



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/2000/1/Add.2
18 juillet 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-sixième session, 22-24 octobre 2002,
point 7 a) de l'ordre du jour)

**AMENDEMENT AUX RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PRESCRIPTIONS
TECHNIQUES APPLICABLES AUX BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE
(ANNEXE DE LA RÉOLUTION N° 17, RÉVISÉE)**

Additif 2

Note du secrétariat

Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a examiné à sa vingt-troisième session le projet de texte amendé des chapitres 11 *bis* et 13 de l'annexe, que lui avait transmis le Groupe spécial d'experts et qui figurait dans le document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1. Il a modifié ce texte comme il est indiqué au paragraphe 10 du document TRANS/SC.3/WP.3/47, et prié le secrétariat de communiquer les deux documents, pour examen et approbation provisoire, au Groupe de travail des transports par voie navigable (TRANS/SC.3/WP.3/47, par. 11).

Le texte des chapitres 11 *bis* («Timoneries escamotables») et 13 («Engins de sauvetage») est reproduit ci-dessous à l'intention du Groupe de travail des transports par voie navigable.

CHAPITRE 11 *BIS*

TIMONERIES ESCAMOTABLES

11 *bis*-1 PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

11 *bis*-1.1 Les timoneries escamotables doivent être pourvues d'un système d'abaissement de secours. Toute manœuvre d'abaissement doit déclencher automatiquement un signal d'avertissement acoustique. Cette prescription ne s'applique pas si le risque de dommage corporel pouvant résulter de l'abaissement est exclu par des dispositifs de construction appropriés.

Il doit être possible de quitter sans danger la timonerie quelle que soit sa position.

11 *bis*-1.2 Toute timonerie verticalement mobile et ses équipements doivent être conçus de façon à ne pas mettre en danger la sécurité des personnes à bord.

11 *bis*-1.3 Les manœuvres de levage et de descente ne doivent pas gêner les opérations commandées de la timonerie.

11 *bis*-2 PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

11 *bis*-2.1 Le mécanisme de levage doit être conçu pour pouvoir lever au moins 1,5 fois le poids de la timonerie entièrement équipée et occupée par un effectif au complet.

11 *bis*-2.2 Le mécanisme de levage de la timonerie doit fonctionner de manière fiable et sans grippage dans toutes les conditions possibles de charge asymétrique, ainsi qu'à tous les angles de gîte et d'assiette du bateau pouvant être rencontrés en exploitation normale.

11 *bis*-2.3 La timonerie doit être mise à la masse.

11 *bis*-2.4 Les câbles d'alimentation des systèmes de la timonerie doivent être posés et fixés de façon à être protégés contre tout dommage mécanique.

11 *bis*-2.5 Les dispositifs de maintien des câbles peuvent également servir à maintenir des tuyaux flexibles ou rigides aboutissant à la timonerie. La distance séparant ces tuyaux et les câbles ne doit pas être inférieure à 100 mm.

11 *bis*-2.6 Il doit être prévu une signalisation optique indiquant:

- i) La mise sous tension du tableau de commande du système d'entraînement électrique;
- ii) La position de la timonerie en fin de course vers le bas;
- iii) La position de la timonerie en fin de course vers le haut.

11 *bis*-3 PRESCRIPTIONS CONCERNANT LE SYSTÈME D'ENTRAÎNEMENT
DU MÉCANISME DE LEVAGE

11 *bis*-3.1 Le mécanisme de levage et de descente de la timonerie doit avoir un système d'entraînement motorisé pouvant fonctionner dans toutes les conditions d'exploitation du bateau.

11 *bis*-3.2 Le dispositif de descente de secours doit fonctionner par gravité, sans à-coup et de manière réglable.

11 *bis*-3.3 Le mécanisme de levage doit permettre d'arrêter et de maintenir la timonerie dans toute position.

[Les autorités compétentes]¹ peuvent exiger qu'à bord des bateaux des zones 1 et 2 la timonerie puisse être arrêtée dans différentes positions. Une possibilité de dégagement instantané des dispositifs de fixation doit être garantie dans toutes les conditions d'exploitation y compris en cas de panne totale de courant.

11 *bis*-3.4 En fin de course dans les deux sens, le dispositif de levage doit se désenclencher automatiquement.

