



CESNI/PT (18)m 41 final
13 août 2018
Or. fr fr/de/nl/en

GROUPE DE TRAVAIL DES PRESCRIPTIONS
TECHNIQUES

**COMPTE RENDU ADOPTE
de la réunion commune des Commissions de visite
tenue du 24 au 26 avril 2018
à Vienne**

Présents : Voir annexe 1

Présidence : Monsieur BÜHLER, délégation suisse

Documents de travail associés:

- Programme (Annexe 2)
- Liste des questions (CESNI/PT (18) 11 rev. 1)
- Présentation pour la mise en commun des résultats (Annexe 3)
- Différentes présentations (Annexes 4 à 9)

1. Discours introductifs (mardi 24 avril)

Le PRESIDENT ainsi que les représentants du gouvernement autrichien, des services de la Commission européenne et du secrétariat de la Commission centrale pour la navigation du Rhin souhaitent la bienvenue aux participants.

Mme WOLSKA et MM. GEORGES, MARGIC, ZELJKO présentent en guise d'introduction certains aspects des cadres réglementaires relatifs aux prescriptions techniques des bateaux en Europe (respectivement Union européenne, Rhin, Danube et Save) et soulignent l'importance d'une mise en œuvre harmonisée de ces prescriptions (Présentations, voir **Annexes 4, 5 et 6**).

2. Présentations sur ES-TRIN 2017/1, la banque de données des interprétations, les pontons couplables et les outils de calcul (mercredi 25 avril)

M. BOYER présente les exigences nouvellement introduites dans l'ES-TRIN 2017/1 et de la banque de données des interprétations (ES-TRIN-faq) (voir **Annexe 7**). Il souligne que l'ES-TRIN est régulièrement mis à jour (tous les deux ans) et que la prochaine édition (2019/1) pourrait être publiée en 2018 pour une mise en vigueur en janvier 2020.

M. JUMELET présente l'approche pour la certification des pontons couplables aux Pays-Bas (voir **Annexe 8**), met en évidence des propositions pratiques (voir 10 points sous CESNI/PT (18) 11 rev. 1, NL1) et suggère de développer une instruction (ESI) pour fixer la méthode de certification.

Les échanges avec les experts permettent de souligner les problématiques suivantes :

- Le volume de pontons modulaires ou couplables est très important en Europe (plus de 10 000 unités). Une certification de chaque unité et pour chaque chantier (souvent d'une durée courte) conduirait à des coûts administratifs démesurés. L'identification de l'exploitant peut aussi être difficile (location des pontons).
- Une autre difficulté réside dans l'identification de chaque module et de leur assemblage, ainsi que dans la détermination a priori de configurations autorisées.
- Une analogie avec les barges de poussage pourrait être trouvée. Chaque module a un certificat avec une date d'expiration associée.
- Des prescriptions techniques pour les engins flottants sont d'ores et déjà fixées dans le chapitre 22 de l'ES-TRIN. Par ailleurs, une instruction ESI ne peut pas déroger aux règles fixées par les cadres réglementaires (RVBR ou directive) en ce qui concerne la procédure de délivrance des certificats.

Le PRESIDENT remercie la délégation néerlandaise pour cette contribution et l'invite à soumettre une proposition pour le programme de travail du CESNI pour la période 2019-2021.

M. BILIĆ PRCIĆ présente l'outil développé par les experts croates dans l'objectif de simplifier les calculs lors des contrôles des bateaux en vue de la délivrance du certificat (voir **Annexe 9**). Pour la solidité de la coque, l'outil tient compte des valeurs minimales de l'article 3.02, chiffre 1, lettre b) de l'ES-TRIN, mais cela n'est pas la seule solution pour répondre aux exigences (par exemple une attestation d'une société de classification reconnue est une solution alternative).

M. ARNTZ pointe les similitudes avec un outil comparable aux Pays-Bas. M. STANGL-BRACHNIK se félicite du caractère pédagogique de l'outil qui explicite les formules mathématiques utilisées et il suggère une certification par une autorité centrale.

Le PRESIDENT remercie la délégation croate pour cette contribution qui favorise la coopération et l'invite à mettre ces outils à la disposition des autres délégations. Ces outils pourront être enrichis à la lumière de l'expérience acquise au sein de certaines délégations.

3. Examen de questions en groupes restreints et mise en commun (jeudi 26 avril)

La réunion commune des Commissions de visite se concentre sur l'examen des questions soulevées et préalablement soumises par les experts concernant l'application spécifique des prescriptions techniques (voir CESNI/PT (18) 11 rev. 1). La méthode de travail consiste à alterner entre des discussions plénières et un traitement individuel des différentes questions dans des groupes restreints (5 groupes au total, sans interprétation). Chaque groupe restreint se penche sur une sélection d'une dizaine de questions issues du document CESNI/PT (18) 11 rev. 1, auxquelles s'ajoutent des questions volontaires, et présente ensuite ses résultats le dernier jour pour la mise en commun. Cette présentation est appuyée par un support préparé pendant les 3 jours de travaux en groupe restreint (voir **Annexe 3**).

Les questions sont présentées ci-après dans l'ordre des prescriptions correspondantes dans l'ES-TRIN et non dans l'ordre alphabétique utilisé dans l'annexe 2 du document CESNI/PT (18) 11 rev. 1.

Lors de la réunion ad hoc du 26 juin 2018, le Groupe de travail CESNI/PT a examiné le projet de compte-rendu de la réunion commune des Commissions de visite. Sauf indication contraire, les interprétations et analyses préparées à Vienne ont été validées par le Groupe de travail CESNI/PT. Par ailleurs, le Groupe de travail CESNI/PT a aussi décidé des suites à donner (par exemple ajout à la banque de données ES-TRIN-faq).

HR1/HR2 - Étendue du contrôle de la coque lors de la visite périodique et mesure par ultrasons – *ES-TRIN, 3.02, chiffre 1, lettre b) et ESI-I-2*

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

L'ES-TRIN exige que soit mesurée l'épaisseur des tôles de la coque (tôles de fond, de bouchain et bordé latéral) lors de la visite périodique conformément à l'article 3.02, chiffre 1, lettre b). Quels sont les autres éléments à vérifier lors du contrôle de la coque ?

Les éléments suivants doivent être vérifiés pendant le contrôle de la coque :

- La coque en général (intérieur et extérieur, tous les éléments structurels) ;
- L'arbre de l'hélice, les paliers de l'arbre de l'hélice, les paliers des mèches de gouvernail, les vannes de coffre de mer ;
- Autres éléments jugés nécessaires par l'inspecteur.

Une procédure harmonisée et un formulaire de rapport concernant les éléments susmentionnés sont nécessaires pour les commissions de visite.

Par ailleurs, les entreprises impliquées dans la mesure par ultrasons (UTM) de l'épaisseur des tôles de la coque doivent être des experts au sens de l'instruction ESI-I-2 et doivent avoir des connaissances particulières dans le domaine des bateaux de navigation intérieure.

Autres remarques :

MM. BIERINGER, WERNICKE et ARNTZ sont favorables à documenter les conditions limites d'exploitation du bateau (notamment conditions de chargement) qui résultent de l'exigence générale de solidité et stabilité en fonction de l'usage du bateau (Article 3.02, chiffres 1 et 3). M. BROERE invite à examiner les conséquences sur la distribution de la responsabilité entre l'armateur et l'expert.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Ajouter une entrée à la banque de données (ES-TRIN-faq). Un mandat est donné à la délégation croate de soumettre une proposition révisée.
- Inviter la délégation croate à faire une proposition pour le programme de travail 2019-2021 (voir CESNI/PT (18) 52 – Com. HR).
- Examiner l'opportunité de documenter les conditions limites d'exploitation (solidité et stabilité) lors d'une révision du modèle de certificat.

