techniques détaillées ;
- b) Jeu complet des documents relatifs au montage et à l'utilisation ;
- c) Notice d'utilisation.

3. Le demandeur est tenu de vérifier lui-même ou de faire vérifier au moyen d'essais que l'équipement satisfait aux prescriptions minimales définies dans les présentes prescriptions.

Les résultats de l'essai et les rapports de mesures doivent être joints à la demande.

Ces documents ainsi que les données relevées lors de l'essai sont conservés par l'autorité compétente.

Article 1.05. – Agrément de type

1. L'agrément de type est délivré par l'autorité compétente sur la base de l'attestation de contrôle.

L'autorité compétente communique à la Commission européenne les appareils agréés par elle. Le communiqué comprend le numéro de l'agrément de type attribué ainsi que la désignation de type, le nom du constructeur, le nom du titulaire de l'agrément de type et la date de l'agrément de type.

2. Toute autorité ou tout service technique compétent mandaté par l'autorité compétente a le droit de prélever en tout temps un appareil dans la série de fabrication aux fins de contrôle.

Si un tel contrôle fait apparaître des défauts, l'agrément de type peut être retiré.

L'agrément de type sera retiré par l'autorité qui l'avait accordé.

*Article 1.06. – Marquages des appareils
et numéro de l'agrément de type*

1. Toutes les parties qui composent l'appareil doivent porter de manière indélébile :

- a) Le nom du constructeur ;
- b) La dénomination commerciale de l'appareil ;
- c) Le type de l'appareil ; et
- d) Le numéro de série.

2. Le numéro de l'agrément de type attribué par l'autorité compétente doit être apposé de façon indélébile sur le bloc de commande de manière à rester clairement visible après l'installation de l'appareil.

Composition du numéro de l'agrément de type : e-NN-NNN

e = Union européenne

NN = numéro du pays d'agrément de type

01 = Allemagne

02 = France

03 = Italie

04 = Pays-Bas

05 = Suède

06 = Belgique

07 = Hongrie

08 = République tchèque

09 = Espagne

11 = Royaume-Uni

12 = Autriche

13 = Luxembourg

14 = Suisse

17 = Finlande

18 = Danemark

19 = Roumanie

20 = Pologne

21 = Portugal

23 = Grèce

24 = Irlande

25 = Croatie

26 = Slovénie

27 = Slovaquie

29 = Estonie
32 = Lettonie
34 = Bulgarie
36 = Lituanie
49 = Chypre
50 = Malte

NNN = numéro à 3 chiffres à fixer par l'autorité compétente.

3. Le numéro de l'agrément de type peut être utilisé exclusivement de pair avec l'agrément de type associé. Il incombe au demandeur de faire le nécessaire concernant la réalisation et l'apposition du numéro d'agrément de type.

Article 1.07. – Déclaration du constructeur

Une déclaration du constructeur doit être fournie avec chaque appareil.

Article 1.08. – Modifications des appareils agréés

1. Les modifications des appareils agréés entraînent le retrait de l'agrément de type.

Au cas où des modifications seraient envisagées, celles-ci doivent être notifiées par écrit au service technique compétent.

2. L'autorité compétente décidera après consultation du service technique du maintien de l'agrément de type ou de la nécessité d'un contrôle ou d'un nouvel essai de type.

Dans le cas d'un nouvel essai de type, un nouveau numéro d'agrément de type est attribué.

CHAPITRE II

Prescriptions minimales générales relatives aux indicateurs de vitesse de giration

Article 2.01. – Construction, réalisation

1. Les indicateurs de vitesse de giration doivent convenir à une utilisation à bord des bateaux de la navigation intérieure.

2. La construction et la réalisation des appareils doivent satisfaire aux bonnes pratiques d'ingénierie actuelles du point de vue mécanique et électrique.

3. En l'absence de dispositions spécifiques dans l'annexe II ou la présente annexe, ce sont les prescriptions et les méthodes d'essai fixées par la norme européenne EN 60945:2002 qui s'appliquent en matière d'alimentation électrique, de sécurité, d'influence réciproque des appareils de bord, de distance de sécurité du compas magnétique, de résistance aux agents climatiques, de résistance mécanique, d'influence sur l'environnement, d'émission de bruit et de marquage du matériel.

L'équipement doit en outre satisfaire toutes les prescriptions de la présente annexe à des températures ambiantes comprises entre 0 °C et 40 °C.

Article 2.02. – Emission de parasites et compatibilité électromagnétique

1. Prescriptions générales.

Les indicateurs de vitesse de giration doivent être conformes à la directive 2004/108/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 2004 relative au rapprochement des législations des États membres concernant la compatibilité électromagnétique et abrogeant la directive 89/336/CEE (1).

2. Emission de parasites.

Dans les gammes de fréquences de 156 à 165 MHz, 450 à 470 MHz et 1,53 à 1,544 GHz, les intensités de champ ne doivent pas dépasser la valeur de 15 microvolts/m. Ces intensités de champ s'appliquent pour une distance d'essai de 3 m par rapport à l'appareil examiné.

Article 2.03. – Exploitation

1. L'équipement ne doit pas disposer de plus de commandes que nécessaires à sa bonne exploitation.

La réalisation, le marquage et le maniement des commandes doivent permettre une exploitation simple, claire et rapide. Elles doivent être disposées de manière à éviter autant que possible toute fausse manœuvre.

Les commandes qui ne sont pas nécessaires en exploitation normale ne doivent pas être directement accessibles.

2. Toutes les commandes et tous les indicateurs doivent être pourvus de symboles ou d'un marquage en langue anglaise. Les symboles doivent répondre aux dispositions figurant dans la norme européenne EN 60417:1998.

Tous les chiffres et lettres doivent avoir au moins 4 mm de hauteur. Si pour des raisons techniques prouvées une hauteur de 4 mm n'est pas possible et si du point de vue opérationnel un marquage plus petit est acceptable, une réduction à 3 mm est autorisée.

3. L'appareil doit être conçu de façon que les erreurs de manipulation ne puissent conduire à le mettre en panne.

4. Les fonctions qui vont au-delà des prescriptions minimales, telles que les possibilités de raccordement à d'autres appareils, doivent être organisées de manière que l'appareil satisfasse aux prescriptions minimales dans toutes les conditions.