11 *bis*-3.5 La descente de la timonerie doit, quelles que soient les conditions, pouvoir être effectuée par une seule personne. La descente en cas d'urgence doit pouvoir être commandée à la fois de la timonerie et d'un poste de commande situé à l'extérieur. Elle doit être au moins aussi rapide que la descente au moyen du mécanisme normal.

11 *bis*-3.6 L'utilisation d'un mécanisme de levage à frein automatique n'est pas autorisée.

¹ Note du secrétariat: Le groupe de volontaires envisagera sans doute de réviser éventuellement la définition de «Administration», terme utilisé dans les projets de chapitres amendés, «Autorités compétentes», «Administration du bassin», «Société de classification agréée», etc., en vue de réduire le nombre de termes désignant les fonctions et les attributions de l'Administration publique ou de l'organisme auxquels l'État peut confier ces fonctions et attributions.

CHAPITRE 13

ENGINS DE SAUVETAGE

13-1 DÉFINITIONS ET EXPLICATIONS

13-1.1 Engins de sauvetage collectifs: embarcations de sauvetage, radeaux de sauvetage, canots de bateau et matériel flottant de sauvetage conçus pour le sauvetage des passagers et de l'équipage d'un bateau.

13-1.2 Embarcation de sauvetage: embarcation conçue pour le sauvetage de personnes en détresse, conforme aux prescriptions de l'Administration du bassin, [d'une société de classification agréée] ou du code de l'OMI.

13-1.3 Radeau de sauvetage: radeau conçu pour le sauvetage de personnes en détresse en les maintenant hors de l'eau, conforme aux prescriptions de l'Administration du bassin, [d'une société de classification agréée] ou du code de l'OMI.

13-1.4 Canot de bateau: embarcation à usages multiples notamment le transport de passagers ou de marchandises ainsi que le sauvetage, conforme aux prescriptions de l'Administration du bassin ou de la norme européenne pertinente.

13-1.5 Matériel flottant de sauvetage: matériel conçu pour maintenir à la surface de l'eau plusieurs personnes tombées à l'eau.

13-1.6 Engins de sauvetage individuels: engins conçus pour maintenir à la surface de l'eau une personne tombée à l'eau, comme les gilets et les bouées de sauvetage.

13-2 ENGINS DE SAUVETAGE COLLECTIFS

13-2.1 Prescriptions générales

13-2.1.1 Les engins de sauvetage collectifs doivent:

- i) Porter une inscription concernant leur mode d'emploi et le nombre de personnes pour lequel ils sont agréés;
- ii) Prendre et conserver une assiette stable s'ils sont saisis par le nombre de personnes indiqué;
- iii) Être équipés d'une ligne de sauvetage fixée autour du périmètre extérieur pour pouvoir être saisis par les personnes se trouvant dans l'eau;
- iv) Être constitués d'un matériau approprié et résister aux hydrocarbures ainsi qu'à des températures pouvant atteindre 50 °C;
- v) Être de couleur orange fluorescent ou être munis de surfaces fluorescentes fixées en permanence et mesurant au moins 100 cm²;

- vi) À partir de leur lieu de rangement, pouvoir être mis à l'eau rapidement et sûrement par une seule personne;
- vii) Être contrôlés conformément aux instructions du fabricant.

13-2.1.2 Les engins de sauvetage gonflables doivent en outre:

- i) Comprendre au moins deux compartiments à air séparés;
- ii) Se gonfler automatiquement ou par commande manuelle lors de leur mise à l'eau;
- iii) Prendre et conserver une assiette stable quelle que soit la charge à supporter, même lorsque seule la moitié des compartiments à air sont gonflés;
- iv) Être contrôlés conformément aux instructions du fabricant.

13-2.2 Embarcations de sauvetage

13-2.2.1 Toutes les embarcations de sauvetage doivent être bien conçues et avoir des formes et des proportions leur donnant une grande stabilité et un franc-bord suffisant lorsqu'elles transportent toutes les personnes et tout l'armement pour lesquels elles sont prévues.

13-2.2.2 Toutes les embarcations de sauvetage doivent être suffisamment solides pour pouvoir être mises à l'eau en toute sécurité lorsqu'elles transportent toutes les personnes et tout l'armement pour lesquels elles sont prévues. Elles doivent pouvoir résister sans risque de déformation permanente à une surcharge de 25 %.