**

HR9 - Visite à sec – *Directive (UE) 2016/1629, Annexe V, 2.03, chiffre 2, RVBR, 2.03, chiffre 2, et ES-TRIN, 3.02, chiffre 1, lettre b)*

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Quelle est la pratique des Commissions de visite pour la visite à sec lors de la visite périodique ? Est-il possible de renoncer à effectuer une visite à sec ?

- La visite à sec est exigée pour la première visite du bateau par la Commission de visite, sauf exceptions (par exemple certificat de classification). En cas de visite périodique ou de visite spéciale, la Commission de visite peut exiger une visite à sec.
- Il est recommandé que cette visite à sec soit régulièrement être effectuée. En effet, elle ne se limite pas à la mesure de l'épaisseur de la coque, mais permet aussi de vérifier les éventuels dommages et entre autres l'état général de l'entrée du refroidisseur, du gouvernail, de l'hélice et des soudures.
- Une preuve d'une visite à sec réalisée durant l'année précédant la visite périodique peut être acceptée comme preuve au lieu d'une visite à sec durant la visite périodique elle-même.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- A ce stade, le Groupe de travail n'est pas en mesure de se mettre d'accord sur une entrée à la banque de données (ES-TRIN-faq). Ces questions devront être traitées avec les propositions de la délégation croate pour le programme de travail. Une discussion de principe est nécessaire sur le délai d'un an.

Autres remarques :

Cette interprétation invite à examiner les conséquences sur la durée de validité du certificat.

**

DE7 – Equipement nécessaire à la sécurité du bateau – ES-TRIN, 3.03, chiffre 2, 10.02, chiffre 1

M. BLECHER fait rapport sur l'analyse du groupe restreint IV. La proposition de réponse donnée dans le document CESNI/PT (18) 11 rev. 1 est jugée correcte. L'alimentation d'urgence de la timonerie doit être ajoutée à la liste des exemples. Conformément à l'article 3.03, chiffre 2 de l'ES-TRIN, le « gréement en ancrés » et les « appareils à gouverner » sont exclus de la liste des équipements nécessaires à la sécurité du bateau ou à son exploitation. Un amendement de l'ES-TRIN semble être opportun.

MM. PAULI et WERNICKE font rapport sur les échanges dans un autre groupe restreint qui ne partage pas cette conclusion. Ils invitent à distinguer trois niveaux dans l'exploitation du bateau :

- Exploitation complète : fonctionnement de tous les équipements à bord, y compris les fonctions accessoires comme l'électricité dans les cabines ou les climatisations.
- Exploitation sûre (ou sécurité de la navigation) : fonctionnement de tous les équipements à bord exigés réglementairement et respect des exigences de manœuvrabilité et de vitesse (13 km/h).
- Exploitation en cas d'urgence : fonctionnement des équipements nécessaires pour rejoindre un poste de stationnement sûr et capacité d'assurer seul sa propulsion (6,5 km/h).

M. BIRKLHUBER rappelle l'existence d'une liste des installations électriques à alimenter par la source de secours sur des bateaux à passagers (Article 19.10, chiffre 4).

La réunion commune n'a pas été en mesure de trouver une interprétation commune à la question suivante :

Quels équipements sont requis pour satisfaire aux critères découlant des expressions suivantes : « sécurité de la navigation » et « équipement nécessaire à la sécurité du bateau ou à son exploitation » ?

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Les délégations française et allemande sont invitées à soumettre un document d'interprétation concernant une définition commune des 3 niveaux d'exploitation, en lien avec les questions DE7 et FR3.

**

FR3 – Equipements en avant du plan de la cloison d'abordage et en arrière du plan de la cloison de coqueron arrière – *ES-TRIN, 3.03, chiffre 2*

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Quels sont les équipements visés à l'article 3.03, chiffre 2 ? Quels sont les équipements tolérés ?

Les organes de commande des équipements destinés à la sécurité tels que :

- vannes à fermeture rapide,
- alimentation des ventilateurs,
- installation d'extinction fixe,

ne doivent pas se trouver en avant du plan de la cloison d'abordage.

Les équipements suivants peuvent être tolérés :

- boteur, mais pas propulseur d'étrave
- treuils de brélage,
- bittes d'amarrage (potentiellement utilisées aussi pour un remorquage de secours),
- feux de navigation, éclairage de la plage de manœuvre,
- interphone de communication,
- antenne radar.

Autres remarques :

La question des antennes radar est déjà traitée dans la banque de données des interprétations. Par analogie avec ce cas, il serait utile de clarifier l'applicabilité de la règle à des équipements installés volontairement (ie leur installation n'est pas réglementairement exigée).

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

- La délégation française pourrait soumettre la tâche suivante au programme de travail 2019-2021 : Amendement de l'ES-TRIN pour ajouter une liste des équipements nécessaires à la sécurité du bateau ou à son exploitation.

**

NL5 – Dispositifs de contrôle et d'indication – *ES-TRIN, 7.03, chiffre 8*

La réunion commune valide l'analyse suivante :

- L'article 7.03 n'exige pas des dispositifs de contrôle, mais fournit uniquement des exigences lorsque ces dispositifs sont installés.
- L'obligation d'installation des dispositifs de contrôle provient d'autres dispositions, telles que les articles 7.04 et 7.05 (machines de propulsion, installations de gouverne, feux de navigation).
- Les exigences générales pour l'alimentation en énergie sont fixées par l'article 10.02.
- La liste des équipements proposée par la délégation néerlandaise doit être examinée à la lumière de l'article 10.02 de l'ES-TRIN.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Un mandat est donné à la délégation néerlandaise de soumettre une proposition révisée à l'attention du Groupe de travail.

**

NL2 – Prescriptions relatives à l'installation et au contrôle de fonctionnement d'appareils AIS Intérieur – *ES-TRIN, 7.06, chiffre 3, annexe 5, section IV, Article 2, chiffres 1 et 7*

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

A la lumière de la différence dans les termes employés dans l'ES-TRIN, annexe 5, section IV, article 2, chiffres 1 et 7, est-il nécessaire de faire une distinction entre les responsabilités relatives à l'installation/réparation/remplacement d'une part et à l'essai de fonctionnement d'autre part ?

- Une distinction entre les responsabilités n'est pas nécessaire.
- La société installatrice agréée qui a installé l'équipement (installation radar, indicateur de vitesse de giration, appareils AIS) peut aussi effectuer le contrôle du montage et l'essai de fonctionnement.
- L'instruction ESI-I-2 donne une vue d'ensemble des différentes exigences pour les contrôles effectués par les experts et les spécialistes.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

- Corriger la terminologie de l'ES-TRIN pour assurer la concordance, dans les quatre langues, des termes à l'annexe 5, section IV, article 2, entre les chiffres 1 et 7. Le Secrétariat est invité à soumettre un document de travail pour permettre une décision du Groupe de travail.
- Informer le Groupe de travail RIS ou autres organes compétents. Le mandat est donné au Secrétariat.