Article 2.04. – Notice d'utilisation

Une notice d'utilisation détaillée doit être fournie avec chaque appareil. Elle doit être disponible en néerlandais, en anglais, en français et en allemand et contenir au moins les informations suivantes :

- a) Mise en service et exploitation ;
- b) Entretien et maintenance ;
- c) Prescriptions générales de sécurité.

Article 2.05. – Montage du capteur

La direction de montage par rapport à la ligne de quille doit être indiquée sur le capteur de l'indicateur de vitesse de giration. Les instructions de montage sont fournies pour assurer une insensibilité maximale à d'autres mouvements typiques du bateau.

CHAPITRE III

Prescriptions opérationnelles minimales relatives aux indicateurs de vitesse de giration

Article 3.01. – Capacité opérationnelle de l'indicateur de vitesse de giration

1. L'indicateur de vitesse de giration doit être en état de fonctionnement au plus tard 4 minutes après sa mise en marche à froid et fonctionner dans les limites de précision exigées.

2. Un signal d'avertissement doit indiquer que l'indicateur est allumé. L'observation et le maniement de l'indicateur de vitesse de giration doivent être possibles simultanément.

3. Les télécommandes sans fil ne sont pas autorisées.

Article 3.02. – Indication de la vitesse de giration

1. L'indication de la vitesse de giration doit être donnée sur une échelle à graduation linéaire, dont le point zéro est situé au milieu. La direction et l'ampleur de la vitesse de giration doivent pouvoir être lues avec la précision nécessaire. Les indicateurs autres que les indicateurs à aiguille et les graphiques à barres ne sont pas autorisés.

2. L'échelle de l'indicateur doit avoir au moins 20 cm de longueur et peut être circulaire ou rectiligne. Les échelles rectilignes ne peuvent être disposées qu'horizontalement.

3. Les indicateurs exclusivement numériques ne sont pas admis.

Article 3.03. – Gammes de mesure

Les indicateurs de vitesse de giration peuvent être munis d'une seule ou de plusieurs gammes de mesure. Les gammes de mesure suivantes sont recommandées :

- 30 %/min ;
- 60 %/min ;
- 90 %/min ;
- 180 %/min ;
- 300 %/min.

Article 3.04. – Précision de la vitesse de giration indiquée

La valeur indiquée ne doit pas différer de plus de 2 % de la valeur maximale mesurable ni de plus de 10 % de la valeur réelle, la plus grande de ces deux valeurs étant à prendre en compte (voir appendice).

Article 3.05. – Sensibilité

Le seuil de fonctionnement doit être inférieur ou égal à une modification de vitesse angulaire équivalente à 1 % de la valeur indiquée.

Article 3.06. – Contrôle de fonctionnement

1. Si l'indicateur de vitesse de giration ne fonctionne pas dans les limites de précision exigées, cela doit être signalé.
2. Si un gyroscope est utilisé, toute chute critique de la vitesse de rotation du gyroscope doit être signalée par un indicateur. Une chute critique de la vitesse de rotation du gyroscope est celle qui réduit la précision de 10 %.

Article 3.07. – Insensibilité à d'autres mouvements typiques du bateau

1. Les mouvements de roulis du bateau égaux ou supérieurs à 10° à une vitesse de giration égale ou supérieure à 4 °/s ne doivent pas occasionner des erreurs de mesure dépassant les tolérances limites stipulées.
2. Des chocs tels que ceux qui peuvent se produire lors de l'accostage ne doivent pas occasionner d'erreurs de mesure dépassant les tolérances limites stipulées.

Article 3.08. – Insensibilité aux champs magnétiques

L'indicateur de vitesse de giration doit être insensible aux champs magnétiques qui peuvent se présenter normalement à bord des bateaux.

Article 3.09. – Appareils répéteurs

Les appareils répéteurs doivent satisfaire à toutes les prescriptions applicables aux indicateurs de vitesse de giration.

CHAPITRE IV

Prescriptions techniques minimales relatives aux indicateurs de vitesse de giration*Article 4.01. – Exploitation*

1. Toutes les commandes doivent être disposées de manière que pendant leur maniement aucune indication ne soit cachée et que la navigation au radar reste possible sans entrave.
2. Toutes les commandes et tous les indicateurs doivent être pourvus d'un éclairage non éblouissant approprié à toutes les luminosités ambiantes et réglables jusqu'à zéro au moyen d'un dispositif indépendant.
3. Le réglage des commandes doit être tel que le maniement vers la droite ou vers le haut ait une action positive sur la variable et le maniement vers la gauche ou vers le bas une action négative.
4. Si des boutons-poussoirs sont utilisés, ceux-ci doivent pouvoir être trouvés et utilisés à tâtons. Ils doivent en outre avoir un déclic nettement perceptible. Si les boutons-poussoirs ont des fonctions multiples, le niveau hiérarchique activé doit être mis en évidence.

Article 4.02. – Dispositifs d'amortissement

1. Le système de capteur doit être amorti pour les valeurs critiques. La constante d'amortissement (63 % de la valeur limite) ne doit pas dépasser 0,4 s.
2. L'indicateur doit être amorti pour les valeurs critiques.
Les commandes permettant d'augmenter l'amortissement sont admises.
En aucun cas la constante d'amortissement ne peut dépasser 5 s.

Article 4.03. – Raccordement d'appareils supplémentaires

1. Si l'indicateur de vitesse de giration peut être raccordé à des indicateurs répéteurs ou des appareils similaires, l'indication de la vitesse de giration doit rester utilisable en tant que signal électrique analogique. L'indicateur de vitesse de giration peut en outre être équipé d'une interface numérique conformément au paragraphe 2.
Le signal électrique doit être isolé par rapport à la terre, doit avoir à une tension analogique équivalente à 20 mV°/min \pm 5 % et une résistance interne maximale de 100 Ω .

La polarité doit être positive pour une giration du bateau vers tribord et négative pour une giration vers bâbord.

Le seuil de fonctionnement ne doit pas dépasser 0,3 %/min.

L'erreur de zéro ne doit pas dépasser 1%/min à des températures de 0 °C à 40 °C.

Lorsque l'indicateur est enclenché et le capteur n'est pas exposé aux effets du mouvement, la tension parasite au signal de sortie, mesurée avec un filtre passe-bas de 10 Hz de bande passante, ne doit pas dépasser 10 mV.

