

# FLUMAREX S.A.S

## ORGANISME DE CONTROLE

### EN BATEAU DE NAVIGATION INTERIEURE

PASCAL ONSKOFF

- Expert en bateau de navigation intérieure et maritime
- Ancien expert agréé par le Ministre Chargé des Transports
- Expert Judiciaire
- Membre de la Chambre des Experts Fluviaux (CEF)
- Organisme de contrôle

116 rue Principale  
57640 MALROY  
Tel : (+33). (0)6.07.80.60.18  
[pascal.onskoff@orange.fr](mailto:pascal.onskoff@orange.fr)

PIERRE ONSKOFF

- Expert en bateau de navigation intérieure et maritime
- Formation Cofrend 1

**BARGE MAEVE 02686**

#### MISSION

**: Prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures (Annexe à l'arrêté du 30 décembre 2008)  
Décret n°2007-1168 du 2 août 2007 relatif aux titres de navigation des bâtiments et établissements flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures.  
(Version consolidée au 01 janvier 2008)**

- MANDANT : VNF DT DE STRASBOURG
- MANDAT N° : VNF/09/15
- LIEU D'ACCREDIT : CHANTIER NAUTILIA MULHOUSE
- DATE D'ACCREDIT : 12/07/2017
- DEVISE DU BATEAU : NC



## **CLAUSES DE PROPRIETE**

- De convention expresse, notre cabinet demeure propriétaire du présent document jusqu'au parfait paiement, conformément aux termes de la loi N°80-335 du 12 mai 1980.
- Le présent document est l'entière propriété de son mandant. Il est expressément défendu à toutes personnes de copier, diffuser, distribuer ou d'employer par un quelconque moyen les informations confidentielles contenues dans ce rapport d'expertise sans l'autorisation de son propriétaire.

## **ENGAGEMENT DES PARTIES**

- La signature du « MANDAT D'ACCREDIT NOMINATIF », implique l'adhésion contractuelle et sans limites du mandant à l'ensemble des conditions générales de celui-ci.
- Le mandant s'engage à fournir à l'expert lors de sa mission, tous les documents administratifs ou fiscaux affectés au bien concerné, lui permettant de mener à terme son accédit. Dans le cas contraire, notre cabinet ne pourrait se voir reprocher la non délivrance du rapport. Un simple constat de mission étant alors établi.
- Le mandant certifie sincères et à sa connaissance véritable les informations transmises servant de base pour l'établissement du présent rapport, ou constat. Toutes réticences, omissions, déclarations intentionnellement fausses ou inexactes dégageront la responsabilité de notre cabinet, et peuvent faire l'objet de poursuites judiciaires et ou pénales sous le couvert de l'article 447 -1 du Nouveau Code Pénal, faisant état de peines pouvant aller à concurrence de 15000€, 1 an d'emprisonnement, et 7500€ de dommages et intérêts au bénéfice de notre cabinet.

## **OBSERVATIONS GENERALES**

- **Ce rapport est élaboré en regard des Prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures (Annexe à l'arrêter du 30 décembre 2008)**
- **Ce navire se doit d'être conforme aux divers articles du présent règlement s'y rapportant.**
- **Toutefois n'ayant pas eu connaissance de l'historique d'entretien, notre responsabilité ne saurait être engagée au-delà des constats ou phénomènes inventoriés dans le présent rapport ou dont nous avions les moyens de détection dans les champs d'investigation autorisés par le propriétaire du dit navire.**
- **Ce rapport d'expertise ne doit pas servir de base à d'éventuelles transactions commerciales.**
- **Ce rapport d'expertise est effectué dans le cadre du renouvellement du titre de navigation et ne peut être utilisé à d'autre fin.**
- **Il appartient au propriétaire que le bateau satisfasse au Règlement de Police de la Navigation.**

En conséquence, l'expert, Monsieur Pascal Oniskoff assisté de Monsieur Patrick Carmier (expert société AB Carmier) s'est rendu le 12/07/2017 au chantier Nautilia à Illzach. Nous avons procédé à l'ouverture de notre mission et à la réalisation des opérations qui nous étaient imparties. De nos constatations et conclusions, nous dressons le présent rapport :

# **SITUATION ADMINISTRATIVE DU NAVIRE**

## **CARACTERISTIQUES**

|                                |                   |
|--------------------------------|-------------------|
| TYPE DU NAVIRE                 | : BARGE           |
| SERIE                          | : NC              |
| N° DE SERIE                    | : NC              |
| NOM ET ADRESSE DU CONSTRUCTEUR | : NC              |
| PAYS ET ANNEE DE CONSTRUCTION  | : 1963 ?          |
| MATERIAUX DE CONSTRUCTION      | : ACIER           |
| BUREAU D'IMPORTATION           | :                 |
| MODE DE PROPULSION             | : NON MOTORISE    |
| IMMATRICULATION                | : NON IMMATRICULE |
| LONGUEUR                       | : 30.0 M          |
| LARGEUR                        | : 4.0 M           |
| TIRANT D'EAU                   | : 0.25 M A VIDE   |
| DEVISE                         | : NC              |