**

DE3 – Timoneries réglables en hauteur – *ES-TRIN, 7.12, chiffre 3, 2^{ème} phrase*

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Comment doivent être conçues les issues de secours de la timonerie et l'itinéraire de la voie de repli vers le pont ?

- De nouvelles exigences sur les timoneries réglables en hauteur ont été introduites avec l'ES-TRIN 2017/1. Seuls les bâtiments construits avant 1985 et exploités en dehors du Rhin bénéficient de dispositions transitoires. Pour les autres bâtiments, il doit être possible d'accéder à la timonerie et de la quitter en toute sécurité quelle que soit sa position.
- Cette possibilité doit être évaluée au cas par cas par la Commission de visite. En effet, les timoneries ne sont pas des équipements standardisés.
- Une échelle de toit n'est pas suffisante. Il doit être possible de rejoindre le pont de manière sûre.

Autres remarques

- Conformément à l'article 7.12, chiffre 12, de l'ES-TRIN, la preuve par le calcul doit être fournie pour la solidité et la stabilité suffisantes. Le Groupe de travail CESNI/PT pourrait préciser quels sont les critères pour une solidité et une stabilité suffisantes.
- Les règlements de police internationaux et nationaux doivent être modifiés (Article 1.10) pour tenir compte de l'attestation relative à la vérification des timoneries réglables en hauteur¹.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Ajouter une entrée à la banque de données (ES-TRIN-faq). Un mandat est donné à la délégation allemande de faire une proposition révisée.

**

¹ Note du Secrétariat : Ces travaux ont été engagés pour le Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR). Voir RP (18) 6 = RP/G (18) 8 = RV/G (18) 3.

AT1 – Réservoirs à combustible, tuyauteries et accessoires – ES-TRIN, 8.05, chiffre 9

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Les exigences de l'article 8.05, chiffre 9, sont-elles respectées en présence d'indicateurs de niveau basés sur la mesure de pression, ou doit toujours être présent un tube de contrôle ?

Chaque réservoir à combustible doit être pourvu d'un dispositif de jaugeage approprié, fournissant des informations fiables jusqu'au niveau de remplissage maximum. La technique de mesure est sans importance.

La même réponse s'applique pour les citernes visées aux articles 8.06, chiffre 7 et 8.07, chiffre 7.

**

BE7 – Installation d'assèchement – ES-TRIN, 8.08

La réunion commune valide l'analyse suivante:

En cas de fuite de produits dangereux, les bateaux à cale sèche transportant des marchandises dangereuses conformément à l'ADN et disposant d'une installation d'assèchement équipée d'un système autoamorçant dans leur cale courent le risque que des produits dangereux pour l'environnement se déversent par-dessus bord.

Le conducteur est responsable de garantir qu'aucune marchandise dangereuse ne puisse être déversée dans l'environnement.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

- Transmettre la question au Comité de sécurité de l'ADN et organes compétents de la CDNI pour vérifier s'il est nécessaire de compléter les exigences.

**

CH2 – Pompes de ballastage pour la cale – ES-TRIN, 8.08

MM. BRAUN et BIERINGER explicitent les risques induits par l'utilisation de ces pompes à haut débit sur la stabilité (effet de carène liquide). Ceci est particulièrement vrai lorsque ces pompes à haut débit sont utilisées pour remplir une cale sèche (non conçue pour recevoir des liquides) et non des citernes dédiées au ballastage.

M. BLESSINGER rappelle l'importance d'une bonne préparation du voyage, y compris en terme de ballastage ou de chargement sur le voyage retour pour franchir les ouvrages.²

La réunion commune valide l'analyse suivante:

- L'utilisation de pompes de ballastage à haut débit peut entraîner un risque pour la stabilité du bateau.
- Lorsque ces pompes sont installées, il faut en tenir compte dans le calcul de la stabilité du bateau. Il pourrait être utile d'envisager de fournir des instructions de calcul de stabilité.

**

² Note du Secrétariat : en mai 2017, la CCNR a publié un guide concernant la stabilité lors du transport de conteneurs en navigation intérieure. Voir <https://www.ccr-zkr.org/13021000-fr.html>

HR3 – Étendue du contrôle des équipements d'ancrage pendant la visite périodique – ES-TRIN, 13.01 et ESI-II-9

M. VAN HEES fait rapport sur l'analyse du Groupe restreint I. Si le poids de l'ancre est en dessous de la valeur calculée, alors l'ancre doit être remplacée. Pour la réduction maximale admissible du diamètre moyen de la chaîne, la valeur de 12 % pourrait convenir. Toutefois, les experts allemands ont exprimés une réserve d'examen pour consulter le contenu d'une norme nationale DIN³.

M. BIERINGER met en évidence les risques associés à une réduction du diamètre moyen si la chaîne est strictement dimensionnée pour la charge de rupture (sans marge de sécurité). Il suggère d'examiner la pratique des sociétés de classification dans ce domaine. M. BROERE marque son désaccord en ce qui concerne l'ajout d'une marge de sécurité. Il indique que chaque chaîne est soumise à un essai de charge correspondant à une proposition de la charge de travail par rapport à la charge de rupture. M. STANGL-BRACHNIK invite à distinguer la charge de rupture et la charge de travail.

La réunion commune n'a pas été en mesure de trouver une interprétation commune à la question suivante :

Quelle est la réduction maximale admissible du diamètre moyen de la chaîne ? 12 % ? Quelle est la réduction maximale admissible du poids de l'ancre ? 10 % ?

Autres remarques :

Un échange de vues sur la pratique courante des Commissions de visite est souhaitable, en ce qui concerne la pesée de l'ancre et le mesurage de l'épaisseur de la chaîne.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

- Poursuivre l'analyse du problème au Groupe de travail CESNI/PT en vue de donner une interprétation commune. Un mandat est donné à la Croatie de préparer un document de travail.

**

GERC2 – Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des logements, timoneries et locaux à passagers – ES-TRIN, 13.04, chiffre 5

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

L'article 13.04, chiffre 5, est rédigé comme suit : « Les installations diffusant une quantité d'eau inférieure doivent posséder un agrément de type conformément à la résolution A.800 (19) de l'OMI ou à une autre norme reconnue par l'un des Etats membres. » Sur quels éléments porte l'agrément de type ? Comment est assurée la conformité de l'installation aux exigences de la résolution A.800 (19) de l'OMI ?

- L'agrément de type porte uniquement sur les diffuseurs (nozzles). Il est validé par des tests de fonctionnement face à des feux types.
- La vérification de la conformité de l'installation d'extinction d'incendie fixée à demeure repose sur trois étapes : l'agrément de type des diffuseurs (nozzles), l'approbation préalable du dimensionnement de l'installation et le contrôle de l'installation une fois à bord.
- Un amendement de l'ES-TRIN est souhaitable pour garantir la précision des exigences.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

- Préparer un amendement pour clarifier la rédaction de l'article 13.04, chiffre 5, de l'ES-TRIN (tout en conservant la référence à la résolution A.800 (19) de l'OMI ou à une autre norme reconnue par l'un des Etats membres). Un mandat est donné au GERC de préparer un document de travail.

**

³ Note du Secrétariat : Le Secrétariat a consulté la délégation allemande après la réunion pour apporter la clarification suivante. La norme concernée est DIN 685, partie 5. Le critère est que la chaîne d'ancre doit être remplacée si l'un des maillons de la chaîne atteint un diamètre de 0,9 d (d étant le diamètre original de l'acier du maillon de chaîne).

