



Conseil économique et social

Distr. générale
9 avril 2010

Français
Original: anglais, français et 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

Trente-septième session

Genève, 16–18 juin 2010

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes à mobilité réduite

Amendements à la Résolution No 25

Note du secrétariat

1. Comme le lui avait demandé le Groupe de travail des transports par voie navigable à sa cinquante et unième session (ECE/TRANS/SC.3/178, par. 37), le Groupe de travail a, à sa trente-troisième session, examiné la Résolution No 25, «Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes handicapées» (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/12). Le Groupe de travail a décidé que la Résolution nécessitait une révision pour mieux refléter les dispositions les plus récentes de la Résolution No 61, «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure», les instructions administratives No 22 de l'annexe II de la Directive 2006/87/CE de la Communauté européenne, ainsi que de la législation adoptée par la Fédération de Russie concernant les équipements permettant l'embarquement de personnes handicapées sur les bateaux et les équipements de sauvetage (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/66, par. 28).

2. Le premier projet de la Résolution révisée, établi par le secrétariat selon les instructions du Groupe de travail (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/22) a été examiné par le Groupe de travail au cours de sa trente-sixième session en vue des commentaires et propositions de la Fédération de Russie reflétés dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/9. Suite à l'étude de ce document le secrétariat a été prié i) de modifier le projet de la Résolution No 25 révisée comme indiqué au paragraphe 39 du rapport ECE/TRANS/SC.3/WP.3/72 et de le présenter pour lecture finale et approbation à la trente-septième session du Groupe de travail et ii) en coopération avec la délégation de la Fédération de Russie, formuler des propositions en ce qui concerne le placement approprié

des dispositions de la future Résolution No 25 révisée (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/72, par. 40 et 41).

3. Le projet révisé de la Résolution No 25 est reproduit ci-dessous afin que le Groupe de travail l'étudie encore une fois et le transmette éventuellement au SC.3 pour l'adoption. Les ajouts au texte original sont en gras alors que les parties à supprimer apparaissent biffées. Dans l'ensemble du texte, le terme «personnes handicapées» a été remplacé par «personnes à mobilité réduite».

4. En ce qui concerne le placement éventuel des dispositions de la Résolution No 25 révisée, le secrétariat, après avoir consulté la délégation de la Fédération de Russie, propose de procéder de la façon suivant :

i) garder les dispositions de la Résolution No 25, révisée comme un document à part en permettant par conséquent aux gouvernements membres d'appliquer, soit les deux Résolution ensemble (No 61 avec son chapitre 15 et No 25, révisée), soit l'une des deux, le cas échéant ; en outre, l'annexe de la Résolution No 25, révisée pourrait devenir un nouveau appendice de la Résolution No 61 ;

ii) modifier le paragraphe 15-1.4 de l'annexe à la Résolution No 61 comme suit :

«Les bateaux à passagers doivent comporter des zones adaptées à l'utilisation par des personnes à mobilité réduite, conformes aux dispositions mentionnées au présent chapitre **en tenant dument compte des Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes à mobilité réduite (annexe de la Résolution No 25, révisée) ou (appendice ... de cette Résolution)**. Si l'application des dispositions du présent chapitre relatives à la prise en compte des exigences de sécurité particulières pour les personnes à mobilité réduite n'est pas réalisable dans la pratique ou entraînerait des dépenses déraisonnables, l'Administration peut accorder des dérogations à ces prescriptions. Ces dérogations doivent être mentionnées dans le certificat de bateau.»

iii) les dispositions du chapitre 15 relatives aux personnes à mobilité réduite peuvent être reflétées partiellement ou entièrement dans les dispositions de ces Directives.

Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes à mobilité réduite

Projet de Résolution No 25 révisée

(adopté par le Groupe de travail des transports par voie navigable

le .. octobre 201)

Le Groupe de travail des transports par voie navigable,

Notant que le Comité des transports intérieurs a demandé à ses organes subsidiaires de poursuivre leurs travaux sur la facilitation du transport des personnes à mobilité réduite et les intensifier (ECE/TRANS/200, par. 115 et 116),

Reconnaissant la nécessité d'assurer aux personnes à mobilité réduite le droit de participer pleinement à la vie sociale ~~et au développement de la communauté dans laquelle elles vivent~~ et de jouir de conditions de vie égales à celles de leurs concitoyens,

~~*Conscient de la difficulté croissante à assurer et faciliter le transport des personnes à mobilité réduite dans la région de la CEE,*~~

Tenant compte de la Résolution No 25, «Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes handicapées», du 14 novembre 1986,

Tenant également compte ~~*Considérant*~~ **du chapitre 15 « Dispositions spéciales pour les bateaux à passagers » de l'annexe** ~~les travaux accomplis par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure en ce qui concerne~~ à la Résolution No 61 concernant les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure, ~~et les de ses stipulations pertinentes de ladite chapitre résolution~~ visant les personnes à mobilité réduite,

Prenant en considération les normes les plus récentes concernant les personnes à mobilité réduite, adoptées aux niveaux international et régional,

***Désirant* d'assurer que les personnes à mobilité réduite puissent séjourner et se déplacer en toute sécurité à bord des bateaux et qu'elles aient un niveau de sécurité comparable à celui dont bénéficient les autres passagers en cas de situation d'urgence.¹**

Ayant à l'esprit le rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur les travaux de sa ... session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/...),

1. ~~*Décide* de remplacer la Résolution No 25 et son l'annexe à la Résolution No 25 sur les Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes handicapées par les dispositions annexées à la présente Résolution et son annexe sur les Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes à mobilité réduite;~~

2. ~~*Recommande* aux gouvernements aux organisations gouvernementales internationales, aux groupements économiques ou autres et aux commissions fluviales de prendre les mesures qui seraient nécessaires pour compléter, le cas échéant, leur~~

¹ Voir par. 1, alinéa 2 de l'Instruction de service No 22, «Exigences particulières pour la sécurité des personnes à mobilité réduite», de la Directive 2006/87/CE du Conseil européen.

réglementation sur la construction et l'équipement des bateaux de navigation intérieure, compte **dûment** tenu des «Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes à mobilité réduite» reproduite dans l'annexe à la présente Résolution;

3. *Invite* les gouvernements, ~~les organisations gouvernementales internationales, les groupements économiques ou autres et les commissions fluviales à tenir le secrétariat informé des mesures adoptées à cette fin~~ **de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe s'ils acceptent la présente Résolution;**

4. *Prie* le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire régulièrement la question de l'application de la présente Résolution à l'ordre du jour du Groupe de travail des transports par voie navigable.

Annexe

Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes à mobilité réduite

1. Objectifs et portée

Les présentes Directives donnent des indications concernant la façon dont l'équipement et l'aménagement des bateaux à passagers peuvent être adaptés pour pouvoir plus facilement accueillir aussi des personnes à mobilité réduite, **c'est-à-dire des personnes rencontrant des problèmes particuliers lors de l'utilisation des transports en commun, telles que les personnes âgées, les personnes handicapées, les personnes souffrant d'un handicap sensoriel, les personnes utilisant un fauteuil roulant, les femmes enceintes et les personnes accompagnant des enfants en bas âge**².

~~Ces indications~~ Les présentes Directives traitent des aspects ne faisant pas l'objet des prescriptions en vigueur ou de recommandations concernant la construction, l'équipement et le gréement des bateaux à passagers. **Elles sont alignées sur les dispositions pertinentes du chapitre 15 « Dispositions spéciales pour les bateaux à passagers » de la Résolution No 61 concernant les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure, telles qu'elles ont été modifiées (ECE/TRANS/SC.3/172 et Adds.) et servent à détailler ces dispositions d'avantage.**

Dans ce contexte, les personnes à **mobilité réduite** sont considérées comme faisant partie intégrante du groupe de passagers à bord du bateau. Les présentes directives ne visent pas les bateaux construits spécialement pour le transport de personnes à **mobilité réduite**. Elles pourront guider les armateurs et les constructeurs de bateaux et tout particulièrement faciliter la planification adéquate des travaux de construction ou de grande transformation de bateaux. ~~C'est la raison pour laquelle elles ne contiennent pas de règles contraignantes.~~