Le signal de vitesse de giration doit être reçu sans amortissement additionnel au-delà des limites visées à l'article 4.02, paragraphe 1.

2. Une interface numérique doit être réalisée conformément aux normes européennes EN 61162-1:2008, EN 61162-2:1998 et EN 61162-3:2008.

3. Un interrupteur d'alarme externe doit être fourni. Cet interrupteur doit être installé comme interrupteur de rupture d'isolation galvanique pour l'indicateur.

L'alarme externe doit être déclenchée par fermeture du contact :

- a) Si l'indicateur de vitesse de giration est déconnecté ; ou
- b) Si l'indicateur de vitesse de giration ne fonctionne pas ; ou
- c) Si le contrôle du fonctionnement a réagi à la suite d'une erreur trop importante (article 3.06).

CHAPITRE V

Conditions et procédures d'essai des indicateurs de vitesse de giration

Article 5.01. – Sécurité, capacité de charge et compatibilité électromagnétique

Les essais relatifs à l'alimentation électrique, la sécurité, les interférences réciproques des appareils de bord, la distance de sécurité des compas magnétiques, la résistance aux agents climatiques, la résistance mécanique, l'influence sur l'environnement, l'émission de bruit audible et la compatibilité électromagnétique sont effectués conformément à la norme européenne EN 60945:2002.

Article 5.02. – Emissions de parasites

Les émissions de parasites sont mesurées conformément à la norme européenne EN 60945:2002 dans la gamme de fréquences de 30 MHz à 2 000 MHz.

Les prescriptions de l'article 2.02, paragraphe 2, doivent être satisfaites.

Article 5.03. – Procédure d'essai

1. Les indicateurs de vitesse de giration sont vérifiés sous les conditions nominales et sous les conditions limites. A cet égard, l'influence de la tension d'exploitation ainsi que celle de la température ambiante doivent être vérifiées jusqu'aux valeurs limites prescrites.

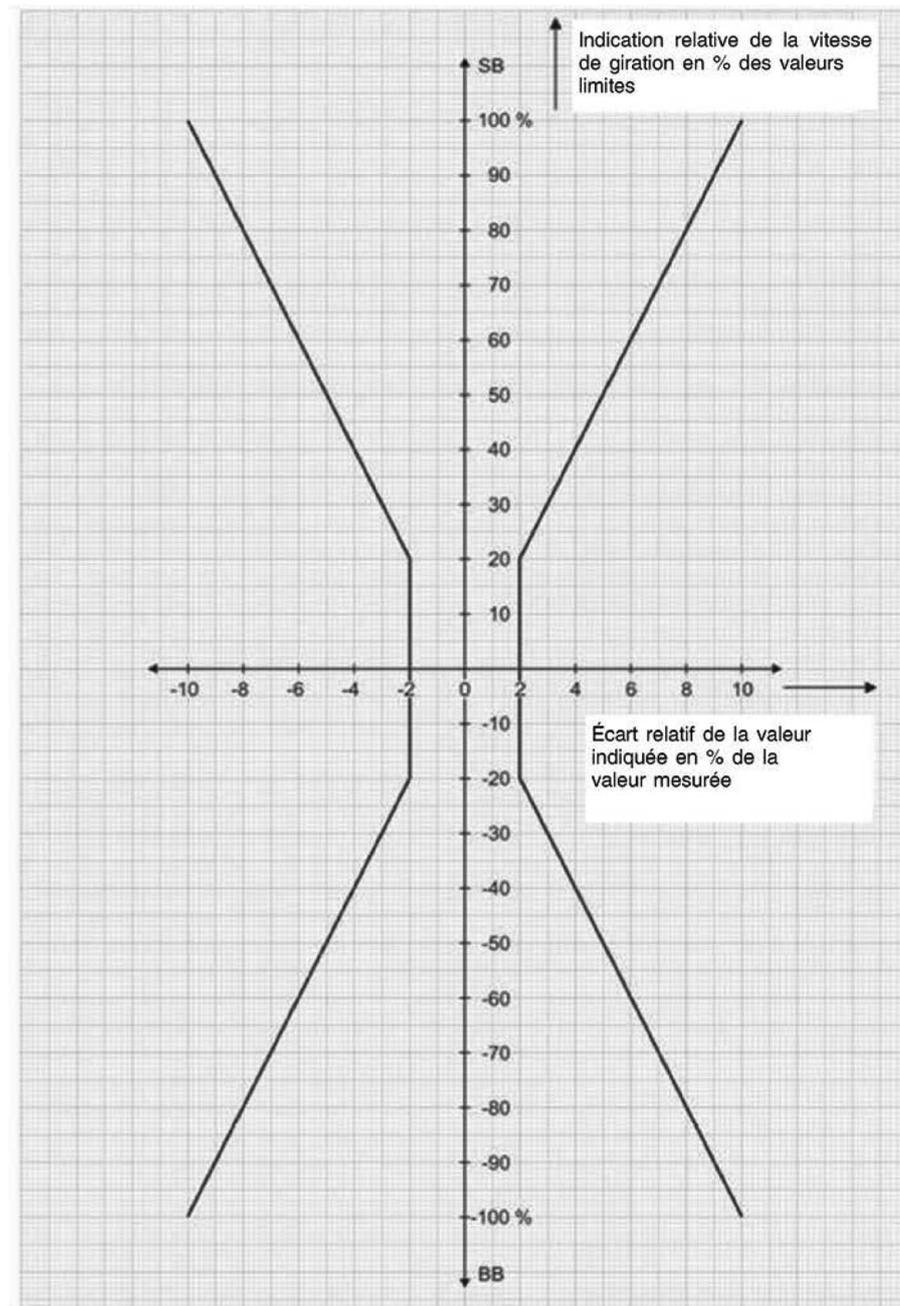
En outre, des émetteurs radioélectriques sont utilisés pour établir les champs magnétiques maximum aux abords des indicateurs.

2. En vertu des conditions visées au paragraphe 1, les erreurs d'indication doivent rester dans les tolérances indiquées dans l'annexe.

3. Toutes les autres prescriptions minimales des chapitres 2 à 4 doivent être satisfaites.

Appendice

Figure 1. – *Limites de tolérance des erreurs d'indication des indicateurs de vitesse de giration*



Partie III. – *Prescriptions relatives au montage et au contrôle de fonctionnement d'équipements radar et d'indicateurs de vitesse de giration utilisés à bord des bateaux de la navigation intérieure*

Article 1^{er}. – Généralités

1. Le montage et le contrôle du fonctionnement d'équipements radar de navigation et d'indicateurs de vitesse de giration doivent être effectués conformément aux dispositions suivantes.