CH1 – Installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets – *ES-TRIN*, 13.06

La réunion commune valide l'analyse suivante :

- Aujourd'hui, les installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets ne sont autorisées que sur la base d'une recommandation (RVBR 2.19 ou Directive UE).
- Toutefois, il est souhaitable d'autoriser ces installations pour les situations suivantes :
 - l'équipement de pont (moteurs encapsulés, grues, ...),
 - les locaux de service électrique, les tableaux de distribution ou les batteries,
 - des locaux à peinture,
 - les appareils sur les engins flottants,
 - les espaces fermés similaires (armoire, coffre, ...).
- Il est nécessaire d'établir une liste des objets concernés.
- Les exigences minimales de l'article 13.05 pourraient être utilisées par analogie pour ces installations, sous réserve d'adaptations pour les incendies d'origine électrique.
- Ce thème pourrait être ajouté au programme de travail du CESNI.

Autres remarques :

M. WERNICKE fait observer que le projet d'ES-TRIN 2019/1 prévoit l'utilisation d'installations d'extinction d'incendie fixées à demeure pour la protection des objets dans le cadre d'une disposition transitoire pour l'article 19.07. Cela donne une indication sur les « objets » concernés.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

- Inviter une délégation à faire une proposition pour le programme de travail 2019-2021 (voir CESNI/PT (18) 39 – Com. CH).

**

HR6 – Canots de service conformément à la norme européenne EN 1914 : 2016 – *ES-TRIN*, 13.07, *chiffre 2 et chapitre 22*

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Pour les engins flottants, compte tenu des contraintes d'espace à bord, est-il possible de considérer que les « canots de travail » sont des « canots de service » en ce qui concerne les exigences relatives à la mise à l'eau des canots de service ? Par canot de travail, nous entendons un petit canot généralement utilisé pour le transport depuis la rive jusqu'à l'engin flottant.

- Une définition est donnée à l'article 1.01, chiffre 1.26, de l'ES-TRIN : « 1.26 "canot de service" un canot destiné au transport, au sauvetage, au repêchage et au travail ».
- Pour les engins flottants, dans le cadre d'un chantier, les « canots de travail » peuvent être considérés comme des « canots de service », sous réserve que les « canots de travail » correspondent aux prescriptions des « canots de services ».
- Le canot de service ne doit pas nécessairement être stocké sur le pont mais peut être remorqué.
- Une adaptation de la version anglaise de l'article 13.07, chiffre 1, de l'ES-TRIN est souhaitable pour assurer l'alignement sur les autres versions linguistiques ("shall carry" à remplacer par "shall be equipped with").

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

- Ajouter une entrée à la banque de données (ES-TRIN-faq).
- Valider la correction rédactionnelle de la version anglaise pour le projet d'ES-TRIN 2019/1.

**

NL4 – Dispositifs de montée – ES-TRIN, 14.07

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Pouvons-nous déduire de l'article 14.07 qu'il doit toujours y avoir deux mains courantes ?

- Conformément à la norme européenne EN 13056, deux mains courantes sont nécessaires seulement si l'escalier a plus de 3 marches et une largeur de plus de 900 mm.
- L'application de la norme européenne n'est pas obligatoire, mais elle représente l'état de l'art et elle est mentionnée au chapitre 19 de l'ES-TRIN.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

- Un mandat est donné à la délégation allemande de préparer un document de travail, en soulignant les exigences pour les postes de travail (EN 790) et les logements (EN13056). Le Groupe de travail CESNI/PT pourrait valider une interprétation commune.

**

DE2 – Protection contre le bruit et les vibrations – ES-TRIN, 14.09, chiffre 1

La réunion commune valide l'analyse suivante :

- De manière générale, une clarification de la mise en œuvre de l'article 14.09, chiffre 1, par le Groupe de travail CESNI/PT est souhaitable.
- A priori, il ne semble pas y avoir de problèmes de santé dus aux vibrations des bateaux de navigation intérieure.
- De manière générale, les Commissions de visite ne sont pas responsables de la mise en œuvre de la directive 2002/44/CE.
- La terminologie diverge suivant les versions linguistiques (employés / membres d'équipage) et un alignement est souhaitable.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Corriger la terminologie et clarifier la mise en œuvre de l'article 14.09, chiffre 1. Un mandat est donné au Secrétariat de préparer un document de travail.
- La délégation allemande va faire une proposition pour le programme de travail CESNI, en ce qui concerne le bruit et les vibrations.

**

HR7, HR8 – Grues – ES-TRIN, 14.12 et 32.05

La réunion commune valide l'analyse suivante :

- Les exigences de l'article 14.12 ne sont pas applicables aux bossoirs qui sont exclusivement utilisés pour la mise à l'eau de canots de service.
- Ces bossoirs doivent en revanche répondre aux exigences de l'article 13.07, chiffre 2, notamment en terme de délai de mise à l'eau. Ces exigences sont suffisantes et aucun complément n'est nécessaire.
- L'opportunité d'une définition de « bossoir » pourrait être examinée par le Groupe de travail CESNI/PT.
- La disposition transitoire relative à la plaque du fabricant de la grue a été corrigée dans le projet d'ES-TRIN 2017/1. Cela répond à la question croate.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

Le Groupe de travail constate que les « bossoirs » ne sont pas des « grues ». Une clarification de l'ES-TRIN est souhaitable. Un mandat est donné à la délégation belge de faire une proposition.

**

BE6 – Vitesse minimale prescrite (en marche avant) selon l'article 5.06 – ES-TRIN, ESI-II-3

M. BLECHER fait rapport sur l'analyse du groupe restreint IV. Une vérification de la terminologie est nécessaire pour les termes « vitesse minimale »⁴. Si la vitesse minimale n'est pas maintenue à 70 % de l'état de chargement, alors il faut ajuster la capacité de chargement du bâtiment. Fondamentalement, la pertinence de la limite à 70 % pourrait être discutée.

M. ROLAND met en évidence la difficulté pour les bâtiments de petite taille (inférieur à 40 m) pour atteindre cette vitesse minimale de 13 km/h.

MM. KUCHAR et BIRKLHUBER rappellent la situation de convois naviguant sur le Danube inférieur, pour lesquels une vitesse de 6 à 8 km/h est jugée suffisante. M. WERNICKE précise que ces dérogations peuvent être mentionnées au point 15 du modèle de certificat. M. BIERINGER attire l'attention sur les possibilités et limites des cadres réglementaires (par exemple, les Etats membres ont des possibilités de dérogation sur leur propre territoire pour la navigation en zones 3 et 4). Des divergences existent entre la pratique et le règlement.

La réunion commune n'a pas été en mesure de trouver une interprétation commune à la question de la délégation belge.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

- Poursuivre l'analyse du problème et évaluer le besoin d'amendement de l'ES-TRIN ou des cadres réglementaires. Un mandat est donné à la délégation belge de préparer un document de travail.

**

FR1 – Capacité d'assurer seul sa propulsion – ES-TRIN, 13.05, chiffre 2, lettre a), 19.07, chiffre 1, 28.04, chiffre 1, lettre a), ESI-II-11

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Lorsqu'un système de propulsion est défaillant (par exemple perte d'une hélice) mais qu'au moins un autre système de propulsion a la capacité d'assurer seul la propulsion du bâtiment, les questions suivantes se posent :

- Le certificat de bateau de navigation intérieure reste-t-il valide ?
- Le bâtiment peut-il continuer sa route normalement ou doit-il rejoindre le poste d'amarrage le plus proche ?