## **CERTIFICAT DE VISITE**

|                            |                         |
|----------------------------|-------------------------|
| NUMERO                     | : ABSENCE DE CERTIFICAT |
| DATE D'EXPIRATION          | :                       |
| COMMISSION DE SURVEILLANCE | :                       |

## **PROPRIETAIRE(S) / MANDANT**

VNF, direction territoriale de STRASBOURG

# PLAN DE SONDAGE DES MESURES D'ÉPAISSEUR PAR ULTRA SONS/ REMARQUES

- Visite effectuée en présence De Monsieur Schuck

## Préparation du bateau :



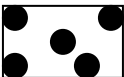

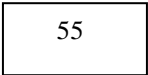



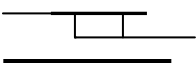

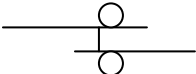

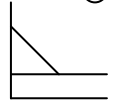
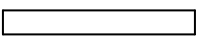

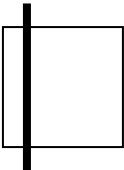
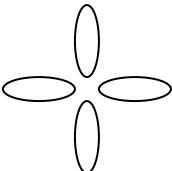
- Hauteur de travail sous la coque : supérieure à 0.8 m
  - Nettoyage par nettoyeur haute pression : OUI
  - Sablage de coque : NON
  - Condition de visite satisfaisante : OUI  NON
- 
- Les points de mesure sont effectués à intervalles réguliers ou sont sélectionnés lors de l'examen visuel des tôles si des défauts manifestes sont observés.
  - Seul un sablage de coque permet une visualisation complètes des tôles et soudures. Du fait de la présence de peinture adhérente, des points singuliers peuvent passer inaperçus. Une réserve est émise.
  - Les parties de coque situées sur les chariots ou supports ne sont pas accessibles. Une réserve est émise.
  - Nous insistons cependant sur le fait que la technique de sondage de coque n'est pas exhaustive et ne permet pas de s'assurer de la bonne épaisseur de la totalité des surfaces et du métal. Elle constitue cependant un moyen raisonnable d'investigations de nature à renseigner sur l'état de celles-ci et du bateau
  - Les mesures d'épaisseurs sont réalisées à l'aide d'un mesureur d'épaisseur par ultra son avec mesure entre écho pour une plus grande précision.

## CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

- Opérateur : Pascal Oniskoff
- Aide opérateur : Patrick Carmier
- Appareil : Panametrics mod 37 DL plus (mesure entre écho)
- N° de série : 051246502
- Traducteur : D 7906 SM N° 858731
- Plage d'épaisseur : 0.50 à 200 mm
- Gamme de t°(°C) : -20° à + 200°
- Célérité (mm/μs) : 0.762 à 13.999
- Résolution : 0.01mm
- Compensation auto du zéro.
- Etalonnage appareil
  - par cale étalon 1 – 15 mm
  - Épaisseurs de coque Confirmé par deuxième appareil SOFRANEL EHC-09CW  
N° de série : 05056043 - palpeur DK-537 EE
- Constat de vérification SOFRANEL N° 2017/020 conforme en date du 10/01/2017

L'épaisseur minimale admise pour ce type de bateau de 30 x 4 M est de 3.3 mm pour le fond et les bordés.

## PLAN DE SONDAGE: LEGENDE

|   |                                  |   |  |
|---|----------------------------------|---|--|
|    | A remplacer                      |    | Chancre /Enfoncement                   |
|    | A re –couronner                  |    | Doublante existante<br>Ou tôle d’usure |
|    | Epaisseur en 1/10 de mm          |   |  |
|    | Zones réparées et/ou mastiquées. |   |  |
|    | Perforation                      |   |  |
|    | Soudure à refaire                |   |  |
|  | Coque soudée                     |  |  |
|  | Coque rivée                      |  |  |
|  | Double fond                      | étanche   | <input type="checkbox"/>               |
|   |                                  | Non étanche   | <input type="checkbox"/>               |
|  | Cloison de ballast non étanche   |   |  |
|  | Cloison étanche                  |   |  |
|  | Safran                           | 1 <input type="checkbox"/>  | 2 <input type="checkbox"/>             |
|  | Hélice                           | 1 <input type="checkbox"/>  | 2 <input type="checkbox"/>             |

# COMMENTAIRES

Nous avons noté :

- ❑ Coque en acier soudé sur membrures, lisses et varangues
- ❑ **Remarque :** la vérification des faces internes des virures de fond et de bordés n'a pas été réalisée, compte tenu des aménagements de la structure,

## 1. FOND.

- ❑ Aspect visuel :
  - BON ○
  - COROSION SUPPERFICIELLE ○
  - CORROSION IMPORTANTE ●
  - FISSURES / CASSURES ○
  - CHANCRES PERFORANTS ●
  - DEFORMATION ANORMALE ○



- ❑ L'ensemble du fond est fortement corrodé, les épaisseurs mesurées sont en dessous du minimum acceptable avec présence de chancres perforants. L'ensemble du fond est à remplacer ou à doubler en tôles de 6.0 mm.

