

Règle CIPA n° 24

(adoptée le 27 mai 2014 au terme de la séance à Bâle – édition 2017)

Voies d'évacuation et de sauvetage sur les installations de transbordement de marchandises dangereuses dans la navigation intérieure

Selon l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), en cas de chargement ou de déchargement de marchandises dangereuses, le chargeur ou le remplisseur ainsi que le déchargeur ont l'obligation de s'assurer que les installations à terre sont équipées d'un ou deux moyens d'évacuation du bateau en cas d'urgence (Chap. 1.4 – Obligations de sécurité des intervenants ADN).

Remarque : l'ADN définit les termes suivants :

- *Le chargeur est l'entreprise qui charge les marchandises dangereuses emballées ou les conteneurs dans ou sur un bateau.*
- *Le remplisseur est l'entreprise qui remplit les marchandises dangereuses dans une citerne à cargaison ou dans un bateau pour le transport en vrac.*
- *Le déchargeur est l'entreprise qui enlève des conteneurs ou des marchandises dangereuses emballées d'un bateau, qui décharge des marchandises dangereuses d'une citerne à cargaison ou d'un bateau pour le transport en vrac, ou encore qui enlève un véhicule d'un bateau.*

L'ADN fixe un niveau de sécurité reconnu limitant l'utilisation des canots présents à bord comme moyens d'évacuation dans le cadre du transbordement de marchandises dangereuses dans la navigation intérieure. L'utilisation de ces canots demeure autorisée uniquement pour les marchandises dangereuses suivantes :

- classe 3 groupe d'emballage III – liquides inflammables ayant un point d'éclair $\geq 23\text{ °C}$ et $\leq 61\text{ °C}$, p. ex. diesel ;
- classe 8 – matières corrosives, p. ex. acide sulfurique ;
- classe 9 – matières et objets dangereux divers, p. ex. amiante.

Le CIPA considère que ces prescriptions permettent d'atteindre un niveau de sécurité suffisant pour ces types de marchandises dangereuses et les approuve.

Le CIPA constate toutefois aussi qu'il n'est pas possible d'atteindre un niveau de sécurité suffisant si, pour toutes les autres marchandises dangereuses, le deuxième moyen d'évacuation doit être fourni par le transporteur (armateur ou batelier). Les embarcations de sauvetage, en particulier, ne sont pas adaptées pour amener une équipe de secours à bord en cas d'urgence. De même, certaines situations, comme le risque d'explosion sur un bateau de navigation intérieure, rendent impossible l'organisation d'une intervention de sauvetage à l'aide de bateaux d'évacuation, car ceux-ci ne pourraient pas accoster sans risquer la vie d'autres personnes.

Du point de vue du CIPA, les refuges et zones de sécurité à bord mentionnés dans l'ADN ne sont pas adaptés non plus pour protéger efficacement les membres de l'équipage en cas d'incident sur un bateau de navigation intérieure.

Afin de garantir un niveau de sécurité homogène sur les bateaux de transport de marchandises dangereuses et sur les installations de transbordement, le CIPA recommande aux autorités compétentes, aux compagnies d'assurance-accidents et aux organisations d'employeurs et de travailleurs de veiller au respect des normes de sécurité relatives à la conception des installations de transbordement de marchandises dangereuses dans la navigation intérieure appelées ci-après.

1. Situation initiale

Les exigences formulées dans l'ADN 2017 autorisent la mise en place, pour toutes les marchandises dangereuses, d'une seule voie d'évacuation appropriée au lieu de deux. En outre, l'accord ne détermine pas où les voies d'évacuation doivent mener, p. ex. jusqu'à un point de ralliement à terre, et ne définit pas non plus que ces voies d'évacuation doivent aussi pouvoir servir de voies de sauvetage.

L'ADN 2015 permet par ailleurs, pour toutes les marchandises dangereuses, de considérer une embarcation de sauvetage ou un bateau d'évacuation comme une des deux voies d'évacuation appropriées. Cela revient à supprimer l'obligation d'équiper les installations à terre d'une deuxième voie d'évacuation appropriée pour assurer le sauvetage des membres de l'équipage.

Abstraction faite de ces éléments, le droit du travail exige toutefois des entreprises (c'est-à-dire des chargeurs, des remplisseurs et des déchargeurs) non seulement de veiller à la sécurité de leurs collaborateurs sur les lieux de travail, mais aussi de protéger les tiers (p. ex. les bateliers, les entreprises de montage, les fournisseurs et les clients). Ces entreprises doivent donc prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir les premiers secours, la protection incendie et l'évacuation.

