



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2002/6/Add.1
4 janvier 2002

FRANÇAIS
Original: RUSSE

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

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

(Vingt-troisième session, 19-21 mars 2002,
point 3 de l'ordre du jour)

**AMENDEMENTS AUX RECOMMANDATIONS RELATIVES
AUX PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES
AUX BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

(Annexe à la résolution n° 17 révisée)

Communication des Gouvernements du Bélarus et de l'Ukraine

Note: On trouvera ci-après les remarques des Gouvernements du Bélarus et de l'Ukraine concernant le texte des chapitres 3 (Franc-bord et distance de sécurité), 6 (Installations électriques) et 12 (Protection contre l'incendie) de l'annexe à la résolution n° 17 révisée, tels que revus et provisoirement approuvés par le Groupe de travail des transports par voie navigable et présentés dans les documents TRANS/SC.3/2000/1 et Add.1, de même que la proposition de l'Ukraine concernant la modification éventuelle du libellé actuel de la partie 15-9 du chapitre 15 («Dispositions spéciales pour les bateaux à passagers») de la même annexe, partie qui concerne les moyens de sauvetage pour les bateaux à passagers. Le Groupe de travail SC.3/WP.3 voudra peut-être revenir sur le texte des chapitres 3, 6 et 12 tels que revus et approuvés et proposer au Groupe de travail SC.3 d'introduire dans ces chapitres, s'il les juge recevables, une série de modifications basées sur les propositions susvisées du Bélarus et de l'Ukraine. Les propositions de l'Ukraine concernant le chapitre 15 pourraient également se révéler utiles lors de l'examen par le Groupe de travail du projet de chapitre 13 («Engins de sauvetage») tel que revu et présenté par le groupe de volontaires dans le document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1.

BÉLARUS

Chapitre 3

1. Au cinquième alinéa du paragraphe 3-4.1.3 du chapitre 3 («Franc-bord et distance de sécurité»), remplacer les mots «au centre de l'anneau» par **«à l'extrémité de la bande horizontale qui coupe l'anneau»**, comme illustré par la figure 1 (TRANS/SC.3/2000/1).

Chapitre 4

2. La première phrase du paragraphe 1.4.7 de l'appendice («Critères de vérification de la stabilité des bateaux») du chapitre 4 («Stabilité et compartimentage») devrait être formulée dans les termes suivants: **«angle d'inclinaison admissible θ_{adm} : angle d'inclinaison qui ne doit pas dépasser l'angle prescrit par l'organe compétent pour le type de bateau correspondant»**¹.

Chapitre 6

3. Le paragraphe 6-2.12.2 du chapitre 6 («Installations électriques») devrait être formulé dans les termes suivants: **«Des câbles avec des conducteurs d'une section minimale unitaire de, respectivement, 1,5 mm² et 1,0 mm² doivent être utilisés pour les installations de force et d'éclairage»**(sans changement en français)².

UKRAINE

Chapitre 12

4. Après avoir examiné le document TRANS/SC.3/2000/1/Add.1 en ce qui concerne le chapitre 12 revu («Protection contre l'incendie») et sans méconnaître que le texte dudit chapitre a été provisoirement approuvé par le Groupe de travail SC.3, nous jugeons néanmoins indispensable que cette question soit réexaminée, et ce pour les raisons développées ci-après.

5. Le texte du chapitre 12 tel qu'approuvé énonce toute une série de prescriptions concernant la protection contre l'incendie, mais ces prescriptions ne couvrent pas pour autant toutes les mesures de protection contre l'incendie qui, à notre avis, devraient être prévues à bord des bateaux de navigation intérieure.

6. La série de prescriptions qui concernent la protection contre l'incendie des bateaux à passagers a été transférée sous la subdivision 15-10 («Protection contre l'incendie») du chapitre 15 («Dispositions spéciales pour les bateaux à passagers»). Or il nous semble inopportun de fractionner lesdites prescriptions en plusieurs parties et de les répartir entre plusieurs chapitres d'un même document. Il serait plus rationnel au contraire de réunir ces

¹ Note du secrétariat: Apparemment, une erreur de traduction s'est glissée dans le texte russe (sans objet en français).