2. Seuls des appareils possédant :

a) Un agrément de type conforme à

aa) L'article 6 de la partie I ; ou

bb) L'article 1.05 de la partie II ; ou

b) Agréés avec un agrément de type réputé équivalent en application de la partie VI ; et

c) Portant un numéro d'agrément de type correspondant.

Sont autorisés à être montés.

Article 2. – Sociétés spécialisées agréées

1. Le montage, le remplacement, la réparation ou la maintenance des appareils radar de navigation et des indicateurs de vitesse de giration doivent être effectués exclusivement par des sociétés spécialisées agréées par l'autorité compétente.

Les autorités compétentes responsables de l'agrément doivent être notifiées à la Commission européenne.

2. L'agrément peut être retiré par l'autorité compétente.

3. L'autorité compétente communique immédiatement à la Commission européenne les sociétés spécialisées agréées par elle.

*Article 3. – Prescriptions applicables
à l'alimentation électrique à bord*

Chaque fil d'alimentation destiné aux appareils radar de navigation et aux indicateurs de vitesse de giration doit être équipé de son propre dispositif de sécurité distinct et si possible d'une protection contre les défaillances.

Article 4. – Montage de l'antenne radar

1. L'antenne radar doit être montée aussi proche que possible de l'axe longitudinal du bateau. Aucun obstacle susceptible de provoquer de faux échos ou des ombres indésirables ne doit se trouver à proximité de l'antenne ; celle-ci doit, si nécessaire, être installée sur le gaillard. Le montage et la fixation de l'antenne radar dans sa position d'exploitation doivent être suffisamment stables pour permettre à l'appareil radar de navigation de fonctionner dans les limites de précision requises.

2. Après correction de l'écart angulaire de montage et mise en marche de l'appareil, l'écart entre la direction de la ligne de foi et l'axe longitudinal ne peut être supérieur à 1°.

*Article 5. – Montage de l'unité d'affichage
et de l'unité de contrôle*

1. L'unité d'affichage et l'unité de contrôle doivent être montées dans la timonerie de façon telle que l'évaluation de l'image radar et l'exploitation de l'appareil de navigation radar ne présentent aucune difficulté. La disposition azimutale de l'image radar doit concorder avec la situation normale de l'environnement. Les fixations et consoles réglables doivent présenter une construction telle que leur arrêt soit possible dans toute position sans vibrations propres.

2. Lors de la navigation au radar, la lumière artificielle ne doit pas se refléter dans la direction de l'opérateur du radar.

3. Si l'unité de contrôle n'est pas intégrée à l'unité d'affichage, elle doit se trouver dans un boîtier distant de 1 m au plus de l'unité d'affichage. Les télécommandes sans fil ne sont pas autorisées.

4. Si des appareils répéteurs sont installés, ils doivent satisfaire aux prescriptions applicables aux appareils radar de navigation.

Article 6. – Montage de l'indicateur de vitesse de giration

1. L'indicateur de vitesse de giration doit être placé devant l'homme de barre et dans son champ de vision.

2. Le système de capteur doit être monté dans la mesure du possible au milieu du bateau, à l'horizontale, et orienté dans l'axe longitudinal du bateau. Le lieu d'installation doit être dans la mesure du possible épargné par les vibrations et soumis uniquement à de faibles fluctuations de températures. L'indicateur doit si possible être monté directement au-dessus de l'écran radar.

3. Si des appareils répéteurs sont montés, ils doivent satisfaire aux prescriptions applicables aux indicateurs de vitesse de giration.

Article 7. – Montage du détecteur de position

Pour les appareils ECDIS intérieurs en mode navigation, le détecteur de position (par ex. antenne DGPS) doit être monté de manière à s'assurer qu'elle fonctionne avec la plus grande précision possible et n'est pas affectée par les superstructures et les équipements de transmission à bord.

Article 8. – Contrôle du montage et du fonctionnement

Avant la première mise en service suivant le montage, en cas de renouvellements ou de prolongations du certificat communautaire (excepté conformément à l'article 2.09, paragraphe 2, de l'annexe II), ainsi qu'après chaque transformation du bateau susceptible d'altérer les conditions d'exploitation de ces appareils, un contrôle du montage et du fonctionnement doit être effectué par l'autorité compétente ou par le service technique mandaté par l'autorité compétente ou par une société agréée, conformément à l'article 2. A cet égard, les conditions suivantes doivent être remplies :

- a) L'alimentation électrique doit être pourvue d'un dispositif de sécurité distinct ;
 - b) La tension d'exploitation doit être comprise dans la marge de tolérance ;
 - c) Les câbles et leur pose doivent satisfaire aux dispositions de l'annexe II et, le cas échéant, à l'ADN ;
 - d) La vitesse de rotation d'antenne doit s'élever à au moins 24 t/min ;
 - e) Aucun obstacle entravant la navigation ne doit se trouver à proximité de l'antenne ;
 - f) L'interrupteur de sécurité de l'antenne doit, si l'installation en est équipée, fonctionner correctement ;
 - g) Les unités d'affichage, les indicateurs de giration et les unités de contrôle doivent être disposés de façon ergonomique et conviviale ;
 - h) La ligne de foi de l'appareil radar ne doit pas s'écarter de plus de 1° de l'axe longitudinal du bateau ;
 - i) La précision des représentations en distance et azimuth doit répondre aux exigences (mesure en utilisant des cibles connues) ;
 - j) La linéarité des courtes distances doit être satisfaisante (compression et étirement) ;
 - k) La distance minimale affichée doit être égale ou inférieure à 15 mètres ;
 - l) Le centre de l'image doit être visible et son diamètre ne peut excéder 1 mm ;
 - m) De faux échos provoqués par des réflexions et des ombres indésirables sur la ligne de foi ne doivent pas se présenter ou entraver la sécurité de la navigation ;
 - n) Les atténuateurs d'échos provoqués par les vagues et la pluie (STC- et FTC-Preset) et les commandes associées doivent fonctionner correctement ;
 - o) Le réglage de l'amplification doit être en état de fonctionner ;
 - p) La mise au point et la définition de l'image doivent être correctes ;
 - q) La direction de giration du bateau doit être indiquée sur l'indicateur de vitesse de giration et la position zéro lors de la navigation en ligne droite doit être correcte ;
 - r) L'équipement de navigation radar ne doit pas être sensible aux émissions de l'équipement radio du bateau, ni à des interférences provenant d'autres sources à bord ;
 - s) L'équipement radar de navigation ou l'indicateur de vitesse de giration ne doit pas interférer avec d'autres équipements à bord.
- De plus, dans le cas des appareils ECDIS intérieurs :
- t) L'erreur de position statistique affectant la carte ne doit pas dépasser 2 m ;
 - u) L'erreur angulaire statistique affectant la carte ne doit pas dépasser 1°.