13-2.2.3 Toute embarcation de sauvetage doit satisfaire aux prescriptions suivantes:

- i) Comprendre au moins trois places assises;
- ii) Le nombre de personnes autorisées à prendre place dans le canot est déterminé compte tenu de son volume total calculé selon des méthodes agréées, en prenant comme base de calcul un espace d'au moins 0,225 m³ par personne. Le nombre de places assises disponibles dans l'embarcation est fixé à la suite d'essais visant à déterminer le nombre d'adultes qu'il est possible d'y installer sans que ceux-ci, lorsqu'ils sont munis de gilets ou de bouées de sauvetage, ne gênent ni le maniement des avirons ni la gouverne du canot;
- iii) La stabilité doit être suffisante pour le nombre maximal de personnes autorisé; cette stabilité est considérée comme suffisante si, la moitié du nombre maximal de personnes admissible se trouvant à leur place d'un côté de l'embarcation, il subsiste un franc-bord d'au moins 100 mm;
- iv) Avoir des places assises d'au moins 0,45 m de large par personne;
- v) Le canot, toutes les places étant occupées et l'armement étant au complet, entièrement rempli d'eau, doit avoir une flottabilité et une stabilité suffisantes.

13-2.2.4 L'armement des embarcations de sauvetage doit être conforme aux prescriptions de l'Administration du bassin [ou d'une société de classification agréée].

13-2.3 Radeaux de sauvetage

13-2.3.1 Tout radeau de sauvetage doit être muni de dispositifs d'amarrage et de remorquage.

13-2.3.2 Tout radeau de sauvetage doit être construit de manière à être constitué d'éléments contenant un volume d'air d'au moins 0,096 m³ (ou des flotteurs équivalents dans le cas de radeaux rigides) et une surface de pont d'au moins 0,372 m² pour chaque personne qu'il est autorisé à transporter.

13-2.3.3 Le radeau pneumatique doit être construit de façon à pouvoir être lancé à l'eau d'une hauteur de 10 m sans dommage pour lui-même ou pour son armement.

13-2.3.4 L'armement des canots de survie doit satisfaire aux prescriptions de l'Administration du bassin [ou d'une société de classification agréée].

13-2.3.5 Les radeaux de sauvetage gonflables doivent en plus des dispositions des paragraphes 13-2.3.1 à 13-2.3.4 satisfaire aux prescriptions suivantes:

- i) Tout radeau pneumatique de sauvetage doit être conçu de façon à être stable sur l'eau lorsqu'il est entièrement gonflé et qu'il flotte;
- ii) Le radeau doit pouvoir, s'il se gonfle en position renversée, être facilement redressé par une seule personne se trouvant dans l'eau;
- iii) Le radeau doit être muni des moyens appropriés pour que les personnes se trouvant à l'eau puissent monter à son bord;
- iv) Le radeau doit être emballé dans un sac ou une caisse capable de résister à des conditions sévères d'usure et d'utilisation. Le radeau contenu dans son sac ou sa caisse doit flotter de façon à permettre le déclenchement immédiat du système de gonflage.

13-2.3.6 Outre les prescriptions des paragraphes 13-2.3.1 à 13-2.3.4, les radeaux de sauvetage rigides doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:

- i) Être construits de façon à conserver leur forme par tous les temps, que ce soit sur le pont ou dans l'eau;
- ii) Leur pont doit être situé dans la partie où les occupants se trouvent protégés. Le pont doit être conçu de façon à empêcher autant que faire se peut l'entrée d'eau et à maintenir effectivement les occupants à l'abri de l'eau;
- iii) L'armement du radeau doit être arrimé de façon à être facilement accessible, que le radeau flotte à l'endroit ou à l'envers.

13-2.4 Canots de bateau

13-2.4.1 Les canots de bateau peuvent être utilisés comme engins de sauvetage collectifs s'ils satisfont aux prescriptions du paragraphe 13-2.1.

13-2.4.2 Les canots de bateau doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:

- i) Ils doivent être faciles à gouverner et à manœuvrer et doivent garder leur cap sans dériver sensiblement sous l'action du vent, du courant ou des vagues;
- ii) Ils doivent contenir des places assises pour au moins trois personnes;
- iii) Ils doivent avoir une résistance suffisante;
- iv) Leur volume doit être d'au moins $1,5 \text{ m}^3$, ou le produit $L_c \times B_c \times H_c$ doit représenter au moins $2,7 \text{ m}^3$;
- v) Leur franc-bord doit être d'au moins 25 cm avec trois personnes pesant environ 75 kg chacune à bord;
- vi) Ils doivent être suffisamment stables, à savoir présenter une revanche de franc-bord d'au moins 10 cm lorsque deux personnes pesant environ 75 kg chacune se trouvent du même côté, aussi près que possible du plat-bord;
- vii) Leur force de sustentation en N sans personne à bord mais alors qu'ils sont entièrement remplis d'eau doit être au moins égale à $300 \times L_c \times B_c \times H_c$;
- viii) Le gréement suivant doit se trouver à bord:
 - Un jeu de rames;
 - Une amarre;
 - Une écope.