## 2. BORDES

### TRIBORD

- ❑ Aspect visuel :
  - BON ○
  - COROSION SUPPERFICIELLE ○
  - CORROSION IMPORTANTE ●
  - FISSURES / CASSURES ○
  - CHANCRES PERFORANTS ○
  - DEFORMATION ANORMALE ○

- A tribord, le bordé est composé d'une virure fortement corrodée sans sa partie basse sous la ligne de flottaison



- Les épaisseurs mesurées sont insuffisantes. A doubler ou remplacer en tôle de 6.0 mm de la cornière jusqu'au-dessus de la ligne de flottaison.

### BABORD

- Aspect visuel :
  - BON
  - COROSION SUPPERFICIELLE
  - CORROSION IMPORTANTE
  - FISSURES / CASSURES
  - CHANCRES PERFORANTS
  - DEFORMATION ANORMALE
- A bâbord, le bordé est composé d'une virure fortement corrodée sans sa partie basse sous la ligne de flottaison





- ❑ Les épaisseurs mesurées sont insuffisantes. A doubler ou remplacer en tôle de 6.0 mm de la cornière jusqu'au-dessus de la ligne de flottaison.

### **3. COMPARTIMENTAGE**

- ❑ Cloison à 2 m et 28 m

### **6. MARQUES D'ENFONCEMENT / TE**

- ❑ Absence de marques d'enfoncement

Bateau en cale sèche, aucun essai réalisé.

## PRESCRIPTIONS

- Absence de marque d'enfoncement
- L'ensemble du fond à doubler ou remplacer en tôles de 6.0 mm
- Bordé tribord à doubler sur toute sa longueur en 6.0 mm, de la cornière jusqu'au-dessus de la ligne de flottaison comme indiqué sur le plan.
- Bordé bâbord à doubler sur toute sa longueur en 6.0 mm, de la cornière jusqu'au-dessus de la ligne de flottaison comme indiqué sur le plan.
- Nous conseillons la mise en place d'anode en nombre suffisant. Anodes au magnésium ou aluminium conseillées
- **Prochaine mise en cale sèche après réalisation des travaux avant le 12/07/2022**

Sous réserve d'éventuelles corrosions, électrolyses pouvant affecter les faces internes ou externes des tôles qui n'ont pas pu être examinées compte tenu des aménagements, des vices cachés ou dissimulés lors de l'expertise standard. Nous insistons cependant sur le fait que la technique de sondage de coque n'est pas exhaustive et ne permet pas de s'assurer de la bonne épaisseur de la totalité des surfaces et du métal. Elle constitue cependant un moyen raisonnable d'investigations de nature à renseigner sur l'état de celles-ci et du bateau

Fait à Malroy, le 01/09/2017

# VISITE A FLOT

## ANNEXE 1 PARTIE II

### CHAPITRE 3

#### EXIGENCES RELATIVES À LA CONSTRUCTION NAVALE

##### Article 3.01 Règle fondamentale

Les bateaux doivent être construits selon les règles de l'art.

CONFORME : OUI  NON

##### Article 3.02 Solidité et stabilité

1. La coque doit avoir une solidité suffisante pour répondre à toutes les sollicitations auxquelles elle est normalement soumise ;

CONFORME : OUI  NON

- a) en cas de constructions neuves ou de transformations importantes affectant la solidité du bateau, la solidité suffisante doit être prouvée par la présentation d'une preuve par le calcul. Cette preuve n'est pas obligatoire en cas de présentation d'un certificat de classification ou d'une attestation d'une société de classification agréée ;

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

b) En cas de visite de renouvellement, les épaisseurs minimales des tôles de fond, de bouchain et de bordé latéral doivent être contrôlées selon les modalités suivantes. Pour les bateaux construits en acier, l'épaisseur minimale  $t_{min}$  est donnée par la plus grande des valeurs résultant des formules : **(VOIR PLAN DE SONDAGE JOINT)**

Pour les bateaux d'une longueur supérieure à 40 m :  $t_{min} = f \cdot b \cdot c (2,3 + 0,04 L) [mm]$  ;  
 $f = 1$  ;  $b = 1$  pour le fond et 1.25 pour les bouchains,  $c = 0.95$  si double fond et 1 pour les autres.  
 Pour les bateaux d'une longueur inférieure ou égale à 40 m :  
 $t_{min} = f \cdot b \cdot c (1,5 + 0,06 L) [mm]$ , toutefois 3,0 mm au minimum.