*Article 9. – Attestation relative au montage
et au fonctionnement*

Après avoir effectué avec succès un contrôle conformément à l'article 8, l'autorité compétente, le service technique ou la société agréée délivre une attestation sur la base du modèle figurant à la partie IV. Cette attestation doit se trouver à bord en permanence.

En cas de non-satisfaction aux conditions d'essai, une liste des défauts est établie. Toute attestation existante est retirée ou adressée par le service technique ou la société agréée à l'autorité compétente.

*Partie IV. – Attestation relative au montage et au fonctionnement des équipements radar
et des indicateurs de vitesse de giration utilisés à bord des bateaux de la navigation intérieure*

L'attestation est établie conformément au modèle fourni à l'annexe 6 de l'arrêté du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.

*Partie V. – Listes des autorités compétentes, des services techniques, des équipements radar
de navigation et indicateurs de vitesse de giration agréés et des sociétés spécialisées agréées*

Les listes sont établies conformément à l'arrêté du 2 février 2011 relatif à l'agrément du matériel et des sociétés installatrices de feux de signalisation, d'appareils radar, d'indicateurs de vitesse de giration et d'appareils AIS Intérieur.

Partie VI. – Equipement équivalent

1. Equipement radar de navigation : agréments de type fondés sur la résolution 1989-II-33 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin du 19 mai 1989 amendé pour la dernière fois par la résolution 2008-II-11 du 27 novembre 2008.

2. Indicateurs de vitesse de giration : agréments de type fondés sur la résolution 1989-II-34 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin du 19 mai 1989 amendé pour la dernière fois par la résolution 2008-II-11 du 27 novembre 2008.

3. Montage et fonctionnement d'équipement radar de navigation et d'indicateurs de vitesse de giration conformes à la résolution 1989-II-35 de la Commission centrale pour la navigation du Rhin du 19 mai 1989 amendé pour la dernière fois par la résolution 2008-II-11 du 27 novembre 2008.

ANNEXE 4

MODIFICATION DE L'ANNEXE 7
DE L'ARRÊTÉ DU 30 DÉCEMBRE 2008

L'annexe 7 de l'arrêté du 30 décembre 2008 susvisé est modifiée conformément aux dispositions prévues aux parties I à IX de la présente annexe.

I. – Il est introduit une instruction de service n° 4 intitulée « Adaptations des dispositions transitoires » et rédigée comme suit :

**« Instruction de service n° 4
Application des dispositions transitoires****1. Application des dispositions transitoires
en cas d'assemblage des parties d'un bâtiment****1.1. Principes**

Lorsque les parties de différents bâtiments sont assemblées, la préservation des acquis n'est accordée que pour les parties provenant du bâtiment qui conserve son certificat communautaire. Par conséquent, les prescriptions transitoires ne s'appliquent qu'à ces parties. Les autres parties doivent être traitées comme nouvellement construites.

1.2. Application des dispositions transitoires en détail

1.2.1. Lorsque les parties de différents bateaux sont assemblées, les dispositions transitoires ne peuvent être appliquées que pour les parties appartenant au bateau qui conserve son certificat communautaire.

1.2.2. Les parties n'appartenant pas au bateau qui conserve son certificat doivent être traitées comme un bateau nouvellement construit.

1.2.3. Lorsqu'un bateau est complété par une partie provenant d'un autre bateau, le premier obtient le numéro européen d'identification du bateau dont le certificat communautaire est conservé pour le bâtiment transformé.

1.2.4. Lors de la conservation d'un certificat communautaire existant ou de la délivrance d'un nouveau certificat communautaire pour un bateau transformé, l'année de construction de la partie la plus ancienne du bateau est également mentionnée dans le certificat communautaire.

1.2.5. Si une nouvelle proue est ajoutée au bateau, le moteur du boteur actif installé dans la proue doit être conforme aux prescriptions actuelles.

1.2.6. Si une nouvelle poupe est ajoutée au bateau, les moteurs installés dans la poupe doivent être conformes aux prescriptions actuelles.

1.3. Exemples

1.3.1. Un bateau est assemblé à partir de deux bateaux plus anciens (bateau 1, année de construction 1968 ; bateau 2, année de construction 1972). Du bateau 1 est utilisée l'intégralité, à l'exception de la proue ; du bateau 2 est utilisée la proue. Le bateau ainsi assemblé obtient le certificat communautaire du bateau 1. La proue du bateau ainsi assemblé doit à présent entre autre être équipée de niches d'ancres.

1.3.2. Un bateau est assemblé à partir de deux bateaux plus anciens (bateau 1, année de construction 1975 ; bateau 2, année de construction 1958, sa partie la plus ancienne datant de 1952). Du bateau 1 est utilisée l'intégralité, à l'exception de la proue ; du bateau 2 est utilisée la proue. Le bateau ainsi assemblé obtient le certificat communautaire du bateau 1. La proue du bateau ainsi assemblé doit à présent entre autres être équipée de niches d'ancres. En outre est inscrite dans le certificat communautaire la partie la plus ancienne du bateau 2, datant de 1952.

1.3.3. Un bateau (année de construction 1988) est complété par une poupe (année de construction 2001). Le moteur du bateau construit en 1988 est conservé. Dans ce cas, le bateau doit obtenir un agrément de type. Le moteur aurait aussi dû obtenir un agrément de type s'il s'était agi du moteur de la poupe datant de 2001.

**2. Application des dispositions transitoires
en cas de modification du type de bâtiments (destination du bateau)****2.1. Principes**

2.1.1. Dans le cadre d'une décision relative à l'application de prescriptions transitoires en cas de modification du type de bateau (type de bateau, usage fait du bateau), les aspects techniques sont déterminants en ce qui concerne l'annexe 1 du présent arrêté.

