

## NAVIGATION INTERIEURE

Décret portant règlement d'administration publique et réglementant le service des bateaux, engins stationnaires et établissements flottants ayant une source d'énergie à bord et des barges susceptibles d'être intégrées dans un convoi poussé ou d'être propulsées et non soumis à la réglementation de la navigation maritime

Décret du 17 avril 1934, modifié par les décrets des 10 juillet 1936, 9 novembre 1937, 3 avril 1942, 24 février 1945, 24 juillet 1956, 5 novembre 1965, 2 août 1968 et du 2 septembre 1970.

Le Président de la République française,  
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu la loi du 21 juillet 1856 modifiée par la loi du 18 avril 1900 ;

Vu le décret du 9 avril 1833, modifié par le décret du 17 décembre 1918, portant règlement pour la circulation des bateaux à vapeur sur les voies de navigation intérieure ;

Vu le décret du 4 mars 1890, modifié par celui du 27 août 1927, fixant les limites d'application du règlement susvisé ;

Vu le décret du 5 décembre 1914, modifié par les décrets des 6 juillet 1920 et 21 juin 1927, portant règlement sur les voies de navigation intérieure des bateaux automobiles autres que les bateaux à vapeur ;

Vu le décret du 6 février 1932 portant règlement général de police des voies de navigation intérieure ;

Vu le décret du 17 janvier 1928 réglementant la navigation dans les estuaires ;

Vu le décret du 31 août 1926 portant règlement général pour le transport et la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides sur les voies de terre autres que les chemins de fer sur les voies de navigation intérieure ;

Vu le décret du 11 août 1931 sur les appareils à pression de gaz ;

Vu la loi du 18 juin 1870 sur le transport des marchandises dangereuses et les règlements d'administration publique pris pour son application ;

Le conseil d'Etat entendu,

Décète :

Bateaux et appareils assujettis au présent décret.

## Article 1er

Sont assujettis aux dispositions du présent décret :

1° Les bateaux mus par la vapeur ou par tout autre système de propulsion mécanique et ayant leur source d'énergie à bord qui naviguent sur les fleuves, rivières, canaux, lacs, retenues ou étangs d'eau douce ; ceux

.../...

de ces bateaux qui ont le caractère de bateaux de plaisance ou de bateaux passagers feront l'objet de règlements d'administration publique ultérieurs qui détermineront les règles spéciales applicables aux bateaux de ces deux catégories ; pour l'application de cette disposition, sont considérés comme bateaux de plaisance les bateaux utilisés, sans but lucratif, à une navigation sportive ou touristique, et comme bateaux à passagers les bateaux n'ayant pas le caractère de bateaux de plaisance, destinés à transporter plus de six passagers non compris :

a) le capitaine, les membres de l'équipage, les autres personnes employées ou occupées à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les besoins du bateau ;

b) Les enfants de moins de un an.

2° Les bateaux stationnaires, engins et établissements flottants ayant une source d'énergie à bord ;

3° Les bateaux susceptibles d'être intégrés dans un convoi poussé de plus de 55 mètres de longueur ; le terme convoi poussé désigne un ensemble rigide composé de bâtiments dont un au moins est placé en avant du bâtiment motorisé qui assure la propulsion du convoi. Les ensembles articulés dont les éléments peuvent faire entre eux des angles limités leur seront assimilés. Le bâtiment motorisé assurant la propulsion est désigné sous le nom de pousseur, les autres sous le nom de barge ;

4° Les groupes moto-propulseurs destinés à assurer le déplacement de bateaux non munis de moyens propres de propulsion ;

5° Les bateaux déplacés par un groupe moto-propulseur.

Ne sont toutefois pas assujettis aux dispositions du présent décret

1° Les bateaux qui sont soumis aux lois et règlements de la navigation maritime ;

2° Les bateaux fluviaux étrangers qui satisfont à la réglementation applicable dans leur pays, lorsque ces bateaux naviguent en amont des limites définies à l'article 2 du décret n° 54-668 du 11 juin 1954. Toutefois, les alinéas 3 et suivants de l'article 61 du présent décret sont applicables au personnel de ces bateaux en ce qui concerne le certificat spécial de capacité imposé pour la conduite sur certaines voies navigables présentant des conditions de navigabilité particulièrement difficiles.

3° Dans les mêmes conditions et sous les mêmes réserves qu'au 2° ci-dessus, les bâtiments fluviaux français et leurs capitaines ou mécaniciens qui satisfont à la réglementation applicable sur le Rhin ou sur la Moselle internationale.

.../...