CONFORME : OUI  NON

##### Article 3.03 Coque

1. Des cloisons s'élevant jusqu'au pont ou, à défaut de pont, jusqu'à l'arête supérieure du bordé doivent être aménagées aux endroits suivants :

- a) Une cloison d'abordage à une distance comprise entre  $0,04 L$  et  $0,04 L + 2 m$ . Si cette distance est supérieure à  $0,04 L + 2 m$  l'exigence visée au premier alinéa doit être prouvée par le calcul. La distance peut être réduite jusqu'à  $0,03 L$ . Dans ce cas, l'exigence visée au premier alinéa doit être prouvée par le calcul en considérant que le compartiment devant la cloison d'abordage et ceux qui y sont contigus sont tous envahis.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET  (étanchéité non contrôlée)

- b) Une cloison de coqueron arrière à une distance appropriée de la poupe pour des bateaux dont la longueur est supérieure à 25 m.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

2. Aucun logement ou équipement nécessaire à la sécurité du bateau ou à son exploitation ne doit se trouver en avant du plan de la cloison d'abordage. Cette prescription ne s'applique pas au gréement en ancres.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

3. Les logements, les salles des machines et des chaudières ainsi que les locaux de travail qui en font partie doivent être séparés des cales par des cloisons transversales étanches à l'eau s'élevant jusqu'au pont.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

4. Les logements doivent être séparés des salles des machines et des chaudières ainsi que des cales par des cloisons étanches au gaz et être directement accessibles à partir du pont. Si un tel accès n'est pas donné, une issue de secours doit en outre conduire directement sur le pont. 20 mars 2009 DOCUMENTS ADMINISTRATIFS 11

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

5. Les cloisons prescrites aux paragraphes 1 et 3 et la séparation des locaux prescrite au paragraphe 4 ne doivent pas être munies d'ouvertures. Toutefois, des portes dans la cloison du pic arrière et des passages notamment de lignes d'arbres et de tuyauteries sont admis lorsqu'ils sont réalisés de telle façon que l'efficacité de ces cloisons et de la séparation des locaux ne soit pas compromise. Des portes sont uniquement admises dans la cloison du pic arrière à condition que dans la timonerie un dispositif de contrôle à distance indique si elles sont ouvertes ou fermées et à condition qu'elles soient pourvues des deux côtés de l'inscription suivante bien lisible : "**Porte à refermer immédiatement après passage**".

CONFORME : OUI  NON

6. Les prises d'eau et les décharges ainsi que les tuyauteries qui leur sont raccordées doivent être réalisées de telle façon que toute entrée d'eau non intentionnelle dans le bateau soit impossible.

CONFORME : OUI  NON

7. Les proues des bateaux doivent être construites de sorte que les ancres ne dépassent ni en totalité ni partiellement de la coque des bateaux.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

Article 3.04 Salles des machines et des chaudières, soutes

SANS OBJET

CHAPITRE 4

DISTANCE DE SÉCURITÉ,  
FRANC-BORD ET ÉCHELLES DE TIRANT D'EAU

Article 4.01 Distance de sécurité

1. La distance de sécurité doit être au moins de 300 mm.

1. Pour les bateaux dont les ouvertures ne peuvent être fermées par des dispositifs étanches aux embruns et aux intempéries et pour les bateaux qui naviguent avec leurs cales non couvertes, la distance de sécurité est majorée de manière que chacune de ces ouvertures se trouve à une distance de 500 mm au moins du plan du plus grand enfoncement.

CONFORME : OUI  NON

Article 4.02 Franc-bord

1. Le franc-bord des bateaux à pont continu, sans tonture et sans superstructures est de 150 mm.

2. Pour les bateaux à tonture et à superstructures, le franc-bord =            mm

CONFORME : OUI  NON

Article 4.03 Franc-bord minimum

Compte tenu des réductions visées à l'article 4.02, le franc-bord minimum ne sera pas inférieur à 0 mm.

Article 4.04 Marques d'enfoncement

1. Le plan du plus grand enfoncement est à déterminer de façon que les prescriptions sur le franc bord minimal et la distance minimale de sécurité soient simultanément respectées. Toutefois, pour des raisons de sécurité, la commission de visite peut fixer une valeur plus grande pour la distance de sécurité ou pour le franc-bord. Le plan du plus grand enfoncement est à déterminer au minimum pour la zone 3.