2.1.2. Le type du bâtiment est considéré comme étant modifié lorsque s'appliquent au nouveau type d'autres prescriptions de sécurité que pour l'ancien type de bâtiment ; tel est le cas lorsque s'appliquent au nouveau type les dispositions spéciales des chapitres 15 à 22 *ter* de l'annexe 1 du présent arrêté qui ne s'appliquaient pas à l'ancien type.

2.1.3. En cas de modification du type du bâtiment, toutes les dispositions spéciales et toutes les prescriptions spécifiques à ce type de bâtiment doivent être intégralement observées ; les dispositions transitoires ne peuvent être appliquées pour ces prescriptions. Tel est le cas aussi pour les parties qui sont reprises du bâtiment existant et auxquelles s'appliquent ces dispositions spéciales.

2.1.4. La transformation d'un bateau-citerne en bateau à cale sèche ne constitue pas une modification du type de bâtiment au sens du point 2.1.2.

2.1.5. Lors de la transformation d'un bateau à cabines en bateau d'excursions journalières, toutes les nouvelles parties doivent être entièrement conformes aux prescriptions actuelles.

2.2. Application des dispositions transitoires en détail

2.2.1. L'article 1.02 (2) du chapitre 1 de l'annexe 2, et respectivement l'article 1.02 (2) du chapitre 2 de l'annexe 2, s'applique aux parties du bateau qui sont renouvelées ; par conséquent les dispositions transitoires ne s'appliquent pas aux nouvelles parties du bâtiment.

2.2.2. Les dispositions transitoires demeurent applicables pour les parties du bateau qui ne sont pas transformées, à l'exception des parties visées au point 2.1.3, deuxième phrase.

2.2.3 Si les dimensions du bâtiment sont modifiées, les dispositions transitoires ne sont plus applicables aux parties du bâtiment qui ont un lien avec cette modification (par exemple : la distance de la cloison d'abordage, le franc-bord et les ancres).

2.2.4. En cas de modification du type de bâtiment, les prescriptions spéciales de l'annexe II applicables uniquement à ce nouveau type de bâtiment doivent être observées. Toutes les parties et tous les équipements du bâtiment concernés par la transformation doivent satisfaire aux prescriptions actuelles des parties II et III de l'annexe II.

2.2.5. Le bâtiment obtient ensuite un certificat communautaire nouveau ou modifié et une mention relative à la construction d'origine et à la transformation est portée dans les rubriques 7 et 8 de ce certificat.

2.3. Exemples

2.3.1. Un bateau de marchandises (année de construction 1996) est transformé en bateau à passagers. Le chapitre 15 de l'annexe 1 s'applique à l'ensemble du bateau, sans application des dispositions transitoires. Si la proue du bateau n'est modifiée ni dans le cadre des projets de transformation ni en vertu du chapitre 15, le bateau n'est pas tenu de présenter les niches d'ancres exigées à l'article 3.03.

2.3.2. Un remorqueur (année de construction 1970) est transformé en pousseur. La transformation matérielle implique uniquement une modification de l'équipement du pont et l'installation d'un dispositif de poussage. Toutes les dispositions transitoires dont peut bénéficier un bateau construit en 1970 demeurent applicables, à l'exception des chapitres 5, 7 (en partie) et des articles 10.01 et 16.01.

2.3.3. Un automoteur-citerne (année de construction 1970) est transformé en pousseur. La transformation matérielle implique la séparation de la proue et de la zone de cargaison, ainsi qu'une modification de l'équipement du pont et le montage d'un dispositif de poussage. Toutes les dispositions transitoires dont peut bénéficier un bateau construit en 1970 demeurent applicables, à l'exception des dispositions des chapitres 5, 7 (en partie) et des articles 10.01 et 16.01.

2.3.4. Un automoteur-citerne à est converti en automoteur à marchandises. Le bateau de marchandises à moteur doit satisfaire aux prescriptions de sécurité sur le lieu de travail actuelles et plus particulièrement à celles énoncées à l'article 11.04 du chapitre 11 de l'annexe 1.

3. Application des dispositions transitoires en cas de transformation de bateaux à passagers

3.1. Application des dispositions transitoires

3.1.1. Les transformations nécessaires pour l'application de prescriptions du chapitre 15 – indépendamment du moment de leur réalisation – ne constituent pas une transformation « T » au sens des articles 1.02 (2), 1.03 (1) ou 1.06 (5) des chapitres 1 et 2 de l'annexe 2 du présent arrêté.

3.1.2. Lors de la transformation d'un bateau à cabines en bateau d'excursions journalières, toutes les nouvelles parties doivent être entièrement conformes aux prescriptions actuelles.

3.2. Exemples

3.2.1. Un bateau à passagers (année de construction 1995) doit être équipé d'un deuxième système de propulsion indépendant installé au plus tard le 1^{er} janvier 2015. Si ce bateau ne fait l'objet d'aucune autre transformation volontaire, il n'est pas nécessaire de procéder à un calcul de stabilité conformément aux nouvelles prescriptions, mais en cas de besoin objectif, il est possible d'effectuer un calcul de stabilité conformément aux prescriptions de stabilité d'origine d'un Etat membre sur la base desquelles a été effectué le précédent calcul de stabilité.

3.2.2. Un bateau à passagers (année de construction 1994, dernier renouvellement du certificat en 2012) est allongé de 10 m en 2016. Le bateau doit en outre être équipé d'un deuxième système de propulsion indépendant. Un nouveau calcul de stabilité est également nécessaire, celui-ci devant être effectué conformément au chapitre 15 pour les statuts de stabilité 1 et 2.