Pour rappel, sur la première page du certificat, il est mentionné : « Le bâtiment ne peut être utilisé pour la navigation en vertu du présent certificat de bateau de navigation intérieure que tant qu'il se trouve dans l'état qui y est décrit. »

Le bâtiment peut continuer sa route normalement si ce bâtiment répond toujours aux exigences statutaires (par exemple : vitesse minimale ; manœuvrabilité ; le cas échéant second système de propulsion indépendant) et que la configuration alternative est mentionné dans le certificat (sous le numéro 52).

En l'absence de mention de la configuration alternative permettant de répondre aux exigences statutaires dans le certificat, seule l'exploitation d'urgence est permise et le bâtiment doit rejoindre le poste d'amarrage le plus proche.

La « capacité d'assurer seul sa propulsion » visée à l'ESI-II-11 n'est pas suffisante pour permettre une « exploitation normale ».

Autres remarques :

Ces observations s'appliquent dans le cas général, par exemple, un bateau de marchandises qui est volontairement équipé de deux systèmes de propulsion redondants. Une attention particulière est nécessaire pour les bateaux à passagers, notamment à la lumière des exigences de l'article 19.10.

⁴ Note du Secrétariat : Dans l'ES-TRIN 2017/1, les 4 versions linguistiques ont été alignées (vitesse minimale).

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT

- Vérifier la pratique des différentes Commissions de visite et des autorités de contrôle, avant d'ajouter une entrée à la banque de données (ES-TRIN-faq). Le retour de la pratique sera prochainement mis à l'ordre du jour d'une réunion CESNI/PT.
- Tenir compte des résultats de la question FR1 pour le traitement de la question DE7, notamment la définition commune des 3 niveaux d'exploitation.

**

EBU/ESO1 – Installation de tôles doublantes sur la coque – ES-TRIN, ESI-II-2

La réunion commune valide l'analyse suivante :

- De manière générale, les tôles doublantes doivent être évitées.
- L'installation de tôles doublantes est seulement permise dans le cadre de l'ESI-II-2.
- Une information appropriée doit être donnée aux experts en charge des contrôles de coque. Le cas échéant, les Commissions de visite pourraient prendre des actions complémentaires au niveau national, en particulier à l'attention des chantiers et exploitants.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

- Le Groupe de travail CESNI/PT invite les Etats à informer de manière efficace sur l'application de l'instruction ESI-II-2.

**

DE9 – Issues de secours – ES-TRIN, 3.03, chiffre 4, 3.04, chiffre 6, 14.06, chiffre 2, 15.02, chiffre 4, 19.06, chiffres 3, 6 et 7

La réunion commune valide l'analyse suivante :

- Les dimensions minimum pour les issues de secours à bord des bâtiments sont fixées à 0,36 m², le côté le plus court de l'ouverture devant avoir une longueur d'au moins 0,5 m.
- Ces exigences sont toujours appropriées du point de vue ergonomique. Pour rappel, ces mêmes dimensions sont utilisés dans l'ADN, y compris lorsque le membre d'équipage porte l'équipement individuel de protection et de sécurité.
- En raison des différents types de sorties de secours, aucune exigence relative au sens d'ouverture ou aux dispositifs de fermeture ne peut être spécifiée. Cependant, il est à la discrétion des Commissions de visite d'exiger des conditions raisonnables pour l'utilisation d'une issue de secours en toute sécurité.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

Le Groupe de travail CESNI/PT ne valide pas l'analyse ci-dessus. En particulier, la délégation française est d'avis que l'issue de secours doit s'ouvrir dans le sens de l'évacuation des personnes. Le cas échéant, la délégation allemande pourra faire un document de travail.

**

FR4 – Gréement des remorqueurs – ES-TRIN, 13.01, chiffre 1

La réunion commune valide l'analyse suivante :

Dans la version française de l'article 13.01, chiffre 1, l'exigence s'applique également aux remorqueurs ce qui n'est pas le cas dans les autres langues (allemand, néerlandais, anglais). Contrairement à la proposition de la délégation française, il est proposé d'aligner la version française sur les autres langues (suppression des termes « ainsi que les remorqueurs »).

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

- Valider la correction rédactionnelle de la version française pour le projet d'ES-TRIN 2019/1.

**

NL3 – Barbecues à gaz – *ES-TRIN, Définitions 1.01 (3.7), (3.8) et (3.11), 17.02, 19.01, chiffre 2, lettre e), 19.15, chiffre 8,*

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Sous les conditions de l'article 19.15, chiffre 8, est-il possible d'utiliser des barbecues à gaz à bord de bateaux à passagers de moins de 45 m ?

L'utilisation de barbecues à gaz **fixés à demeure** est autorisée, mais étant donné que ce sont également des installations à gaz liquéfié, ils doivent donc faire l'objet d'une inspection de contrôle par un expert. Les appareils mobiles à gaz sont interdits.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

- Ajouter une entrée à la banque de données (ES-TRIN-faq). Un mandat est donné au Secrétariat.

**

FR7 – Locaux et zones destinés aux passagers – *ES-TRIN, 19.06, chiffre 1, lettre b)*

La réunion commune valide l'analyse suivante :

D'un point de vue technique, l'étanchéité de la cloison requise entre les locaux à passagers et salles des machines (resp. salles des chaudières) ne permet pas les ouvertures dans cette cloison. Cette cloison doit avoir les mêmes caractéristiques que celle prescrite à l'article 3.03.

Toutefois, l'expérience récente montre qu'un nombre significatif de bateaux a été construit avec des portes (étanches au gaz ?) dans le compartiment de la salle des machines et qui bordent des zones destinées aux passagers.

Un examen par le Groupe de travail CESNI/PT est nécessaire car une application stricte de l'exigence pourrait conduire à certaines difficultés pour la mise en conformité des bateaux. En même temps une équité de traitement avec les bateaux neufs est souhaitable.

Autres remarques :

Lors de la réunion à Wrocław (voir RV/G (12)m 59 =JWG (12)m 61, point B4), une interprétation commune avait été trouvée sur une méthode pratique pour contrôler l'étanchéité au gaz de la salle des machines vis à vis des logements : « Les mesures suivantes doivent être prises :

- Les ouvertures pouvant être fermées devraient être aussi étanches que possible.
- Les orifices visibles doivent être fermés.
- De la mousse expansée ou de la résine peuvent être utilisés pour fermer les orifices les passages de câbles.
- Les contrôles visuels sont acceptables. »

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Poursuivre l'analyse du problème, clarifier la mise en œuvre pour la flotte existante et évaluer le besoin d'amendement de l'ES-TRIN. Un mandat est donné à la délégation française de préparer un document de travail.

**

DE1 – Zones destinées aux passagers / moyens de sauvetage – *ES-TRIN, 19.06, chiffre 8, lettre f), 19.09, chiffre 8*

La réunion commune n'a pas été en mesure de trouver une interprétation commune à la question de la délégation allemande : le rangement de la totalité des moyens de sauvetage est-il limité aux aires d'évacuation, ou les moyens de sauvetage peuvent-ils être entreposés partout à bord du bâtiment à portée de main ?