14 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE 20 mars 2009

2. Le plan du plus grand enfoncement est matérialisé par des marques d'enfoncement bien visibles et indélébiles.

3. Les marques d'enfoncement pour la zone 3 sont constituées par un rectangle de 300 mm de longueur et 40 mm de hauteur, dont la base est horizontale et coïncide avec le plan du plus grand enfoncement autorisé. Les marques d'enfoncement différentes doivent comporter un tel rectangle.

4. Les bateaux doivent avoir au moins trois paires de marques d'enfoncement dont une paire placée au milieu et les deux autres placées respectivement à une distance de l'avant et de l'arrière égale à un sixième environ de la longueur.

Toutefois,

a) pour les bateaux dont la longueur est inférieure à 40 m, il suffit d'apposer deux paires de marques, placées respectivement à une distance de l'avant et de l'arrière égale au quart de la longueur ;

CONFORME : OUI  NON

b) pour les bateaux qui ne sont pas destinés au transport de marchandises, une paire de marques placée environ milieu du bateau suffit.

CONFORME : OUI  NON

5. Les marques ou indications qui, à la suite d'une nouvelle visite, cessent d'être valables seront effacées ou marquées comme n'étant plus valables, sous le contrôle de la commission de visite. Si une marque d'enfoncement vient à disparaître, elle ne peut être remplacée que sous le contrôle d'une commission de visite.

6. Lorsque le bateau a été jaugé en application de la Convention relative au jaugeage des bateaux de la navigation intérieure de 1966 et que le plan des marques de jauge satisfait aux prescriptions de la présente annexe, les marques de jauge tiennent lieu de marques d'enfoncement ; il en est fait mention dans le certificat communautaire.

7. Pour les bateaux qui circulent sur des voies d'eau autres que celles de la zone 3 (zones 1, 2 ou 4), les paires de marques d'enfoncement avant et arrière relatives à cette zone visées au paragraphe 4 doivent être complétées, par un trait vertical à partir duquel on place, en direction de la proue par rapport à la marque d'enfoncement pour la zone 3, une ligne supplémentaire, ou pour plusieurs zones des lignes supplémentaires, de 150 mm de longueur indiquant le niveau d'enfoncement.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

**Article 4.05 Enfoncement maximum des bateaux dont les cales ne sont pas toujours fermées de manière étanche aux embruns et aux intempéries**

Si pour un bateau le plan du plus grand enfoncement pour la zone 3 est déterminé en considérant que les cales peuvent être fermées de manière étanche aux embruns et aux intempéries, et si la distance entre le plan du plus grand enfoncement et l'arête supérieure des hiloires est inférieure à 500 mm, l'enfoncement maximum pour la navigation avec cales non couvertes doit être déterminé. La mention suivante doit être portée au certificat communautaire :

**"Lorsque les écoutilles des cales sont totalement ou partiellement ouvertes, le bateau ne peut être chargé que jusqu'à .....mm sous les marques d'enfoncement pour la zone 3."**

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

**Article 4.06 Échelles de tirant d'eau**

1. Les bateaux dont le tirant d'eau peut dépasser 1 m doivent porter de chaque côté vers l'arrière une échelle de tirant d'eau; ils peuvent porter des échelles de tirant d'eau supplémentaires.

2. Le zéro de chaque échelle de tirant d'eau doit être pris verticalement à celle-ci dans le plan parallèle au plan du plus grand enfoncement passant par le point le plus bas de la coque ou de la quille s'il en existe une. La distance verticale au-dessus du zéro doit être graduée en décimètres. Cette graduation doit être repérée sur chaque échelle, du plan de flottaison à vide jusqu'à 100 mm au-dessus du plan du plus grand enfoncement, par des marques poinçonnées ou burinées, et peinte sous la forme d'une bande bien visible de deux couleurs alternées. La graduation doit être indiquée par des chiffres marqués à côté de l'échelle au moins de 5 en 5 décimètres, ainsi qu'au sommet de celle-ci.

2. Les deux échelles de jauge arrière apposées en application de la Convention visée à l'article 4.04, paragraphe 6, peuvent tenir lieu d'échelles de tirant d'eau, à condition de comporter une graduation conforme aux prescriptions, complétée, le cas échéant, par des chiffres indiquant le tirant d'eau.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

CHAPITRE 5

MANOEUVRABILITÉ

SANS OBJET

CHAPITRE 6

INSTALLATIONS DE GOUVERNE

SANS OBJET

CHAPITRE 7

TIMONERIE

SANS OBJET

CHAPITRE 8

CONSTRUCTION DES MACHINES

SANS OBJET

CHAPITRE 9

INSTALLATIONS ÉLECTRIQUES

SANS OBJET

CHAPITRE 10

GRÉEMENT

SANS OBJET

CHAPITRE 11

SÉCURITÉ AUX POSTES DE TRAVAIL

Article 11.01 Généralités

1. Les bateaux doivent être construits, aménagés et équipés de manière que les personnes puissent y travailler et utiliser les voies de circulation en toute sécurité.