Dans les cas ci-dessus, la commission de surveillance peut accorder dispense de renouvellement d'épreuve sur le vu de renseignements probants relatifs au bon état de la chaudière.

En tout cas, l'intervalle entre deux épreuves consécutives ne doit pas être supérieur à deux années pour les bateaux à passagers et à quatre années pour les bateaux à marchandises, remorqueurs, etc .., bateaux stationnaires, engins et établissements flottants. Cependant, ces intervalles sont doublés pour les chaudières régulièrement visitées et reconnues en bon état par une association de propriétaires d'appareils à vapeur agréée par le ministre des travaux publics ou par une société française de classification reconnue par le Gouvernement français.

Pourront être notamment considérés comme renseignements probants les certificats délivrés par une association de propriétaires d'appareils à vapeur agréée par le ministre des travaux publics ou par une société française de classification reconnue, ou par tout autre organisme présentant des garanties jugées suffisantes par la commission de surveillance.

Le renouvellement de l'épreuve peut être exigé par anticipation lorsque, à raison des conditions dans lesquelles une chaudière fonctionne, il y a lieu, par la commission de surveillance, d'en suspecter la solidité. Si celui qui fait usage de la chaudière conteste la nécessité du renouvellement de l'épreuve, il est statué par le préfet, après une instruction où l'usager est entendu.

Lors d'un renouvellement d'épreuve, le timbre primitif ne peut être surélevé qu'à titre exceptionnel et si l'intéressé fournit à la commission de surveillance toutes justifications utiles sur la solidité de l'appareil.

#### Consistance de l'épreuve

- 1 Art. 27 - L'épreuve consiste à soumettre la chaudière à une pression hydraulique supérieure à la pression effective qui ne doit point être dépassée dans le service. Cette pression d'épreuve est maintenue pendant le temps nécessaire à l'examen de la chaudière.
- 2 Toutes les parties de celle-ci doivent pouvoir être examinées pendant l'épreuve.
- 3 Toutefois, pour les épreuves à bord, des atténuations à cette règle peuvent être admises dans la mesure et sous les conditions précisées par les instructions du ministre, après avis de la commission centrale des bateaux à propulsion mécanique.

.../...

- 4 Pour les appareils qui sont présentés pour la première fois à l'épreuve, la surcharge d'épreuve est égale en hectopièzes :
- 5 A la pression effective avec minimum de 1/2 si le timbre n'excède pas 6 ;
- A 6 si le timbre est supérieur à 6, sans excéder 12 ;
- A la moitié de la pression effective si le timbre excède 12.
- 6 Sont assimilés, pour l'application de la surcharge d'épreuve, aux appareils présentés pour la première fois :
- 7 1° Les appareils ayant subi des changements notables ou de grandes réparations, sans toutefois que pour ceux qui auraient été construits avant la promulgation du présent décret la surcharge dépasse la valeur qu'elle aura eue lors de la première épreuve ;
- 8 2° Les appareils qui seraient admis à une surélévation du timbre ;
- 9 3° Ceux dont la réépreuve est exigée pour cause de suspicion, sauf décision contraire de la commission de surveillance.
- 10 Dans les autres cas, la surcharge d'épreuve est réduite au tiers de celle fixée ci-dessus pour les premières épreuves.
- 11 L'épreuve est faite sous la direction et en présence d'un ingénieur des travaux publics de l'Etat (service des ponts et chaussées ou des mines), délégué par la commission de surveillance. Toutefois, dans les conditions fixées par les instructions du ministre, elle peut être faite sous la direction et en la présence d'un délégué d'une des associations de propriétaires d'appareils à vapeur agréées par le ministre ou d'une société française de classification reconnue.
- 12 L'épreuve n'est pas exigée pour l'ensemble d'une chaudière dont les diverses parties, éprouvées séparément, ne doivent être réunies que par des tuyaux placés sur tout leur parcours en dehors des foyers et des conduites de flamme et dont les joints peuvent être facilement démontés.
- 13 Toute épreuve est précédée d'une visite complète, telle qu'elle est définie à l'article 30, le compte rendu de cette visite est présenté lors de l'épreuve. Toutefois, dans certains cas qui seront définis par les instructions du ministre, la visite intérieure pourra suivre l'épreuve au lieu de la précéder.
- Lorsqu'un appareil ayant déjà servi est réévalué avec la surcharge élevée et que la visite précitée a eu lieu avant l'épreuve, celle-ci est suivie d'un examen intérieur dont le compte rendu est envoyé à la commission de surveillance, avant la remise en service de l'appareil.

.../...