13-2.4.3 Les canots de bateau doivent pouvoir être mis à l'eau en toute sécurité par une seule personne. Si la mise à l'eau se fait au moyen d'une installation motorisée, celle-ci doit être conçue de telle sorte qu'en cas de défaillance de l'alimentation en énergie, ni la sécurité ni la rapidité de la mise à l'eau ne soient compromises.

13-2.4.4 Les canots de bateau pneumatiques sont admis pour autant que les conditions énumérées aux paragraphes 13-2.4.2 et 13-2.4.3 soient remplies, qu'ils soient opérationnels en permanence et qu'il s'agisse de canots de bateau.

13-2.4.5 Si un canot de bateau est utilisé sur un bateau à passagers en tant qu'embarcation de sauvetage, il doit au moins satisfaire aux conditions du paragraphe 13-2.4.2. Toutefois:

- i) La largeur des places assises doit être d'au moins 0,45 m par personne, le nombre maximal de personnes autorisé ne pouvant toutefois excéder $3 \times L_c \times B_c \times H_c$;

- ii) Leur stabilité est considérée comme suffisante s'il subsiste un franc-bord d'au moins 10 cm lorsque la moitié du nombre maximal de passagers autorisé se tient d'un même côté du canot de bateau.

Note: Dans les paragraphes 13-2.4.2 et 13-2.4.5:

L_c représente la longueur du canot de bateau en mètres;

B_c représente la largeur du canot de bateau en mètres;

H_c représente le creux du canot de bateau en mètres.

13-2.5 Matériel flottant de sauvetage

13-2.5.1 Le matériel flottant de sauvetage doit présenter une sustentation d'au moins 100 N par personne dans l'eau douce.

13-3 ENGINES DE SAUVETAGE INDIVIDUELS

13-3.1 Prescriptions générales

13-3.1.1 Les engins de sauvetage individuels doivent:

- i) Avoir une force de sustentation d'au moins 100 N dans l'eau douce;
- ii) Être constitués d'un matériau approprié et résistant aux hydrocarbures, ainsi qu'à des températures pouvant atteindre 50 °C;
- iii) Être de couleur orange fluorescent ou être munis de surfaces fluorescentes fixées en permanence et mesurant au moins 100 cm²;
- iv) Être capables de supporter un poids en fer d'une masse de 7,5 kg dans l'eau douce pendant 24 heures.

13-3.2 Gilets de sauvetage

13-3.2.1 Les gilets de sauvetage doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:

- i) Pouvoir maintenir hors de l'eau la tête d'une personne épuisée ou inconsciente;
- ii) Être conçus de manière à supprimer, autant que possible, tout risque de port incorrect, mais pouvoir être portés indifféremment à l'envers ou à l'endroit;
- iii) Pouvoir placer le porteur dans la position correcte, dès le contact avec l'eau, et le faire flotter en toute sécurité légèrement incliné vers l'arrière;
- iv) Pouvoir être mis facilement et rapidement et bien se fixer au corps.

13-3.2.2 Les gilets de sauvetage gonflables doivent pouvoir être gonflés automatiquement ou manuellement, ou encore à la bouche. Ils doivent être vérifiés conformément aux instructions du fabricant.

13-3.2.3 Les gilets de sauvetage gonflables doivent être conformes aux prescriptions fixées par l'Administration du bassin.

13-3.3 Bouées

13-3.3.1 Les bouées de sauvetage doivent satisfaire aux prescriptions suivantes:

- i) Avoir une masse propre d'au moins 2,5 kg;
- ii) Avoir un diamètre intérieur de 0,45 m \pm 10 %;
- iii) Être entourées d'un cordage permettant de les saisir.

13-3.3.2 Une bouée à babord et une à tribord au moins doivent être pourvues d'une ligne flottante de sauvetage d'au moins 25 m solidement attachée.