2. ~~Dispositions générales:~~ Zones spécialement aménagées pour les personnes à mobilité réduite

Les zones spécialement aménagées pour les personnes à mobilité réduite comprennent:

- a) Une zone où des équipements de sauvetage sont entreposés et où ils seraient distribués en cas d'urgence;
- b) Des places assises;
- c) Au moins un W.-C. et un cabinet de toilette spécialement aménagés;
- d) Des couloirs de communication;
- e) Des cabines spécialement aménagées.

Le nombre de places assises et/ou des cabines spécialement aménagées pour les personnes à mobilité réduite est déterminé par ~~le propriétaire du bateau~~ l'Administration d'après le nombre de ces personnes qui, sur une période de temps donnée suffisamment longue, se trouvent très souvent à bord en même temps.

² Cette définition correspond à la définition figurant dans la section 1-2 (125) de la Résolution No 61.

Aucune exigence particulière n'est fixée en ce qui concerne l'aménagement des cabines, à l'exception de la largeur des portes (voir par. 2.6 ci-dessous). Il incombe au propriétaire à l'Administration de prendre les mesures supplémentaires nécessaires³.

2. — Zones et locaux à l'usage des passagers

2.1 Zones et locaux à l'usage des passagers

Les zones à l'usage des passagers et les couloirs **destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite** devraient avoir une largeur utile d'au moins 1,30 m afin d'être accessibles aux fauteuils roulants et **être dépourvus de seuils d'une hauteur supérieure à 0,025 m⁴**.

Les éléments en saillie devraient être aussi peu nombreux que possible et les arêtes vives devraient être arrondies. Les armoires, étagères et placards devraient être encastrés et les tuyaux de descente devraient être disposés autant que possible dans des niches ou des encoignures.

Des revêtements et des enduits antidérapants devraient être prévus, notamment dans les zones en pente (longitudinale ou transversale), dans les couloirs de communication entre les différents locaux ainsi qu'entre ceux-ci et les escaliers. Ces revêtements et enduits antidérapants ne devraient pas produire d'électricité statique. Des mains courantes ou autres installations pour se soutenir devraient aussi être prévues.

2.2 Passerelles de débarquement

Les passerelles de débarquement destinées aux passagers devraient être équipées de chaque côté de deux mains courantes, la première à une hauteur de 1 m et la seconde à 0,75 m au-dessus de la passerelle proprement dite. Il importe que les mains courantes dépassent de 0,30 m les deux extrémités de la passerelle.

La largeur utile de la passerelle devrait être d'au moins 0,9 m. Chaque main courante devrait être munie d'au moins trois supports. Afin de permettre la circulation des fauteuils roulants, les traverses antiglisement ne devraient pas mesurer plus de 0,3 m de long et 0,03 m de haut. Les trous des sols à claire-voie ne devraient pas mesurer plus de 0,01 m de large ni plus de 0,03 m de long.

La meilleure façon de résoudre le problème que pose la différence de niveau entre la passerelle et le quai ou le pont est d'équiper celle-ci des volets mobiles aux deux extrémités⁵.

2.3 Seuils de porte et hiloires

Les seuils de porte devraient autant que possible être évités dans les zones à l'usage des passagers; s'ils sont absolument nécessaires, leur hauteur ne devrait pas dépasser 0,025m. Les hiloires au pont libre devraient être aussi basses que possible compte tenu des autres prescriptions en vigueur. Elles pourraient être remplacées par des bouches d'évacuation, protégées par une grille à mailles serrées se déversant à l'extérieur de la coque. Les seuils de porte et les hiloires d'une hauteur supérieure à 0,025 m devraient soit

³ Paragraphe 3 de l'Instruction de service No 22 (à l'exception de « cabinet de toilette spécialement aménagés » dans le par. 2 c) et « cabines spécialement aménagées » dans le par. 2 e)).

⁴ Paragraphe 15-6.14 de la Résolution No 61.

