



Conseil économique et social

Distr. générale
2 décembre 2009
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

Trente-sixième session

Genève, 10-12 février 2010

Point 8 de l'ordre du jour provisoire

Résolution n° 25, «Directives concernant les bateaux à passagers
également aptes à transporter des personnes handicapées»

Amendements à la résolution n° 25

Proposition de la Fédération de Russie

Note du secrétariat

À sa trente-cinquième session, le Groupe de travail a prié le secrétariat de rassembler les observations des délégations concernant le projet de version révisée de la résolution n° 25, présenté dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/22 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/70, par. 28).

On trouvera ci-après les observations de la Fédération de Russie.

Observations relatives au projet de version révisée de la résolution n° 25, «Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes handicapées»

1. Le Registre fluvial russe considère que le texte du projet de version révisée de la résolution n° 25, présenté dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/22, peut être amélioré comme suit:

a) Par souci d'harmonisation avec le texte de la résolution n° 61, il convient d'employer dans le texte du projet les termes «personnes à mobilité réduite»;

b) Alinéa *a* du paragraphe 3.1 – La norme de hauteur des seuils proposée doit être précisée, ou bien omise, car la Convention internationale sur les lignes de charge indique déjà une norme pour les hiloires des portes qui est différente de celle indiquée dans le projet de version révisée;

c) Alinéa *b* du paragraphe 3.3 – La disposition selon laquelle les hiloires au pont libre devraient être «aussi basses que possible» est contraire aux dispositions de la résolution n° 61 et aux règles des sociétés de classification. Le remplacement des hiloires par des bouches d'évacuation protégées par une grille à mailles serrées et se déversant à l'extérieur de la coque fait partie des choix d'ingénierie qui peuvent être faits librement et rend nécessaire la surélévation du franc-bord du bateau. Il convient de compléter la formulation de cet alinéa;

d) Paragraphe 3.4.2 – Il est proposé de compléter le texte de ce paragraphe en mentionnant les prescriptions techniques nationales applicables aux ascenseurs des bateaux, notamment la présence de dispositifs de limitation de la fermeture des portes lorsqu'une personne à mobilité réduite se trouve à proximité de celles-ci;

e) Alinéa *b* du paragraphe 3.5 – Il est proposé de revoir la formulation de cet alinéa, car la disposition n'est pas toujours applicable dans sa version actuelle. En effet, il n'est pas toujours possible de recourber les barres de la main courante vers la paroi (notamment dans le cas d'un escalier menant d'un pont à un autre et situé à une certaine distance du bord du bateau);

f) Alinéa *d* du paragraphe 3.5 – Il est proposé de supprimer cet alinéa. En effet, la norme indiquée pour la hauteur de la lisse de garde-corps, à savoir 1,1 m, fait partie des règles des sociétés de classification pour les bateaux à passagers et ne s'applique pas spécifiquement aux personnes à mobilité réduite;

g) Alinéa *d* du paragraphe 3.6 – S'agissant des portes des W.-C. pour personnes à mobilité réduite, la disposition selon laquelle le mécanisme de verrouillage devrait être incorporé à la poignée de la porte fait partie des choix d'ingénierie qui peuvent être faits librement. En l'occurrence, d'autres conceptions sont envisageables. Il est par conséquent proposé de supprimer la dernière phrase de cet alinéa;

h) Alinéa *a* du paragraphe 3.8 – Sachant qu'il n'est pas toujours possible de respecter la disposition selon laquelle les cabines des personnes à mobilité réduite devraient être situées au centre du bateau, il convient de supprimer cette partie de la phrase;

i) Alinéa *c* du paragraphe 4.1 – Il est proposé de ne pas mentionner le type d'éclairage artificiel. Ce qui compte avant tout, c'est d'éclairer les parties concernées. L'utilisation de tubes fluorescents doit être conforme aux prescriptions en matière de santé;

j) Alinéa *a* du paragraphe 5.3 – Les dispositions concernant le point d'éclair des carburants liquides font partie des règles des sociétés de classification. En ce qui concerne le Registre fluvial russe, la température retenue pour le point d'éclair est 60 °C. Il est par conséquent proposé de formuler cet alinéa de façon plus précise;

k) (Observation relative à la traduction en russe.)

l) Alinéa *b* du paragraphe 5.4 – Il convient de déterminer ce que l'on entend par «génératrice électrique de secours»;

m) Alinéa *c* du paragraphe 5.4 – Les dispositions de cet alinéa ne sont pas toujours applicables. En effet, un cofferdam ou un autre local doit être présent entre la salle des machines et le local abritant le générateur diesel ou la batterie de secours. Il est probablement plus approprié de dire que le local dans lequel se trouve la génératrice électrique de secours doit être séparé des locaux contigus par des cloisons ignifuges et étanches;

n) Il est proposé de compléter le texte du projet de version révisée par des prescriptions relatives à la fourniture et à la disposition de moyens de sauvetage destinés aux personnes à mobilité réduite.