² Note du secrétariat: À l'évidence, une faute d'impression s'est glissée dans le texte russe: les mots «i osvechtcheniya» auraient dû être supprimés.

prescriptions sous un seul et même chapitre générique, qui serait le chapitre 12 de l'annexe à la résolution n° 17 révisée.

7. En outre, il est proposé d'ajouter au chapitre 12 des prescriptions supplémentaires concernant les pétroliers.

8. En bonne logique, ce chapitre 12 devrait être ainsi structuré:

- 12-1 Prescriptions générales
 - 12-1.1 Définitions
 - 12-1.2 Classification des matériaux en fonction de leur tenue au feu
- 12-2 Protection contre l'incendie – dispositions relatives à la construction
 - 12-2.1 Prescriptions générales
 - 12-2.2 Prescriptions concernant les matériaux
 - 12-2.3 Ininflammabilité des structures et leur résistance au feu
 - 12-2.4 Accès, portes, escaliers, descentes
 - 12-2.5 Entreposage de matières et matériaux aisément inflammables
 - 12-2.6 Chauffage
 - 12-2.7 Cuisines
 - 12-2.8 Ventilation
 - 12-2.9 Réservoirs et conduites à combustibles
 - 12-2.10 Prescriptions supplémentaires concernant les bateaux à passagers
 - 12-2.11 Prescriptions supplémentaires concernant les bateaux de transport d'hydrocarbures
- 12-3 Systèmes, équipements, fournitures et signalisation prévus en cas d'incendie
 - 12-3.1 Prescriptions générales
 - 12-3.2 Systèmes extincteurs
 - 12-3.3 Signalisation en cas d'incendie
 - 12-3.4 Fournitures de lutte contre l'incendie

- 12-3.5 Prescriptions supplémentaires concernant les systèmes extincteurs sur les bateaux à passagers
- 12-3.6 Prescriptions supplémentaires concernant les systèmes extincteurs sur les bateaux de transport d'hydrocarbures

9. Il nous paraît indispensable d'introduire dans le texte de ce chapitre 12 un paragraphe précisant que les prescriptions de ce chapitre ne s'appliquent qu'aux bateaux en construction, et de spécifier la date à laquelle celles-ci entrent en vigueur.

10. À notre avis, l'Administration ou la société de classification reconnue devrait pouvoir accorder pour un bateau ou certaines catégories de bateaux des dérogations à toutes dispositions du chapitre 12 si elle estime que le caractère et les conditions d'exploitation rendent lesdites dispositions inopportunes ou superfétatoires.

11. Compte tenu de ce qui précède, nous estimons que le texte du chapitre 12 pourrait servir de point de départ pour la suite des travaux dans ce domaine. Nous proposons d'apporter à la série de dispositions du chapitre 12 revu quelques modifications et ajouts qui aboutiraient à une formulation plus détaillée des prescriptions concernant la protection contre l'incendie (nous précisons que les modifications en question n'auraient pas d'incidence sur la structure du chapitre).

12. Nous proposons ainsi de formuler dans les termes suivants le paragraphe 12-1.2:

«Les cages d'ascenseurs et de monte-charges qui se trouvent dans les emménagements ou dans les locaux de service doivent être faits d'acier ou d'un matériau équivalent et empêcher la propagation des fumées et des flammes d'un entrepont à l'autre. Des moyens de fermeture s'opposant à la poussée et à la propagation des fumées doivent être prévus.»

Sans une étanchéité adéquate des ouvertures, la réalisation en acier ou dans un matériau équivalent des cages ne saurait en soi empêcher la propagation des fumées et des flammes.

Les ascenseurs et monte-charges peuvent être prévus non seulement pour les besoins de l'équipage mais aussi pour ceux des passagers.

13. Au paragraphe 12-1.3, dans le texte russe, il convient de corriger une faute d'impression (sans objet en français).

14. Vu l'importance des prescriptions de sécurité par rapport aux risques d'incendie en ce qui concerne les éléments structurels, nous proposons la formulation suivante pour le paragraphe 12-1.4:

«Les revêtements de pont des postes de conduite, des emménagements et des locaux de service, y compris des corridors et des chemins d'évacuation, doivent être constitués de matériaux difficilement inflammables.»