2. Justification

Pour diverses raisons, le CIPA considère que, pour les marchandises dangereuses autres que celles faisant partie des classes citées ci-dessus, ni le canot présent à bord ni l'embarcation de sauvetage ou le bateau d'évacuation ne conviennent pour évacuer les membres de l'équipage en cas d'urgence.

Les motifs invoqués sont les suivants :

- Selon la Liste de contrôle ADN, il doit être possible d'accéder à bord ou de quitter le bateau à tout moment. L'utilisation d'un bateau comme voie d'évacuation ne permet pas de remplir cette exigence, car ce dernier se trouve soit à bord soit à terre.
- Dans le cas de liquides en feu à la surface de l'eau, il n'est possible d'utiliser un bateau que de façon très restreinte. Il faut en effet que celui-ci dispose d'équipements suffisants pour naviguer en cas d'incendie, et que l'équipage soit formé en conséquence. Ces conditions ne peuvent pas toujours être réunies.
- Le fait d'exiger des membres d'équipage qu'ils demeurent cloîtrés dans les refuges ou les zones de sécurité à bord pendant une durée pouvant aller jusqu'à 60 minutes pose un grave problème éthique.
- En raison de la hauteur de bord élevée des bateaux vides ou en partie déchargés, l'accès au bateau est parfois difficile.
- Selon le type de bateau, il est parfois impossible de faire venir les secours ou une aide spéciale à bord depuis la terre.

- L'évacuation en bateau dure trop longtemps, en particulier en cas d'échappement de gaz toxiques.

3. Exigences

Le CIPA considère que, pour les marchandises dangereuses autres que celles faisant partie des classes citées ci-dessus, il faut prévoir au minimum deux voies d'évacuation et de sauvetage appropriées sur l'installation de transbordement, de manière à ce que l'une de ces voies soit accessible depuis l'avant et l'arrière du bateau. Selon le type de marchandises dangereuses et de transbordement et selon le type et l'emplacement de l'installation de transbordement, ces voies peuvent être aménagées de différentes manières. Lors de l'aménagement de voies d'évacuation et de sauvetage appropriées, il faut toutefois respecter au moins les conditions suivantes :

- prévoir la possibilité de quitter rapidement le bateau et de se rendre dans un endroit sécurisé sans devoir préparer les embarcations de sauvetage ou attendre les bateaux d'évacuation ;
- s'assurer que la voie d'évacuation soit clairement identifiable de bout en bout, même dans l'obscurité ;
- garantir l'accès à la voie d'évacuation quels que soient la longueur du bateau, le niveau d'eau et les profondeurs de déchargement ;
- garantir la protection incendie nécessaire pour permettre l'accès même en cas d'incendie (éléments coupe-feu et systèmes anti-incendie) ;
- garantir un accès rapide et sécurisé au bateau pour les équipes de secours et le transport du matériel nécessaire depuis la terre.

4. Mise en œuvre

Pour la mise en œuvre des mesures, il faut opérer une distinction entre les installations de transbordement existantes et les nouvelles installations. Les exigences ci-dessus doivent toutefois être respectées dans les deux cas. Les installations existantes doivent être complétées de la manière suivante :

- mise en place ultérieure d'appontements, passerelles ou tours escaliers, le cas échéant également sur de nouveaux ducs-d'Albe ;
- aménagement de constructions mobiles pouvant être mises à disposition et approchées du bateau depuis l'installation terrestre.

Exemples d'aménagements ultérieurs : voir en annexe.

Autres documents de référence :

- Règle CIPA n° 1 « Chargement et déchargement de marchandises dangereuses sur ou à partir de bateaux de navigation intérieure »
- Règle CIPA n° 21 « Exigences liées aux établissements flottants »
- Règle CIPA n° 22 « Exigences en matière de signalisation de sécurité et de santé sur les bateaux et les établissements flottants »
- EN 14329 « Bateaux de navigation intérieure – Arrangement de mouillages et d'installation de transbordement »

Annexes

Exemples
d'aménagements ultérieurs (deuxième voie d'évacuation et de sauvetage)

1. Installation ultérieure d'appontements, passerelles et tours escaliers



Port pétrolier de Karlsruhe (2012)

2. Aménagement de constructions mobiles pouvant être mises à disposition et approchées du bateau depuis l'installation terrestre



Port de Hambourg (Rethe) (2012)

3. Nouvelle construction de ducs-d'Albe et de passerelles de débarquement d'un écartement approprié (port fluvial sur les rives canalisées du Rhin, sans variation significative du niveau des eaux).



Port rhénan de Bâle (2014)