⁵ Il faut savoir qu'une personne en fauteuil roulant ne peut gravir une pente de plus de 1/20 (3°) sans l'aide d'autrui, et que même avec l'aide d'autrui il est très difficile de gravir une pente de plus de 1/4 (14°). Lorsque certains points d'accostage nécessitent une forte inclinaison de la passerelle de débarquement (par exemple 1/4), il y a lieu de limiter sa longueur à 2 m.

être amovibles, soit consister en un profilé de caoutchouc peu élevé et souple, soit enfin être franchissables au moyen d'une rampe mobile.

2.4 Escaliers et ascenseurs

2.4.1 Escaliers

Les escaliers ne devraient pas être trop raides (l'inclinaison maximum de ~~38°~~ **32°**⁶, si possible). ~~Les escaliers devraient être droits et orientés parallèlement à l'axe du bateau.~~ **Les escaliers en colimaçon ne sont pas autorisés et l'axe des escaliers ne doit pas être transversal à celui du bateau**⁷. Les marches devraient avoir une hauteur maximum de 0,18 m, et une profondeur minimum de 0,30 m **et une largeur utile d'au moins 0,90 m**⁸. Il importe tout particulièrement de veiller à ce que les marches soient antidérapantes et ne présentent pas d'irrégularités.

Aux abords immédiats des escaliers ou des marches, le revêtement de sol des ponts devrait être différent. **Les rampes, arêtes avant, au moins des premières et dernières marches, ainsi que les revêtements de sol aux extrémités des escaliers doivent être mis en évidence par l'utilisation de couleurs**⁹. Il est conseillé d'éviter des marches isolées dans les couloirs, en particulier devant ou derrière les portes.

2.4.2 Ascenseurs

Les ascenseurs devraient avoir les dimensions suivantes :

- Cabine: au moins 1,10 m de large et 1,40 m de profondeur.
- Porte : au moins 0,80 m de largeur utile (si possible porte coulissante ou télescopique).
- Tableau de commande : entre 0,90 et 1,20 m au-dessus du sol.
- Mains courantes : 0,90 m au-dessus du sol.

Un espace libre d'au moins 1,40 m x 1,40 m devrait être prévu devant la porte de l'ascenseur.

2.5 Mains courantes et garde-corps

La main courante des deux côtés des escaliers devrait être placée à une hauteur de 0,90 m au-dessus de l'arête avant des marches, suivre l'escalier sans interruption et se prolonger au-delà de l'escalier sur environ 0,30 m à ses deux extrémités **sans gêner le passage**¹⁰. Les barres de la main courante devraient être de section circulaire, d'un diamètre compris entre 0,04 et 0,05 m et séparées de la paroi d'au moins 0,06 m. À l'extrémité de la main courante, les barres devraient être recourbées **à l'écart du passage vers la paroi**.

En outre, des mains courantes devraient être prévues, aux fins de guidage et d'appui, sur les parois des couloirs et des superstructures du pont découvert, à une hauteur de 0,90 m au dessus du pont.

⁶ Art. 15-6.9 v) de la Résolution No 61.

⁷ Art. 15-6.9 v) de la Résolution No 61.

⁸ Art. 15-6.9 v) de la Résolution No 61.

⁹ Art. 15-6.9 v) de la Résolution No 61.

¹⁰ Art. 15-6.9 v) de la Résolution No 61.

Les parties du pont qui sont destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite et qui ne sont pas des espaces clos doivent être entourées d'un pavois solide ou d'un garde-corps d'une hauteur d'au moins 1,10 m¹¹.

~~La hauteur de la lisse de garde-corps devrait être d'au moins 1,1 m au dessus du pont.~~

2.6 Portes

À l'exception de celles donnant sur des couloirs, les portes des locaux à l'usage des passagers devraient s'ouvrir vers l'extérieur. En position ouverte, les portes devraient s'abaisser contre une paroi et pouvoir y être arrêtées.