La réunion commune a émis les propositions suivantes :

- Le Groupe de travail CESNI/PT/Pax pourrait clarifier le type de moyens de sauvetage visé dans les différents articles de l'ES-TRIN, ainsi que les exigences en termes de localisation à bord.
- Les règles applicables aux navires doivent être prises en compte afin d'évaluer si des configurations similaires sont possibles en navigation intérieure. En particulier, éviter que les gilets de sauvetage soient rangés dans les cabines (qui ne sont plus accessibles en cas d'invasion par l'eau).
- Une attention particulière doit être accordée à l'information qui est donnée à l'équipage et aux passagers avant d'entreprendre un voyage. Cette question pourrait aussi être transmise au Groupe de travail CESNI/QP.

Autres remarques :

Lors de l'adoption des prescriptions techniques pour les bateaux à passagers dans le RVBR, la question des moyens de sauvetage individuels et collectifs a impliqué des décisions politiques. Des moyens alternatifs ont été mis en place (systèmes de propulsion indépendants et passerelle pour rejoindre la berge).

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Donner mandat à CESNI/PT/Pax de traiter la question du type et de la localisation des moyens de sauvetage.
- Transmettre la question à CESNI/QP sur l'information qui est donnée à l'équipage et aux passagers avant d'entreprendre un voyage.

**

FR5 – Locaux et zones destinés aux passagers – ES-TRIN, 19.06, chiffre 10

La réunion commune n'a pas été en mesure de trouver une interprétation commune à la question de la délégation française : Comment s'applique l'article 19.06, chiffre 10, aux bateaux dépourvus d'espace libre sur le pont ou lorsque les superstructures sont closes ou construites en continu des parois du flotteur ?

Les règles semblent être claires sur la largeur des différents types d'issues, mais l'application stricte des règles peut parfois conduire à des situations qui peuvent être considérées comme dangereuses. Le Groupe de travail CESNI/PT/Pax pourrait approfondir l'analyse de ce sujet.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT:

- Inviter les délégations à transmettre des exemples concrets pour illustrer les difficultés rencontrées.
- Donner mandat à CESNI/PT/Pax de traiter la question de la largeur des issues.

**

DE4, FR6 – Toilettes pour les personnes à mobilité réduite – ES-TRIN, 19.06, chiffre 17

La réunion commune valide l'analyse suivante :

- L'instruction ESI-III-2 apporte des précisions sur la prise en compte des besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite. En particulier, il est fait référence à la directive 2009/45/CE et à la résolution n° 69 de la CEE-ONU.
- La prescription fait référence à « une norme ou une prescription d'un Etat membre pour une utilisation par des personnes à mobilité réduite ».
- Aucune norme internationale n'est connue dans ce domaine. L'absence de solution harmonisée n'est pas très satisfaisante pour la profession ou les sociétés de classification qui travaillent de manière internationale.
- En Allemagne, la norme DIN 18040-2 est généralement appliquée. Il est vivement souhaitable de recueillir la pratique dans les autres Etats membres pour avoir une vision internationale et évaluer la possibilité d'une solution harmonisée.

- L'ES-TRIN ne prévoit pas de dérogations pour l'exigence de toilettes à bord des bateaux d'excursions journalières, y compris pour des excursions très courtes. Une solution est possible sur le plan national (ex. dérogation sur une zone géographique restreinte).

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Inviter les délégations à poursuivre les échanges d'information sur les normes utilisées sur le plan national pour la conception des toilettes pour les personnes à mobilité réduite.
- Examiner l'opportunité de dérogations pour les bateaux d'excursions journalières dans des cas fondés (par analogie avec l'article 10.06, chiffre 3).
- Donner mandat à CESNI/PT/Pax de traiter la question.

**

HR4, HR5 – Les résistances d'isolement et la mise à la terre des systèmes électriques – *ES-TRIN*, 19.10, chiffre 9

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Les résistances d'isolement et la mise à la terre des systèmes électriques doivent être vérifiées à l'occasion des visites périodiques. Selon l'ES-TRIN, cette exigence ne s'applique qu'aux bateaux à passagers. Est-il souhaitable d'étendre cette exigence à d'autres types de bâtiments ? Quel est le critère d'acceptation concernant la valeur minimum mesurée de la résistance d'isolement (kΩ ou MΩ) entre tous les circuits isolés et la terre ?

A ce stade, une généralisation de cette exigence à d'autres types de bâtiments n'est pas souhaitée. Dans des cas individuels, la Commission de visite ou les experts peuvent toujours demander une vérification des résistances d'isolement et la mise à la terre des systèmes électriques.

Pour le critère d'acceptation concernant la valeur minimale de la résistance d'isolement, peuvent être utilisées la norme internationale CEI 60364-6 : 2016 ou les règles des sociétés de classification.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Ajouter une entrée à la banque de données (ES-TRIN-faq). Un mandat est donné au Secrétariat.

**

NL6 – Code des méthodes d'essai au feu (FTP) – *ES-TRIN*, 19.11, chiffre 1, lettres b), c) et d) sous bb)

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Comment contrôler l'utilisation des prescriptions équivalentes d'un Etat membre pour la protection contre l'incendie ?

- Si un certificat de bateau de navigation intérieure a été délivré en application de prescriptions équivalentes d'un autre Etat membre, le propriétaire du bateau doit pouvoir fournir la confirmation de la Commission de visite de cet Etat membre.
- La norme internationale EN ISO 1182 : 2010⁵ est réputée équivalente pour l'application de l'article 19.11, chiffre 1, lettres b), c) et d) sous bb) (attention cette norme fixe uniquement la méthode et non les critères d'acceptation).

Autres remarques

Un accord n'a pas été trouvé sur la mise à disposition par le CESNI d'une liste des « prescriptions équivalentes des Etats membres » pour réduire la charge administrative. En effet, CESNI pourrait plutôt promouvoir une solution internationale harmonisée.

⁵ Essais de réaction au feu de produits -- Essai d'incombustibilité

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

Les délégations allemande et française souhaitent effectuer un examen complémentaire avant de proposer un ajout à la banque de données (ES-TRIN-faq). La question est reportée à une prochaine réunion du Groupe de travail CESNI/PT.

**

DE5 – Plate-forme accessible par les deux côtés du bateau et située juste au-dessus de la ligne de flottaison ou installation comparable – *ES-TRIN, 19.15, chiffres 4 et 5*

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Quelles « installations comparables » selon l'article 19.15, chiffres 4 et 5 ont été admises à ce jour ?

La plate-forme de sauvetage constitue un remplacement pour l'utilisation du canot de service. Pour le sauvetage de personnes, c'est-à-dire pour la saisie, la sécurisation et le sauvetage de personnes nageant dans l'eau (éventuellement aussi de personnes inconscientes), l'installation doit répondre aux mêmes exigences. Par conséquent, les installations nécessitant le concours de la personne à secourir ne peuvent être considérées comme étant appropriées.

Les systèmes de sauvetage qui répondent à ces exigences (par exemple, le Jason's cradle) peuvent être acceptés comme installations comparables s'ils sont correctement installés.



Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Ajouter une entrée à la banque de données (ES-TRIN-faq). Un mandat est donné au Secrétariat.
- Inviter les experts de CESNI/PT à soumettre des propositions pour d'autres systèmes de sauvetage.

**

GERC1 – Propulsion indépendante – *ES-TRIN, 30.06*

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Comment faut-il comprendre l'arrêt automatique visé à l'article 30.06 ?