OUI  NON

2. Les installations à bord nécessaires au travail et celles qui sont fixées à demeure doivent être aménagées, disposées et protégées de façon à rendre sûres et aisées leur service et leur utilisation, ainsi que l'entretien. Le cas échéant, les parties mobiles ou sous température élevée doivent être munies de dispositifs de protection.

OUI  NON

Article 11.02 Protection contre les chutes

1. Les ponts et plats-bords doivent être plats et ne pas présenter d'endroits provoquant des trébuchements, toute concentration d'eau doit y être impossible.

OUI  NON



2. Les ponts ainsi que les plats bords, les planchers des salles des machines, les paliers, les escaliers et le dessus des bollards des plats bords doivent être antidérapants.

OUI  NON



3. Le dessus des bollards du plat-bord et les obstacles dans les voies de circulation, tels que les arêtes des marches d'escaliers doivent être signalés par une peinture contrastant avec le pont environnant.

OUI  NON

4. Les bords extérieurs des ponts ainsi que les postes de travail où les personnes peuvent faire une chute de plus de 1 m doivent être munis de bastingages ou d'hiloirs d'une hauteur minimale de 0,70 m ou d'un garde-corps selon la norme européenne EN 711: 1995, qui doit comporter une main courante, une lisse au niveau des genoux et un garde pied. Les plats bords doivent être munis d'un garde pied et d'une main-courante continue fixée à l'hiloire. Les mains-courantes à l'hiloire ne sont pas exigées lorsque les plats-bords sont munis de garde-corps non escamotables du côté de l'eau.

OUI  NON  SANS OBJET  POUR CE TYPE DE BARGE

5. La commission de visite peut exiger que les zones de travail présentant un risque de chute d'une hauteur supérieure à 1 m soient pourvues d'installations et d'équipements appropriés pour assurer la sécurité durant le travail.

OUI  NON  SANS OBJET

**Article 11.03 Dimensions des postes de travail**

Les postes de travail doivent avoir les dimensions assurant à chaque personne qui y est occupée une liberté de mouvements suffisante.

OUI  NON

**Article 11.04 *Plat-bord***

1. La largeur libre du plat-bord doit comporter au moins 0,60 m. Cette dimension peut être réduite jusqu'à 0,50 m à certains endroits aménagés pour la sécurité d'exploitation tels que les prises d'eau pour le lavage du pont. A l'endroit des bollards et des taquets, elle peut être réduite jusqu'à 0,40 m.

OUI  NON  SANS OBJET

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 0,54 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. Dans ce cas, la largeur libre du plat-bord peut être réduite à 0,50 m si le bord extérieur du plat-bord est muni d'un garde-corps selon la norme européenne EN 711: 1995 pour assurer la sécurité contre les chutes. À bord des bateaux d'une longueur égale ou inférieure à 55 m n'ayant de logements que sur la partie arrière du bateau, il peut être renoncé au garde-corps.

OUI  NON

Dérogation demandée avec accès aux plats bords interdit en navigation

3. Les prescriptions des paragraphes 1 et 2 sont applicables jusqu'à une hauteur de 2 m au-dessus du plat-bord.

OUI  NON

**Article 11.05 *Accès des postes de travail***

SANS OBJET

**Article 11.06 *Issues et issues de secours***

SANS OBJET

**Article 11.07 *Dispositifs de montée***

SANS OBJET

**Article 11.08 *Locaux intérieurs***

SANS OBJET

**Article 11.09 *Protection contre le bruit et les vibrations***

SANS OBJET

**Article 11.10 *Panneaux d'écouilles***

SANS OBJET

**Article 11.11 *Treuil***

SANS OBJET

**Article 11.12 *Grues***

SANS OBJET

Article 11.13 Stockage de liquides inflammables

SANS OBJET

**CHAPITRE 12****LOGEMENTS**

SANS OBJET

**CHAPITRE 13****INSTALLATIONS DE CHAUFFAGE, DE CUISINE  
ET DE RÉFRIGÉRATION FONCTIONNANT AUX COMBUSTIBLES**

SANS OBJET

**CHAPITRE 14****INSTALLATIONS À GAZ LIQUÉFIÉS POUR USAGES DOMESTIQUES**

SANS OBJET



**CHAPITRE 16**  
**DISPOSITIONS PARTICULIÈRES POUR LES BÂTIMENTS DESTINÉS À FAIRE PARTIE**  
**D'UN CONVOI POUSSÉ, D'UN CONVOI REMORQUÉ**  
**OU D'UNE FORMATION À COUPLE**