Les portes spéciales, telles que les portes battantes ou tournantes, devraient être évitées. Sur les portes coulissantes, la glissière inférieure devrait être encastrée dans le sol. Les portes devraient avoir une largeur utile d'au moins 0,9 m pour permettre le passage aisé des fauteuils roulants. Afin de permettre l'accès aux portes du côté vers lequel elles s'ouvrent, un espace minimum de ~~0,5~~ **0,60** m¹² devrait être prévu entre l'arête intérieure du châssis côté serrure et la paroi perpendiculaire adjacente.

Il ne devrait pas être possible à des personnes non autorisées de fermer à clef ou de bloquer les portes des locaux à l'usage des passagers.

Les portes des W.-C. pour personnes à mobilité réduite devraient s'ouvrir vers l'extérieur ou être coulissantes. ~~Le mécanisme de verrouillage devrait être incorporé dans la poignée de la porte.~~

2.7 W.-C. et cabinets de toilette

Au moins un W.-C. et un cabinet de toilette devraient être accessibles aux personnes à mobilité réduite et adaptés à leurs besoins spécifiques. Les W.-C. adaptés aux personnes à mobilité réduite en fauteuil roulant devraient mesurer au moins 1,50 m par 1,82 m. La hauteur de la cuvette devrait être d'environ 0,40 m. Des poignées pour personnes à mobilité réduite devraient être installées sur les parois et il faudrait vérifier que les installations sont stables et solidement fixées. Le porte-papier de toilette devrait être facilement accessible et pouvoir être utilisé avec une seule main.

Un espace libre de 0,6 m de hauteur par 0,7 m de largeur devrait être prévu sous le lavabo. Le bord supérieur du lavabo devrait être placé à une hauteur comprise entre 0,8 et 0,85 m au-dessus du sol. Au besoin, le miroir devrait descendre jusqu'au lavabo.

2.8 Cabines et locaux publics

Les cabines réservées aux personnes à mobilité réduite devraient se trouver, si possible, sur le même pont, de préférence celui sur lequel se trouvent les locaux à l'usage des passagers. Elles devraient être situées au centre du bateau et être facilement accessibles. Les guichets publics (par exemple le bureau de renseignements et le guichet des billets) devraient être accessibles aux personnes à mobilité réduite en fauteuil roulant.

¹¹ Art.15-6.11 i) de la Résolution No 61. La proposition de la Fédération de Russie dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/9, par. g) de biffer la disposition concernant la hauteur d'un garde-corps de 1,10 m sous le prétexte qu'il s'agit d'une prescription générale obligatoire pour les bateaux à passagers est en contradiction avec le paragraphe 15-6.11 i) qui prescrit la hauteur générale de 1,00 m. Le Groupe de travail souhaitera peut être en conséquence, soit modifier cette prescription générale de 1,00 m dans le chapitre 15, soit tout simplement retenir la disposition de 1,10 m pour les ponts qui ne sont pas des espaces clos et qui sont destinés à une utilisation par des personnes à mobilité réduite.

¹² Art. 15-6.4 iv) de la Résolution No 61.

Les tables et les sièges devraient être installés de manière à ne pas se renverser lorsqu'ils servent d'appui. Sous les tables, un espace d'une hauteur de 0,70 m devrait être prévu pour le passage des jambes jusqu'au genou.

Si, dans les locaux à l'usage des passagers et sur le pont, les tables et les sièges sont fixés au sol de façon permanente, un certain nombre de sièges (1 pour 100 passagers mais au minimum 4) devraient être spécialement aménagés et réservés aux handicapés moteur.

2.9 Mesures destinées aux personnes souffrant d'allergie

L'ameublement devrait être autant que possible construit en matériaux ne provoquant pas d'allergie. Certains locaux devraient être interdits aux passagers accompagnés d'animaux à poils.

3. Information, communication et services

3.1 Marquages, indications, signalisation et éclairage

Les seuils, les rampes, les garde-corps et les mains courantes devraient être facilement reconnaissables au moyen de couleurs différentes.