L'arrêt automatique du système de propulsion ne correspond qu'au système de propulsion fonctionnant au GNL. Pour continuer par ses propres moyens, le bateau doit posséder un autre système de propulsion (ex : propulseur d'étrave) ne fonctionnant pas au GNL ou un autre système de propulsion indépendant fonctionnant au GNL.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Ajouter une entrée à la banque de données (ES-TRIN-faq). Un mandat est donné au Secrétariat.

**

BE3, BE4, EBU/ESO2 – Applicabilité des dispositions transitoires aux bâtiments déjà en service – *ES-TRIN, 32.01 et 33.01*

M. VAN HEES fait rapport sur l'analyse du groupe restreint I. La discussion a porté sur la question de savoir si un bateau peut faire usage de dispositions transitoires une fois qu'un certificat a expiré (n'ayant pas été valide de manière continue). Il a été rappelé la position exprimée par la Commission européenne en 2012 et confirmée par le Groupe de travail commun en 2014 (voir JWG (14)m 91, point 7.1) : le bateau ne peut plus bénéficier de dispositions transitoires si le certificat est expiré. Ceci implique une responsabilité des États membres dans la mise en œuvre de la législation, y compris les ressources appropriées pour assurer des inspections en temps opportun des bateaux. Les membres du groupe de l'Allemagne ont exprimé des réserves quant à cette interprétation. Par ailleurs, un examen approfondi des différentes versions linguistiques des cadres réglementaires est nécessaire.

M. BLECHER fait rapport sur l'analyse du groupe restreint IV. Les dispositions ne sont pas identiques pour le certificat de visite des bateaux du Rhin et le certificat de l'UE.

M. VERMEULEN informe de la jurisprudence aux Pays-Bas.

La réunion commune constate qu'elle n'est pas compétente pour trancher sur la réponse à donner aux questions de la délégation belge et souhaite que le Groupe de travail CESNI/PT puisse examiner de manière approfondie ce problème.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Poursuivre l'analyse du problème au Groupe de travail CESNI/PT en vue de donner une interprétation commune. Le cas échéant, le Comité pourrait arbitrer sur cette question fondamentale.
- La délégation allemande a soumis une analyse avec le document CESNI/PT (18) 56. La délégation belge est favorable à une inscription au programme de travail (CESNI/PT (18) 42).

**

BE1 – Dispositions transitoires pour les bateaux de plaisance – *ES-TRIN, 32.02 ad chapitre 26*

La réunion commune valide l'analyse suivante :

Les dispositions de l'article 26.01 ne s'appliquent aux bateaux de plaisance construits avant le 1.1.1995 que dans les cas de N.R.T. Ces bateaux qui naviguent en zone R doivent donc satisfaire au Règlement de visite des bateaux du Rhin en vigueur au 31 décembre 1994. Bien que le RVBR 1976 ne contienne aucune disposition particulière pour les bateaux de plaisance, ces exigences avaient été fixées par l'instruction de service n° 42, remplacée ensuite par la recommandation n° 27.

Une question similaire se pose pour l'application de l'article 33.02 aux bateaux de plaisance.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Examiner la possibilité d'inscrire ce thème au programme de travail CESNI (voir CESNI (18) 21 – Com. EBA).
- Poursuivre l'analyse du problème au Groupe de travail CESNI/PT, y compris pour l'article 33.02.
- Mettre à disposition le contenu de l'instruction de service n° 42 et de la recommandation n° 27 à l'ensemble des Commissions de visite du CESNI. Un mandat est donné au Secrétariat.

**

DE6 – Bâtiments exclus du champ d'application de la directive 82/714/CEE – *Directive (UE) 2016/1629, Article 29*

La réunion commune valide l'analyse suivante :

- Les dispositions de l'article 29 de la directive 2016/1629 (resp. article 8 de la directive 2006/87) ne sont pas nouvelles et sont connues depuis 2006.
- Si une inspection selon l'article 29 de la directive n'est pas effectuée avant le 30 décembre 2018, alors les dispositions dérogatoires de l'article 29 ne peuvent pas être utilisées. Les dispositions transitoires du chapitre 33 de l'ES-TRIN peuvent toujours être utilisées.
- Les échanges ont permis de constater des divergences dans la manière dont les Commissions de visite mettent en œuvre ces dispositions avant la date butoir du 30 décembre 2018.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Cette question sera examinée conjointement avec la question française sur la compétence territoriale des Commissions de visite (CESNI/PT (18) 25 = CESNI (18) 24).

**

BE2 – Demande de visite – *RVBR, 2.02 et Directive (UE) 2016/1629, Annexe V, 2.02*

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Quand une Commission de visite a effectué une visite sur un bâtiment, le propriétaire peut-il, après un certain temps, introduire une nouvelle demande auprès d'une autre Commission de visite si la visite n'est pas encore complètement terminée et si, par conséquent, un certificat définitif n'a pas encore été délivré ? Comment procéder si, entre-temps, le bâtiment a changé de propriétaire et si celui-ci réclame le certificat original ?

Pour lutter contre les demandes abusives et éviter qu'un propriétaire n'adresse sa demande de visite à une Commission de visite puis à une autre, la bonne pratique est de refuser une visite quand une autre visite est en cours auprès d'une autre Commission.

Si le bâtiment a changé de propriétaire, la Commission de visite originale, auprès de laquelle la demande a été introduite, doit poursuivre l'examen du dossier en cours. Les frais sont alors à la charge de la personne à l'origine de la demande de visite.

Toutefois, si deux Commissions de visite s'accordent, la délivrance ou le renouvellement d'un certificat peut être transféré de l'une à l'autre. La communication entre les deux Commissions de visite est indispensable pour assurer la transmission des fichiers d'inspection.

La preuve qu'une inspection est en cours avec une Commission de visite peut être donnée de deux manières :

- par une mention / un tampon sur le certificat ou
- par le retrait temporaire du certificat qui est remplacé par un certificat provisoire.

Un amendement de la base européenne des bateaux (EHDB) est souhaitable afin de permettre d'indiquer si le certificat est en cours de délivrance ou de renouvellement par une Commission de visite.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

Le Groupe de travail ne valide pas l'interprétation ci-dessus. Des divergences subsistent sur la manière d'harmoniser les pratiques des Commissions de visite ou d'utiliser la base de données EHDB à cet effet. Un mandat est donné à la délégation allemande de faire un document de travail pour une instruction ESI.

**

AT2 – Mentions et modifications apportées au certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure – *Directive (UE) 2016/1629, Annexe V, 2.07*

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

L'article 2.07 de la directive dispose que tout changement de numéro d'immatriculation ou de port d'attache doit être porté à la connaissance de l'autorité compétente, le certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure devant lui être remis en vue de sa modification.

Est-il possible de retirer le certificat de l'Union en raison du changement de numéro d'immatriculation?

Les modifications du numéro d'immatriculation peuvent être inscrites dans le certificat de l'Union par toute autorité compétente. Si l'autorité qui effectue l'inscription dans le certificat n'est pas l'autorité de délivrance, elle doit informer l'autorité de délivrance de cette modification. La modification du numéro d'immatriculation n'est pas un motif de retrait du certificat de l'Union.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Ajouter une entrée à la banque de données (ES-TRIN-faq).

**

BE5, CH3, DE8 – Délivrance d'un certificat de bateau de navigation intérieure – *ES-TRIN, ESI-I-1*

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Comment faut-il remplir le certificat de bateau de navigation intérieure lors d'une prolongation ?