13-4 RANGEMENT ET MANŒUVRE DES ENGINS DE SAUVETAGE

13-4.1 Les engins de sauvetage doivent être rangés à bord de manière qu'en cas de besoin ils soient accessibles facilement et en toute sécurité. S'ils ne sont pas visibles, ils doivent être clairement signalés.

13-4.2 Les dispositifs de mise à l'eau des embarcations de sauvetage – bossoirs, garants de manœuvre, poulies et autres appareils – doivent avoir une résistance suffisante pour permettre la mise à l'eau en toute sécurité, d'un bord ou de l'autre, dans des conditions défavorables de gîte et d'assiette.

13-4.3 Tous les engins de sauvetage collectifs doivent être rangés de façon que leur mise à l'eau soit aussi rapide que possible.

13-4.4 Les bouées de sauvetage doivent être prêtes à l'emploi et fixées sur le pont à des endroits appropriés sans être attachées à leur support. Au moins une bouée de sauvetage doit se trouver à proximité immédiate de la timonerie.

13-4.5 Si besoin est, il faut fournir un équipement permettant de déplacer vers le bord du bateau des engins de sauvetage collectif pouvant être mis à l'eau et de les retenir dans cette position de façon à faciliter un embarquement sûr.

13-5 NOMBRE ET CAPACITÉ DES ENGINS DE SAUVETAGE

13-5.1 Généralités

13-5.1.1 En règle générale, tous les bateaux doivent être munis d'engins de sauvetage appropriés à la zone de navigation, comme indiqué ci-après.

13-5.2 Bateaux naviguant dans la zone 1

13-5.2.1 Les bateaux naviguant en zone 1 doivent avoir:

- i) – Sur chaque bord, une ou plusieurs embarcations de sauvetage capables de recevoir ensemble toutes les personnes présentes à bord, ou;
 - Une ou plusieurs embarcations de sauvetage pouvant être mises à l'eau indifféremment d'un bord ou de l'autre, capables de contenir ensemble toutes les personnes présentes à bord, ou;
 - Un canot de bateau et, sur chaque bord, un ou plusieurs radeaux de sauvetage capables de contenir ensemble toutes les personnes présentes à bord;
- ii) Un ou plusieurs radeaux de sauvetage capables de contenir ensemble la moitié du nombre total des personnes présentes à bord;
- iii) Des gilets de sauvetage en nombre suffisant pour toutes les personnes présentes à bord;
- iv) Au moins quatre bouées de sauvetage, dont au moins deux équipées d'une source lumineuse si le bateau accomplit des traversées de nuit.

13-5.2.2 Les bateaux naviguant en zone 1 peuvent être dispensés des radeaux de sauvetage lorsqu'ils sont équipés d'embarcations de sauvetage conformément à la première disposition de l'alinéa *i* du paragraphe 13-5.2.1 ci-dessus.

13-5.3 Bateaux naviguant dans les zones 2 et 3.

13-5.3.1 Les bateaux naviguant dans les zones 2 et 3 doivent avoir:

- i) Des engins de sauvetage collectifs dont le nombre et la capacité doivent être conformes aux prescriptions de l'Administration du bassin [ou d'une société de classification agréée];
- ii) Des gilets de sauvetage en nombre suffisant pour toutes les personnes présentes à bord;
- iii) Au moins trois bouées de sauvetage; toutefois, sur les bateaux de petites dimensions, l'Administration du bassin peut décider que deux bouées suffisent. Sur les bateaux effectuant des trajets de nuit, l'une au moins des bouées doit être équipée d'une source lumineuse.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux bateaux sans équipage tels que les barges poussées.

13-5.4 Bateaux à passagers

13-5.4.1 Les bateaux à passagers doivent en outre être munis de gilets de sauvetage pour enfants, en nombre égal à 10 % du nombre total de passagers.

13-6 ARMEMENT DES CANOTS DE BATEAU

13-6.1 Les embarcations ci-dessous doivent comporter un canot de bateau:

- i) Les automoteurs et les péniches de plus de 150 tonnes de tpl;
- ii) Les remorqueurs et les pousseurs ayant un tirant d'eau supérieur à 150 m³;
- iii) Les engins flottants (grues flottantes, dragues, etc.);
- iv) Les bateaux à passagers [autorisés à transporter plus de 250 passagers ou comptant plus de 50 lits]².

² Note du secrétariat: Le groupe de volontaires, prenant note des modifications du RVBR, a proposé de supprimer le texte figurant entre parenthèses. Le Groupe de travail souhaitera peut-être trancher.