Les salles et installations spécialement aménagées pour les personnes à mobilité réduite devraient être signalées au moyen des symboles prévus à cet effet par les règlements internationaux. Les panneaux indicateurs ou les panneaux contenant des consignes relatives au comportement à bord devraient être fixés aux parois et non pas aux portes. Les lettres devraient avoir une hauteur minimale de 0,015 m. Le texte ou le symbole devrait se détacher nettement du fond, qui devrait lui-même contraster clairement avec l'arrière-plan.

Les panneaux indiquant les issues de secours ou contenant des interdictions ou des consignes devraient pouvoir être éclairés de manière à être bien visibles. ~~Les escaliers et les zones accessibles aux personnes à mobilité réduite devraient être bien éclairés en tous temps. Pour l'éclairage artificiel, les tubes fluorescents du type lumière du jour sont préférables.~~

Un éclairage suffisant des zones destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite est indispensable, et cet éclairage doit satisfaire à des exigences plus strictes que celui prévu dans les autres zones destinées aux passagers¹³.

3.2 Haut-parleurs et installations d'appel

L'ensemble des ponts et cabines accessibles aux passagers devraient être desservis par un système de haut-parleurs. Ces derniers devraient être suffisamment puissants pour que les messages puissent être nettement distingués des bruits de fond (par exemple du bruit des machines ou des ventilateurs, etc.). ~~Les W.C. et les cabinets de toilette spécialement aménagés pour les personnes à mobilité réduite devraient être équipés d'un dispositif d'alarme approprié.~~

3.3 Renseignements

Des indications concernant les bureaux de renseignements et les possibilités d'assistance devraient être apposées en des endroits appropriés du bateau.

4. Sécurité

4.1 Dispositions générales

Si les prescriptions en vigueur ne prévoient pas les mesures de sécurité suivantes, ces mesures doivent faire l'objet d'une attention particulière.

¹³ Paragraphe 12 de l'Instruction de service No 22.

4.2 Débarquement

Les cabines à passagers spécialement aménagées pour les personnes à mobilité réduite ne devraient pas se trouver en dessous du pont servant au débarquement.

Chaque côté du pont **de franc-bord principal** devrait être équipé d'un emplacement pour le débarquement des passagers ayant une largeur utile minimum de 1,50 m.

Les locaux spécialement aménagés pour les personnes à mobilité réduite devraient être disposés de façon à permettre en tous temps d'évacuer sans encombre tous les passagers vers un pont ouvert et suffisamment grand, lequel devrait dans tous les cas comporter, pour les débarquements d'urgence, une ouverture de 1,00 m de largeur.

4.3 Installation d'alarme

Les locaux dans lesquels les personnes à mobilité réduite ne peuvent généralement pas être vues par l'équipage, le personnel de bord ou les passagers doivent être équipés d'une possibilité de déclencher une alarme. Tel est le cas dans les W.-C. et cabinets de toilette destinés à une utilisation par des personnes à mobilité réduite.

Dans les locaux destinés à une utilisation par des personnes à mobilité réduite, l'alarme destinée à alerter les passagers doit être adaptée et assurer une signalisation optique et acoustique appropriée.¹⁴

4.4 Protection spéciale contre le feu

Les carburants liquides ayant un point d'éclair inférieur ou égal à 55 °C ne devraient pas être utilisés sauf pour les moteurs hors-bord des canots de sauvetage.

Les salles des machines devraient être équipées d'une installation d'extinction appropriée installée à demeure et pouvant être mise en action depuis l'extérieur de la salle des machines.

Il devrait y avoir au moins deux pompes d'incendie indépendantes à bord, dont l'une devrait être installée à l'extérieur de la salle des machines principale. La puissance de chaque pompe ainsi que le nombre et la répartition des **bouches bornes** d'incendie devraient être tels que tout endroit du bateau puisse être atteint, à partir d'au moins deux d'entre elles situées en des endroits différents, avec dans chaque cas une seule longueur de **manche flexible**.

Les cloisons et les portes entre les couloirs et les cabines ainsi qu'entre les cabines, les parois et les portes des cages d'escalier reliant plus de deux ponts, ainsi que les plafonds et les revêtements des cloisons étanches devraient être **résistants au feu ignifugés**.