Les jointures de cloisons et de plafonds à l'intérieur des emménagements ainsi que les surfaces extérieures des coursives et des cages d'escaliers doivent être constituées de matériaux ralentissant la propagation du feu.

En cas d'incendie ou d'échauffement, ces matériaux ne doivent pas dégager de gaz toxique ou explosif en concentrations dangereuses.

La quantité de matériaux inflammables utilisés pour la réalisation des caillebotis ou claies, jointures, aménagements décoratifs, meubles et autres équipements dans les postes de conduite, emménagements et locaux de service doit être aussi limitée que possible. La masse de matériaux inflammables par mètre carré de surface de pont dans les locaux peut être réglementée par l'Administration ou la société de classification reconnue par elle.»

15. Nous proposons d'introduire des prescriptions concernant les matériaux pouvant constituer non seulement les escaliers donnant accès aux machines, à la chaufferie et aux soutes mais tous les escaliers du bateau. À cet effet, nous proposons pour le paragraphe 12-1.5 la formulation suivante: Le premier alinéa restant inchangé, le second aurait la teneur suivante: **«Tous les escaliers, intérieurs comme extérieurs (qu'il s'agisse d'escaliers proprement dits ou d'échelles, fixes ou à crochet) doivent être solidement fixés et être construits en acier ou dans un matériau équivalent».**

16. Il nous paraît indispensable que les prescriptions énoncées au paragraphe 12-1.6 ne s'appliquent pas qu'aux chambres de machines mais à tous les locaux du bateau. Nous proposons en outre d'introduire des prescriptions pour les bateaux transportant des hydrocarbures en ce qui concerne l'emploi de peintures contenant de l'aluminium.

«12-1.6 L'emploi de peintures, vernis et autres produits analogues à base de nitrocellulose ou d'autres produits très inflammables n'est pas autorisé pour les cloisons internes des locaux du bateau, dans la chambre des machines et dans la chaufferie.

Pour les bateaux de transport d'hydrocarbures, l'emploi de peintures contenant de l'aluminium n'est pas autorisé dans les parties destinées aux charges fluides (cuves), les cofferdams, les chambres de pompes, les cales et autres lieux où peuvent se produire des concentrations de vapeurs explosives.»

17. À bord des bateaux de navigation intérieure, les systèmes de chauffage peuvent être constitués non seulement d'appareils de chauffage électriques mais encore d'appareils de chauffage par la vapeur ou par l'eau. En conséquence, il serait rationnel d'élargir l'éventail des types de chauffage dont l'installation à bord des bateaux doit être soumise à autorisation et, en veillant à spécifier la température à la surface de l'appareil de chauffage en vue d'assurer la sécurité des personnes, de revoir le paragraphe 12-1.9, lequel pourrait être formulé dans les termes suivants:

«Tous les appareils de chauffage doivent être de conception telle et installés de telle manière dans les locaux du bateau qu'ils ne puissent être une source directe d'incendie. La température à la surface des appareils de chauffage ne devra pas

excéder 60°; dans le cas contraire, les appareils de chauffage devront être efficacement protégés par des jaquettes spécialement étudiées».

Il pourrait être nécessaire d'autoriser uniquement, à bord des bateaux de navigation intérieure, l'installation d'appareils de chauffage dont le type et la construction seraient agréés par l'Administration ou par la société de classification reconnue par elle.

Il convient néanmoins de tenir compte du fait que les appareils auxiliaires de chauffage d'eau ou de production de vapeur, et spécialement leurs brûleurs, doivent eux aussi satisfaire aux prescriptions énoncées sous le paragraphe 5-1.1.6 du chapitre 5 («Machines») de l'annexe à la résolution n°17 révisée³.