Article 16.01 Bâtiments aptes à pousser

1. Les bâtiments destinés à être utilisés pour pousser doivent comporter un dispositif de poussage approprié. Ils doivent être construits et équipés de manière à :

a) permettre au personnel de passer aisément et sans danger sur le bâtiment poussé lorsque les moyens d'accouplement sont en fonction,

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

b) leur permettre de prendre après l'accouplement une position fixe par rapport aux bâtiments accouplés et empêcher le mouvement transversal des bâtiments entre eux.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

2. Si les accouplements se font au moyen de câbles, les bâtiments aptes à pousser doivent être munis d'au moins deux treuils spéciaux ou de dispositifs d'accouplement équivalents.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

3. Les dispositifs d'accouplement doivent permettre d'assurer un assemblage rigide avec le ou les bâtiments poussés. Pour les convois poussés composés d'un bâtiment poussant et d'un seul bâtiment poussé, les dispositifs d'accouplement peuvent permettre une articulation contrôlée. Les installations de commande nécessaires à cet effet doivent absorber sans difficulté les forces à transmettre et doivent pouvoir être commandées facilement et sans danger. Pour ces installations de commande les articles 6.02 à 6.04 sont applicables par analogie.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

4. Pour les pousseurs la cloison d'abordage visée à l'article 3.03, paragraphe 1, point a), n'est pas exigée.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

Article 16.02 Bâtiments aptes à être poussés

1. Ne sont pas applicables aux barges sans installation de gouverne, logement, salle des machines ou des chaudières :

a) les chapitres 5 à 7 et 12 ;

b) l'article 8.08, paragraphes 2 à 8, l'article 10.02, l'article 10.05, paragraphe 1. Si des installations de gouverne, des logements, des salles des machines ou des chaudières sont présentes les exigences correspondantes de la présente annexe leur sont applicables.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

2. Les barges de navire d'une longueur L inférieure ou égale à 40 m doivent, en outre, répondre aux prescriptions de construction suivantes :

a) Les cloisons transversales étanches visées à l'article 3.03, paragraphe 1, ne sont pas exigées si la face frontale est capable de supporter une charge au moins égale à 2,5 fois celle qui est prévue pour la cloison d'abordage d'un bateau de navigation intérieure d'un même tirant d'eau, construit conformément aux prescriptions d'une société de classification agréée.

CONFORME : OUI  NON  NON CONTROLABLE

b) Par dérogation à l'article 8.08, paragraphe 1, les compartiments à double fond d'accès difficile ne doivent être épuisables que lorsque leur volume excède 5 % du déplacement d'eau de la barge de navire au plus grand enfoncement autorisé.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

3. D'autres bâtiments destinés à être poussés doivent être munis de dispositifs d'accouplement permettant d'assurer une liaison sûre avec d'autres bâtiments.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

Article 16.03 Bâtiments aptes à assurer la propulsion d'une formation à couple

**SANS OBJET**

Article 16.04 Bâtiments aptes à être déplacés dans des convois

**SANS OBJET**

Article 16.05 Bâtiments aptes au remorquage

**SANS OBJET**

Article 16.06 Essai des convois

1. En vue de la délivrance du certificat d'aptitude de pousseur ou d'automoteur apte à assurer la propulsion d'un convoi rigide et de la mention correspondante dans le certificat communautaire, la commission de visite décide si et quels convois doivent lui être présentés et fera les essais de navigation visés à l'article 5.02 avec le convoi dans la ou les formations demandées qui lui paraîtront les plus défavorables. Les exigences visées aux articles 5.02 à 5.10 doivent être remplies par ce convoi. La commission de visite vérifiera que l'assemblage rigide de tous les bâtiments du convoi est assuré lors des manœuvres prescrites au chapitre 5.

2. Si lors des essais visés au paragraphe 1 des installations particulières se trouvant sur les bâtiments poussés ou menés à couple sont utilisées, telles qu'installations de gouverne, installations de propulsion ou de manœuvre, accouplements articulés, pour satisfaire aux exigences visées aux articles 5.02 à 5.10, il faut mentionner dans le certificat communautaire du bâtiment assurant la propulsion du convoi : formation, position, nom et numéro européen unique d'identification des bâtiments munis des installations particulières utilisées.

Article 16.07 Mention dans le certificat communautaire

1. Si un bâtiment est destiné à pousser un convoi ou à être poussé dans un convoi, le certificat communautaire doit faire mention de sa conformité aux prescriptions applicables des articles 16.01 à 16.06.
2. Les mentions suivantes doivent être portées dans le certificat communautaire du bâtiment destiné à assurer la propulsion :
  - a) les convois et formations admis ;
  - b) les types d'accouplements ;
  - c) les forces d'accouplement maximales transmises et,
  - d) le cas échéant, la force de rupture minimale des câbles d'accouplement de la liaison longitudinale ainsi que le nombre de brins de câbles.