Sur les bateaux à cabines, tous les locaux et cabines à l'usage des passagers, de l'équipage et des autres membres du personnel devraient être équipés d'**installations de pulvérisation aspersion** appropriées. Les clapets **coupe-feu** prescrits pour les conduits d'aération et de ventilation devraient se fermer automatiquement dès que la température de l'air dans les conduits dépasse 70 °C. Ils devraient tout de même pouvoir être fermés manuellement **depuis un endroit occupé en permanence par des membres du personnel de bord ou de l'équipage**¹⁵.

¹⁴ Paragraphe 11 de l'Instruction de service No 22.

¹⁵ Art. 15-11.13 iv) de la Résolution No 61.

4.5 Dispositions supplémentaires

Les gilets de sauvetage devraient se trouver à portée de main en des endroits appropriés dans les accès aux issues. En outre, des gilets de sauvetage devraient être placés dans les cabines spécialement aménagées pour les personnes à mobilité réduite.

Les canots et radeaux de sauvetage pour les personnes à mobilité réduite doivent être signalés comme tels. Pour faciliter l'orientation des personnes souffrant d'une déficience visuelle ou auditive, des balises lumineuses et sonores doivent être installées à proximité des équipements de sauvetage.

Les canots et radeaux de sauvetage doivent être situés à proximité des emplacements occupés par des personnes à mobilité réduite. Il faut de plus prévoir la possibilité de faire passer ces personnes de leur fauteuil roulant dans les canots et les radeaux et de mettre ces derniers à l'eau¹⁶.

La période réglementée d'approvisionnement de l'énergie électrique de secours devrait être assurée ~~La génératrice électrique de secours devrait être conçue pour produire du courant pendant au moins soixante minutes.~~

Si la **source d'énergie électrique** ~~génératrice~~ de secours n'est pas installée au-dessus du pont de cloisonnement, la salle des machines **auxiliaires** et le local abritant la **source d'énergie électrique** ~~génératrice~~ de secours devraient être séparés **des locaux contigus** ~~l'un de l'autre par des cloisons au moins un compartiment ignifuge¹⁷ et étanches.~~

Un éclairage de secours **suffisant** devrait être prévu dans les **zones destinées à une utilisation par des personnes à mobilité réduite¹⁸ et dans ses cabines** ~~locaux et les cabines à l'usage des passagers.~~

~~Les bateaux devraient être équipés d'une installation d'alarme générale par des moyens à la fois optiques et acoustiques.~~

Les bateaux devraient être équipés d'une installation de radiotéléphonie pour la correspondance publique, les informations nautiques et les communications de bateau à bateau.

4.6 Consignes de sécurité

Un dossier ~~Les consignes~~ de sécurité à l'intention de l'équipage **et du personnel de bord¹⁹** devraient préciser les mesures de sécurité particulières à appliquer, en cas d'urgence, en faveur des personnes à mobilité réduite.

Le plan de sécurité doit indiquer clairement et précisément les zones destinées à être utilisées par des personnes à mobilité réduite²⁰.

Le plan de sécurité et le plan du bateau, qui sont affichés dans les zones destinées aux personnes à mobilité réduite, doivent pouvoir être lus, dans la mesure

¹⁶ Texte proposé par la Fédération de Russie.

¹⁷ Selon la proposition de la Fédération de Russie dans ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/9, par. m). Il faut noter néanmoins que le terme «ignifuge» n'est pas utilisé dans l'annexe à la Résolution No.61. Il est donc proposé de remplacer la fin de cet alinéa par le texte suivant : «... **devraient être séparés des locaux contigus par des cloisons résistant au feu et étanches à l'eau**».

¹⁸ Art. 15-10.4 de la Résolution No.61.

¹⁹ Art. 15-13.1 de la Résolution No.61.

²⁰ Art. 15-13.2 de la Résolution No 61.

du possible, aussi par des personnes malvoyantes, et être disposés à une hauteur telle que les personnes en fauteuil roulant puissent aussi les lire²¹.

²¹ Paragraphe 15 de l'Instruction administrative No 22.