Les mentions concernant la visite et ses éléments (hors zone de navigation) aux rubriques 10 et 11 ne doivent être inscrites que lors de la première délivrance d'un certificat de bateau de navigation intérieure. Toutes les prolongations doivent être inscrites à la rubrique 49.

Les dates figurant aux rubriques 10 et 11 à la page 2 peuvent être modifiées uniquement quand le certificat est remplacé dans son intégralité. Dans ce cas, il faut préciser sous la rubrique 9 quel est le certificat remplacé.

Quand un bateau passe d'un certificat à un autre (par exemple certificat de visite à certificat de l'Union), le certificat doit être remplacé dans son intégralité.

L'historique documenté par les mentions à la rubrique 49 revêt une importance particulière pour la visite et la prolongation du certificat de bateau de navigation intérieure. Il s'agit de la base pour l'application de l'ES-TRIN, notamment en ce qui concerne l'application de dispositions transitoires. La perte des informations pourrait aboutir à un traitement erroné par l'administration (par ex. l'application d'une disposition transitoire qui ne serait plus applicable après une transformation).

Autres remarques :

- Les difficultés aux Pays-Bas sont liées à un problème informatique et une solution doit être trouvée pour être conforme à l'ESI-I-1.
- Les travaux en cours au CESNI pour un nouveau modèle de certificat pourraient supprimer certaines difficultés liés à la prolongation.
- Du fait des compétences nationales exclusives, une attention particulière doit être accordée au remplissage des autorisations de navigation en zone 1 ou 2 à la page 2.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Ajouter une entrée à la banque de données (ES-TRIN-faq).
- Inviter la délégation néerlandaise à informer des corrections de la solution informatique.

**

CH4 – Inscriptions dans le certificat de bateau de navigation intérieure – *RVBR / Directive (UE) 2016/1629*

La réunion commune valide l'analyse suivante :

Les sociétés de classification peuvent-elles inscrire des mentions directement dans le certificat de visite / certificat de l'UE et remplacer des pages sans consultation des Commissions de visite compétentes ?

Chaque Etat membre est compétent pour s'organiser en vue de mettre en œuvre la réglementation.

Si les sociétés de classification agissent au nom de la Commission de visite, elles doivent respecter les mêmes règles pour le remplissage des certificats et les obligations d'information des autres Commissions de visite (par exemple RVBR, article 2.09, chiffre 4). Le droit national peut explicitement donner aux sociétés de classification la compétence d'agir au nom de la Commission de visite et de délivrer des certificats de visite / certificats de bateau de navigation intérieure. En l'absence d'une base juridique appropriée, seulement les commissions de visite sont autorisées à compléter les certificats de visite / certificats de bateau de navigation intérieure.

Autres remarques :

- Une présentation de la réalisation de la visite du bateau et délivrance de certificats de navigation aux Pays-Bas a été donné au Groupe de travail commun en 2014 (voir JWG (14)m 59, point 8.1).

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Prendre acte de l'analyse.

**

NL8 – Délivrance de certificats communautaires intérieures – *Directive (UE) 2016/1629, Article 29*

La réunion commune valide l'interprétation suivante :

Les exceptions accordées en vertu de l'article 29 de la directive 2016/1629 doivent être inscrites sur le certificat. Comment traiter les certificats sur lesquels elles ne sont pas mentionnées ?

En l'absence des mentions explicites dans le certificat, le bateau ne peut pas bénéficier des dérogations correspondantes.

En cas de déficiences identifiées lors d'un contrôle de conformité (Article 22 de la directive), la procédure correspondante s'applique. Cela implique, le cas échéant, une interruption de navigation, une information de la Commission de visite qui a délivré le certificat et un retrait du certificat par la Commission de visite de délivrance (Article 15 de la directive).

Autres remarques :

La liste détaillée des exceptions accordées en vertu de l'article 29 est inscrite au numéro 52 du certificat. Dans un souci de transparence, certains experts recommandent que cette page puisse être fournie dans la langue nationale et en anglais. L'instruction ESI-I-1 pourrait être modifiée en conséquence.

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Ajouter une entrée à la banque de données (ES-TRIN-faq).
- Examiner l'opportunité d'amender l'ESI-I-1 pour exiger une traduction de la liste des exceptions au numéro 52 du certificat ou d'en tenir compte lors d'une révision du modèle de certificat.

**

Questions complémentaires proposées par les groupes restreints

Annexe 3, pages 46 à 49

Faute de temps, la réunion commune n'a pas été en mesure d'examiner des questions complémentaires proposées par les groupes restreints. Ces questions concernent les thèmes suivants :

- Les installations d'alarme dans les salles des pompes.
- La reconnaissance des experts pour les réservoirs sous pression.
- L'extension de validité des certificats de l'UE (Article 11 de la directive) pour les réservoirs sous pression.
- Définition de « réparation importante » (Article 14 de la directive).

Suites validées par le Groupe de travail CESNI/PT :

- Demander au Secrétariat de préparer un document de travail avec les questions et propositions de réponses.
- Examiner ces questions lors des prochaines réunions du Groupe de travail CESNI/PT et décider le cas échéant d'interprétation commune.

**

4. Conclusions

Près de 80 experts en provenance de 12 États membres du CESNI, ainsi que des sociétés de classification et des commissions fluviales, ont apporté des réponses à de nombreuses questions concernant la mise en œuvre concrète des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et ont procédé à des échanges de vues et d'enseignements dans le cadre de plusieurs groupes de discussion.

Au terme des trois jours de réunion, des réponses ont pu être apportées dans une large mesure aux 50 questions soumises en amont par les experts sur l'application de l'ES-TRIN. Les discussions des experts sur l'application des exigences techniques ont également engendré de nombreuses propositions pour des interprétations harmonisées.

En outre, cette réunion a également permis d'informer les experts de terrain sur le fonctionnement du CESNI, l'évolution des cadres réglementaires internationaux et l'entrée en vigueur de l'ES-TRIN 2017/1 en octobre 2018. Si le CESNI a permis une convergence des cadres réglementaires en Europe, la bonne mise en œuvre de l'ES-TRIN est aujourd'hui nécessaire pour maintenir un haut de niveau de sécurité, limiter les impacts sur l'environnement et garantir des conditions équitables en navigation intérieure. Le rôle des experts des Commissions de visite a tout particulièrement été souligné dans cette mise en œuvre, ainsi que dans le soutien à l'émergence d'innovations.

Sous réserve de l'examen par le Groupe de travail CESNI/PT, les résultats de la réunion commune pourront donner lieu à des entrées dans la banque de données pour l'application des exigences techniques « ES-TRIN-faq » et viendront aussi alimenter les futurs travaux du CESNI, en particulier des futurs amendements de l'ES-TRIN.

Les PARTICIPANTS remercient la délégation autrichienne pour l'accueil formidable et le Secrétariat pour l'excellente organisation. Ils expriment également le souhait de programmer plus régulièrement ces réunions communes (si possible avant 2021).

Annexes are located on website under	CESNI/PT 2018 EN	- cesnipt18_41en_m_1, cesnipt18_41en_m_2, cesnipt18_41en_m_3, etc.
Les annexes sont enregistrées sur le site sous	CESNI/PT 2018 FR	- cesnipt18_41fr_m_2
Die Anlagen stehen auf der Website unter	CESNI/PT 2018 DE	- cesnipt18_41de_m_2
De bijlagen staan op de website onder	CESNI/PT 2018 NL	- cesnipt18_41nl_m_2