3.2.3. Un bateau à passagers (année de construction 1988) est équipé d'un système de propulsion plus puissant comprenant des hélices. Cette transformation est si importante qu'elle nécessite un calcul de stabilité. Celui-ci doit être effectué conformément aux prescriptions actuelles. »

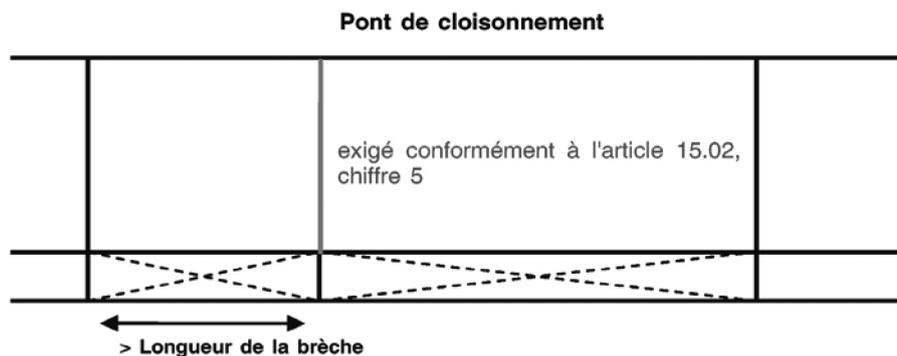
II. – Il est introduit une instruction de service n° 6 intitulée « Adaptations des prescriptions du chapitre 15 » et rédigée comme suit :

**« Instruction de service n° 6
Application des prescriptions du chapitre 15**

Sous-compartiments – Prescriptions transitoires relatives aux bâches ou dispositifs mobiles similaires (article 15.02, paragraphe 5, article 15.03, paragraphe 4, article 15.03, paragraphe 9, de l'annexe 1).

1. Sous-compartiments (article 15.02[5])

L'application de l'article 15.02, paragraphe 5, peut avoir pour conséquence que des sous-compartiments étanches à l'eau tels que des citernes de double fond, compartimentées transversalement, d'une longueur supérieure à la longueur de l'avarie ne soient pas prises en compte dans l'évaluation. D'après le texte, le compartimentage transversal ne peut être pris en compte s'il n'atteint pas le pont de cloisonnement. Cela pourrait avoir comme conséquence, un agencement du cloisonnement trop contraignant.



Interprétation de la prescription :

Si un compartiment étanche est plus long que requis à l'article 15.03, paragraphe 9, et qu'il est sous-compartimenté de manière à former des sous-compartiments étanches entre lesquels la longueur minimale de l'avarie peut être contenue, ceux-ci peuvent être considérés pour le calcul de stabilité en cas d'avarie.

2. Prescriptions transitoires pour les abris formés par des bâches et dispositifs mobiles similaires en ce qui concerne la stabilité (article 15.03, paragraphe 5)

Les abris formés par des bâches ou d'autres dispositifs mobiles similaires peuvent occasionner des problèmes de stabilité au bateau, étant donné que – en fonction de leurs dimensions – ils ont une incidence sur le moment de gîte résultant du vent.

Interprétation de la prescription :

Pour les bateaux à passagers ayant obtenu avant le 1^{er} janvier 2006 leur premier certificat de navigation ou bénéficiant des dispositions de l'article 24.06, paragraphe 2, deuxième phrase, un nouveau calcul de stabilité doit être effectué conformément à la présente directive, dès lors que sa surface latérale A_v est supérieure à 5 % de la surface latérale totale A à prendre en compte. »

III. – Dans l'instruction de service n° 7, la partie 1 est remplacée par le texte suivant :

« Partie 1. – Ancres spéciales admises

Les ancres spéciales à masse réduite admises par les autorités compétentes en vertu de l'article 10.01, paragraphe 5, figurent dans le tableau ci-dessous :

ANCRE	RÉDUCTION ADMISE DE LA MASSE de l'ancre en %	AUTORITÉ COMPÉTENTE
1. HA-DU	30 %	Allemagne
2. D'Hone Spezial	30 %	Allemagne
3. Pool 1 (creuse)	35 %	Allemagne
4. Pool 2 (pleine)	40 %	Allemagne
5. De Biesbosch-Danforth	50 %	Allemagne
6. Vicinay-Danforth	50 %	France
7. Vicinay AC 14	25 %	France
8. Vicinay Type 1	45 %	France

ANCRE	RÉDUCTION ADMISE DE LA MASSE de l'ancre en %	AUTORITÉ COMPÉTENTE
9. Vicinay Type 2	45 %	France
10. Vicinay Type 3	40 %	France
11. Stockes	35 %	France
12. D'Hone-Danforth	50 %	Allemagne
13. Schmitt high holding anchor	40 %	Pays-Bas
14. SHI high holding anchor, type ST (standard)	30 %	Pays-Bas
15. SHI high holding anchor type FB (fully balanced)	30 %	Pays-Bas
16. Klinsmann anchor	30 %	Pays-Bas
17. HA-DU-POWER Anker	30 %	Allemagne

IV. – Dans l'instruction de service n° 11, au point 4, après le commentaire relatif au numéro 2 du certificat communautaire, le commentaire ci-après relatif au numéro 10 dudit certificat est inséré :

« 10. Pour les bâtiments autorisés à naviguer sur le Rhin, c'est-à-dire :

a) Qui satisfont intégralement aux exigences de l'annexe II, y compris les prescriptions transitoires du chapitre 24 ; et

b) Qui ne font pas usage des prescriptions transitoires du chapitre 24 *bis* ni des allègements prévus à l'annexe IV.

Doit être inscrit au tiret sur les voies navigables communautaires de la (des) zone(s) :

a) Rhin ou

b) Zone R. »

V. – Dans l'instruction de service n° 11, au point 4, le commentaire relatif au numéro 43 du certificat communautaire est modifié comme suit :

« 43. Les extincteurs portatifs exigibles en vertu d'autres règlements relatifs à la sécurité, par exemple l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), ne sont pas mentionnés ici. »

VI. – Dans l'instruction de service n° 17, la section 3 est remplacée par le texte suivant :

« 3. Contrôle

3.1. Les systèmes d'alarme incendie doivent être contrôlés par un expert :

a) Avant la première mise en service ;

b) Avant la remise en service à la suite d'une modification ou réparation majeure ;

c) Régulièrement et au minimum tous les deux ans.

Dans les salles des machines et les salles des chaudières, ce contrôle doit être effectué pour différentes conditions d'exploitation des machines et d'aération. Les contrôles visés à la lettre *c* peuvent également être effectués par un spécialiste d'une société compétente spécialisée en systèmes d'extinction d'incendies.