## CHAPITRE 18

### DISPOSITIONS SPÉCIALES POUR LES BÂTIMENTS DE CHANTIER

Article 18.01 Conditions d'exploitation

Les bâtiments de chantier désignés comme tels au certificat communautaire ne peuvent naviguer à l'extérieur des chantiers qu'à l'état léger. Cette restriction doit être mentionnée au certificat communautaire.

À cet effet, les bâtiments de chantier doivent être munis d'une attestation de l'autorité compétente au sens de l'article 6 du décret n° 2007-1168 du 2 août 2007 relative à la durée et à la délimitation géographique du chantier sur lequel le bâtiment peut être exploité. 20 mars 2009 DOCUMENTS ADMINISTRATIFS **107**

Article 18.02 Application de la partie II

Sauf disposition contraire du présent chapitre, la construction et l'équipement des bâtiments de chantier doivent répondre aux chapitres 3 à 14 de la Partie II.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

Article 18.03 Dérogations

1. a) l'article 3.03, paragraphe 1, est applicable par analogie ;  
 b) les chapitres 5 et 6 sont applicables par analogie pour autant que le bâtiment est muni de propres moyens de propulsion ;  
 c) l'article 10.02, paragraphe 2, points a) et b) est applicable par analogie ;  
 d) la commission de visite peut accorder des dérogations aux autres dispositions relatives à la construction, à l'équipement et au gréement pour autant qu'une sécurité équivalente est prouvée dans chaque cas.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

2. La commission de visite peut renoncer à l'application des dispositions suivantes :

- a) article 8.08, paragraphes 2 à 8, si un équipage n'est pas prescrit ;  
 b) article 10.01, paragraphe 1 et 3, si le bâtiment de chantier peut être ancré de manière sûre pour des ancrs de travail ou des pieux. Toutefois, les bâtiments de chantier munis de propres moyens de propulsion doivent être munis d'une ancre conformément à l'article 10.01, paragraphe 1, le coefficient k étant égal à 45 et T étant pris égal à la plus petite hauteur latérale.  
 c) article 10.02, paragraphe 1, point c), si le bâtiment de chantier n'est pas muni de propres moyens de propulsion.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

#### Article 18.04 Distance de sécurité et franc-bord

1. Si un bâtiment de chantier est exploité comme chaland à clapet et comme refouleur, la distance de sécurité à l'extérieur de la zone des cales doit être de 300 mm au moins et le franc-bord de 150 mm au moins. La commission de visite peut admettre un franc-bord inférieur si la preuve par le calcul est fournie que la stabilité est suffisante pour une cargaison d'une densité de 1,5 t/m<sup>3</sup> et qu'aucun côté du pont n'atteint l'eau. L'influence de la cargaison liquide doit être prise en considération.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

2. Pour les bâtiments de chantier non visés au paragraphe 1 les dispositions des articles 4.01 et 4.02 sont applicables par analogie. La commission de visite peut admettre des valeurs dérogatoires pour la distance de sécurité et le franc-bord.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

#### Article 18.05 Bachots

Les bâtiments de chantier sont dispensés de bachot lorsque :

- a) ils ne sont pas munis de moyens de propulsion ou  
 b) un autre canot est disponible sur le chantier. Cette dispense est à mentionner dans le certificat communautaire.

CONFORME : OUI  NON  SANS OBJET

# LISTE DES TRAVAUX DE MISE EN CONFORMITE

## GENERAL

- ❑ Travaux de coque demandés page 10
- ❑ Absence de marque d'enfoncement
- ❑ Peindre les obstacles et le dessus des bollards avec une peinture contrastant avec le pont

## DEROGATIONS

- ❑ Au cas où l'application du présent chapitre, après expiration des délais transitoires, n'est pas pratiquement réalisable ou entraînerait des dépenses déraisonnables, la Commission de visite peut accorder des dérogations à ces prescriptions sur la base de recommandations établies par le comité défini à l'article 19 de la directive 2006/87/CE. Ces dérogations doivent être mentionnées au certificat communautaire.
- ❑ Dérogations demandées :
  - Les côtés extérieurs des ponts et plats bords doivent être munis de liteaux ou de cornières d'au moins 0.03 mètres de hauteur et le garde-corps d'une hauteur minimale de 0.9 mètre ; ces gardes corps ne sont pas amovibles :  
DEROGATION DEMANDEE AVEC ACCES AUX PLATS BORDS INTERDIT EN NAVIGATION

**L'ensemble des remarques énumérées pour votre information devra être prises en compte pour la mise en conformité du bateau.  
Le contrôle des travaux se fera sous la responsabilité du propriétaire et du chantier mandaté.**

A MALROY LE 01/09/2017