18. Compte tenu des prescriptions du chapitre 12 («Protection contre l'incendie»), il convient d'introduire les modifications correspondantes dans le texte du paragraphe 5-1.3.7 du chapitre 5 («Machines») de l'annexe à la résolution révisée n° 17. Il conviendrait ainsi de formuler ce paragraphe dans les termes suivants:

«Les cloisons résistantes, cloisons de séparation, plates-formes, portes, descentes, écoutilles, encadrements de fenêtres, escaliers (escaliers proprement dits et échelles, fixes ou à crochet) doivent être faits d'acier ou d'un matériau équivalent.»⁴

19. Les modifications et ajouts proposés ci-dessus ne reflètent pas toutes les modifications que la restructuration du chapitre 12 pourrait entraîner (dans le cas où le Groupe de travail prendrait une telle décision).

Chapitre 15

20. Compte tenu du fait que l'on introduit dans le chapitre 13 («Engins de sauvetage») les modifications et ajouts correspondants apportés au document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1, nous estimons indispensable de rectifier également la partie 15-9 («Prescriptions particulières pour les moyens de sauvetage») du chapitre 15 («Dispositions spéciales pour les bateaux à passagers») du libellé actuel de l'annexe à la résolution révisée n° 17.

³ Note du secrétariat: Le renvoi concerne à l'évidence le texte actuellement en vigueur du paragraphe 5-1.1.6 du chapitre 5 intitulé «Machines», reproduit dans le document TRANS/SC.3/104 (ou bien TRANS/SC.3/131). Il s'agit du paragraphe 5-1.6 du chapitre 5 revu, approuvé provisoirement par le Groupe de travail SC.3 et reproduit dans le document TRANS/SC.3/2000/1.

⁴ Note du secrétariat: Le renvoi concerne à l'évidence le texte actuel du paragraphe 5-1.3.7 du chapitre 5 («Machines») reproduit dans le document TRANS/SC.3/131. Ce paragraphe est absent du texte revu du chapitre 5, approuvé provisoirement par le Groupe de travail SC.3 et reproduit dans le document TRANS/SC.3/2000/1, mais son contenu, comme on peut le constater, est entièrement reflété dans la partie 12-1 du chapitre 12 revu («Protection contre l'incendie»), reproduit dans le document TRANS/SC.3/2000/1/Add.1, également approuvé provisoirement par le Groupe de travail SC.3.

21. Nous proposons de reformuler le texte du paragraphe 15-9.1 dans les termes suivants:

«Les bateaux à passagers doivent être pourvus, conformément aux prescriptions énoncées au paragraphe 13-3.3, d'un nombre de bouées de sauvetage correspondant à ce qui est indiqué dans le tableau ci-après.»

Après le tableau, ajouter ce qui suit: **«Si le bateau navigue de nuit, deux au moins de ces bouées de sauvetage doivent être pourvues d'une source d'éclairage».**

22. Supprimer le texte de l'alinéa ayant la teneur suivante: «Néanmoins, un tiers au maximum du nombre des bouées de sauvetage peut être remplacé par des balles de sauvetage, à raison de deux balles pour une bouée».

Les balles de sauvetage ne sont pas comprises dans les moyens de sauvetage individuels (cf. par. 13-1.6 du projet de chapitre 13 revu).

23. Il est également proposé de modifier le contenu du paragraphe 15-9.2, en apportant les modifications suivantes:

«À bord des bateaux ayant une longueur de 25 m au plus et qui ne sont soumis à aucune prescription quant à la flottabilité, il doit y avoir, outre les bouées de sauvetage (dans les proportions prescrites au paragraphe 15-9.1), des moyens de sauvetage individuels ou collectifs en nombre suffisant pour le total des passagers et des membres d'équipage.

Le nombre de ces moyens de sauvetage est réglementé par l'Administration.

En accord avec l'Administration, les bateaux susvisés peuvent ne pas être pourvus de canots de bateau dans la mesure où leur maniabilité, la proximité de services de secours et les caractéristiques hydrologiques du bassin font que le respect de ces prescriptions n'est pas indispensable.

Les bateaux d'une longueur supérieure à 25 m doivent être pourvus en nombre suffisant de moyens de sauvetage individuels ou collectifs réglementés par l'Administration et, au minimum, d'un canot de bateau.»

24. À notre avis, il conviendrait de revoir les paragraphes 15-9.3 et 15-9.4, si l'on veut bien considérer que leur contenu est largement redondant par rapport à la partie 13-1 («Définitions et explications») du texte du chapitre 13 revu.