3.2. L'expert ou le spécialiste qui a effectué le contrôle établit et signe une attestation relative à la vérification, avec mention de la date du contrôle. »

g) Dans l'instruction de service n° 18, la section 4 est remplacée par le texte suivant :

« 4. Les exigences fixées aux points 2 et 3 ci-dessus sont aussi réputées satisfaites si chacune des deux parties du bateau est conforme aux exigences relatives à la stabilité fixées au paragraphe 9.1.0.95.2 de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN). »

VII. – Dans l'instruction de service n° 21, la section 8 est remplacée par le texte suivant :

« 8. Contrôle

8.1. La luminance de tous les systèmes du LLL doit être contrôlée par un expert

a) Avant la première mise en service ;

b) Avant la remise en service à la suite d'une modification ou réparation majeure ;

c) Régulièrement, au moins une fois tous les cinq ans.

Les contrôles visés à la lettre *c* peuvent également être effectués par un spécialiste en systèmes de guidage de sécurité.

8.2. L'expert ou le spécialiste établit et signe une attestation mentionnant la date du contrôle.

8.3. Si la luminance lors d'une mesure particulière ne satisfait pas aux exigences de la présente instruction de service, des mesures doivent être effectuées à au moins dix emplacements équidistants. Si plus de 30 % des mesures ne sont pas conformes aux exigences de la présente instruction de service, les systèmes de guidage de sécurité doivent être remplacés. Si 20 % à 30 % des mesures ne satisfont pas aux exigences de la présente instruction de service, le contrôle des systèmes de guidage de sécurité doit être renouvelé dans un délai d'un an au plus. »

VIII. – Dans l'instruction de service n° 24, la section 4 est remplacée par le texte suivant :

« 4. Le calibrage et le contrôle des détecteurs de fuite de gaz, le remplacement des pièces présentant une durée de vie limitée

4.1. L'installation d'alarme pour les concentrations de gaz doit être calibrée et contrôlée par un expert ou un spécialiste conformément aux indications du fabricant :

- a) Avant la première mise en service ;
- b) Avant la remise en service à la suite d'une modification ou réparation majeure ;
- c) Régulièrement.

L'expert ou le spécialiste établit et signe une attestation relative au calibrage et au contrôle, avec mention de la date du contrôle.

4.2. Les éléments de l'installation d'alarme pour les concentrations de gaz qui ont une durée de vie limitée doivent être dûment remplacés avant que n'expire la durée de vie indiquée. »

IX. – Il est introduit une instruction de service n° 26 intitulée « Experts et spécialistes » et rédigée comme suit :

**« Instruction de service n° 26
Experts et spécialistes
(article 1.10, paragraphes 106 et 107 de l'annexe 1)**

Experts

Les experts effectuent les contrôles qui, en raison de la complexité des systèmes ou du niveau de sécurité exigé, nécessitent des connaissances techniques particulières. Les catégories de personnes ou d'institutions habilitées à effectuer de tels contrôles comprennent :

- les sociétés de classification, qui possèdent les connaissances requises sur le plan interne ou mandatent dans le cadre de leurs pouvoirs des personnes ou institutions externes compétentes. Elles disposent de systèmes de garantie de qualité qui assurent le bon choix de ces personnes ou institutions ;
- les membres des commissions de visite ou des collaborateurs des autorités compétentes ;
- les personnes ou institutions agréées ayant une compétence reconnue dans le domaine spécifique correspondant aux contrôles à effectuer ; cet agrément peut aussi être délivré par la commission de visite des bateaux en leur qualité d'organismes publics, idéalement sur la base d'un système d'assurance de la qualité. Une personne ou institution est aussi réputée agréée si elle a satisfait à une procédure d'identification mise en place par les autorités basée notamment sur des conditions de compétence et d'expérience.

Spécialistes

Les spécialistes effectuent par exemple les contrôles visuels ou de fonctionnement courant sur les installations ayant une incidence sur la sécurité. Font partie des spécialistes :

- des personnes qui, compte tenu de leur formation professionnelle et de leur expérience, sont en mesure de donner une appréciation pertinente d'une situation donnée, par exemple les conducteurs de bateau, personnes chargées de la sécurité dans les entreprises de navigation, membres d'équipage possédant l'expérience requise ;
- les entreprises de type chantier naval ou société de montage qui, du fait de leurs activités habituelles, possèdent des connaissances spécifiques suffisantes ;
- les fabricants d'installations spécifiques (extincteurs, installations de gouverne).

Terminologie

Allemand	Anglais	Français	Néerlandais
Sachverständiger	expert	expert	erkend deskundige
Sachkundiger	competent person	spécialiste	deskundige
Fachfirma	competent firm	société spécialisée	deskundig bedrijf

Contrôles

Le tableau ci-après présente les contrôles prévus, leur fréquence et l'intervenant prévu pour ces contrôles. Ce tableau est uniquement réalisé à titre d'information.

PRESCRIPTION	OBJET	INTERVALLE MAXIMUM entre les contrôles	INTERVENANT
Article 6.03 (5)	Cylindres, pompes et moteurs hydrauliques	8 ans	Société spécialisée
Article 6.09 (3)	Installations de gouverne motorisées	3 ans	Spécialiste
article 8.01 (2)	Réservoirs sous pression	5 ans	Expert
Article 10.03 (5)	Extincteurs d'incendie portatifs	2 ans	Spécialiste
Article 10.03 bis (6) (d)	Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure	2 ans	Spécialiste ou société spécialisée
Article 10.03 ter (9) (b) (dd)	Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure	2 ans	Spécialiste ou société spécialisée
Article 10.04 (3)	Canots de service gonflables	A l'expiration du délai spécifié par le fabricant	
Article 10.05 (3)	Gilets de sauvetage	A l'expiration du délai spécifié par le fabricant	
Article 11.12 (6)	Grues Réception et visite périodiques	10 ans	Expert
Article 11.12 (7)	Grues visite périodiques	1 an	Spécialiste
Article 14.13	Installations à gaz liquéfiés	3 ans	Expert
Article 15.09 (9)	Moyens de sauvetage	A l'expiration du délai spécifié par le fabricant	
Article 15.10 (9)	Résistance de l'isolation, mise à la terre	Avant l'expiration de la validité du certificat communautaire	
Instruction de service n° 17	Systèmes d'alarme incendie	2 ans	Expert ou spécialiste
Instruction de service n° 21	Systèmes de guidage de sécurité	5 ans	Expert ou spécialiste
Instruction de service n° 24	Détecteurs de fuite de gaz	A l'expiration du délai spécifié par le fabricant	Expert ou spécialiste