NATIONS
UNIES

E

Conseil Économique
et Social

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/151
25 octobre 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS
Groupe de travail des transports par voie navigable
(Quarante-troisième session, 25-27 octobre 1999)

DÉCISIONS PRISES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL À SA QUARANTE-TROISIÈME SESSION

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail des transports par voie navigable a tenu sa quarante-troisième session du 25 au 27 octobre 1999. Les représentants des pays suivants ont participé à ses travaux : Allemagne, Autriche, Bulgarie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Pays-Bas, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Suisse, Ukraine. La Commission européenne était aussi représentée. Les organisations intergouvernementales suivantes ont participé à la session : Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et Commission du Danube (CD). Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées : Alliance internationale de tourisme (AIT), Association européenne de navigation de plaisance (EBA) et Organisation internationale de normalisation (ISO).

PRÉSIDENCE DE LA SESSION

2. M. C. Hofhuizen (Pays-Bas) a présidé la session du Groupe de travail.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

3. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/SC.3/149). Sur une proposition du représentant de l'AIT, il a été décidé d'examiner, dans le cadre du point 6 a) "Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)", la question de l'élaboration éventuelle d'un projet d'accord européen sur un réseau de voies navigables pour la navigation de plaisance (APN).

GE.99-24223 (F)

ACTIVITÉS DES ORGANES DE LA CEE INTÉRESSANT LE GROUPE DE TRAVAIL

a) Commission économique pour l'Europe

Documents : E/1999/37–E/ECE/1374.

4. Le Groupe de travail a pris note du rapport de la Commission économique pour l'Europe sur sa cinquante–quatrième session (24 avril – 6 mai 1999) concernant en particulier : i) la participation de la CEE au redressement de l'Europe du Sud–Est après le règlement du conflit de Yougoslavie (E/1999/37–E/ECE/1374, par. 19); ii) les activités opérationnelles de la Commission (E/1998/37–E/ECE/1374, par. 21 à 26); et iii) les travaux du Groupe d'experts de la CEE sur le programme de travail (E/1998/37–E/ECE/1374, par. 27).

b) Comité des transports intérieurs et autres organes de la CEE

Documents : ECE/TRANS/128; TRANS/AC.6/18/Add.1; TRANS/WP.15/AC.2/4 et TRANS/WP.24/83.

5. Le Groupe de travail a été informé et a pris note des décisions prises par le Comité à sa soixante et unième session ayant une incidence sur les activités du Groupe de travail SC.3. Il a été convenu que la révision du "Livre bleu" envisagée pour 2002 porterait non seulement sur le réseau AGN mais aussi sur le réseau couvert par le Protocole de 1997 sur le transport combiné par voie navigable relatif à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), comme l'avait proposé le Groupe de travail WP.24 (TRANS/WP.24/83, par. 27). Le Groupe de travail a aussi été informé et a pris note du fait que le Groupe de travail spécial chargé de rédiger un accord européen concernant le transport international des marchandises dangereuses par voie navigable avait terminé ses travaux sur le projet d'accord, que son texte définitif serait publié avant la fin de 1999 sous la cote TRANS/AC.6/20/Add.1, et que la conférence diplomatique devant adopter l'Accord se tiendrait à Genève du 22 au 26 mai 2000.

SUIVI DE LA CONFÉRENCE RÉGIONALE DE 1997 SUR LES TRANSPORTS ET L'ENVIRONNEMENT

Documents : JMTE/1999/6; ECE/TRANS/CONF./3/Final; TRANS/SC.3/1999/1 et Add.1; TRANS/SC.3/1998/8 et Add.1 et 2.

6. Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur les mesures éventuelles à prendre pour réduire la pollution atmosphérique par les bateaux de navigation intérieure sur la base d'une documentation transmise par la CCNR, l'Association internationale permanente des congrès de navigation (AIPCN) et l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Le Groupe de travail a considéré que si, pour le moment, d'une façon générale, la navigation intérieure pouvait être considérée comme moins nuisible pour l'environnement que d'autres modes de transports intérieurs, cet avantage risquait dans l'avenir de se réduire et que la navigation intérieure risquait même d'être dépassée par d'autres modes de transport si aucune mesure n'était prise dès maintenant, étant donné en particulier la durée de service très longue des bateaux de navigation intérieure.

7. Il a donc été décidé de prier le Groupe de travail SC.3/WP.3 d'inscrire à son ordre du jour un nouveau point intitulé : "Examen de mesures visant à prévenir la pollution atmosphérique par les bateaux de navigation intérieure". Le SC.3/WP.3 devrait dans cette tâche tenir compte des travaux effectués sur cette question dans le cadre d'autres organisations internationales compétentes comme la CE, la CCNR, l'OMI, l'AIPCN et l'ISO.

8. Les délégations de la France et de la Fédération de Russie ont informé le Groupe de travail des études en cours dans leurs pays sur les problèmes liés à la réduction de la pollution atmosphérique par les bateaux de navigation intérieure et l'uniformisation des limites fixées aux émissions de gaz polluants, et elles ont proposé de communiquer les résultats de leurs études au SC.3.

9. Le représentant de l'EBA a informé le Groupe de travail qu'en août 1999 le Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation maritime internationale (OMI) avait interdit l'utilisation sur tous les bateaux des peintures antisalissures contenant toute matière organostannique. Cette interdiction signifiait que ce type de revêtement ne serait plus autorisé après 2003 et que toutes les traces devraient être éliminées d'ici 2008. En outre, certains pays avaient interdit l'utilisation d'autres substances (biocides, cuivre, et toutes matières toxiques) dans les eaux douces de leur territoire. Il a ajouté qu'il n'y avait toutefois aujourd'hui aucune autre solution de remplacement possible pour empêcher l'encrassement des bateaux par les organismes parasites, ce qui pourrait entraîner une consommation supplémentaire de carburant, polluer davantage l'air, voire même déboucher sur une situation moins maîtrisable et, partant, plus dangereuse. Le Groupe de travail a pris note de ces renseignements et décidé de suivre l'évolution de la situation relative à l'utilisation de peintures antisalissures sur les bateaux de navigation intérieure.

ÉTUDE DE LA SITUATION ACTUELLE ET DES TENDANCES DES TRANSPORTS PAR VOIE NAVIGABLE DANS LES PAYS MEMBRES

Documents : TRANS/SC.3/1999/2; TRANS/SC.3/1999/3 et TRANS/SC.3/1999/4.

10. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen d'une proposition de la délégation ukrainienne tendant à entreprendre la rédaction d'un guide des "Transports par voie navigable en Europe", sur la base d'un avant–projet révisé et développé, établi par cette délégation (TRANS/SC.3/1999/3). Au cours de l'échange de vues qui a eu lieu sur cette question, quelques délégations ont exprimé des doutes sur l'opportunité de la préparation d'une telle publication étant donné qu'il existe en Europe des publications analogues, très détaillées, établies sur une base commerciale par des entreprises privées (comme l'annuaire WESKA, dont le champ d'application cependant était limité aux voies navigables et aux ports d'Europe occidentale). On a aussi considéré que ce guide risquait d'être très rapidement périmé et qu'il nécessiterait un effort considérable de la part des gouvernements des pays membres pour la collecte et la présentation de données. Le représentant de l'Ukraine a fait valoir cependant que le guide proposé pourrait être limité principalement à des données de base relatives aux instruments juridiques nationaux et internationaux qui régissent la navigation sur des voies navigables précises et qu'il n'entrerait pas dans les détails de caractère éphémère. Il a proposé

d'établir pour la prochaine session du Groupe de travail un modèle de questionnaire qui serait distribué aux gouvernements des pays membres afin que le Groupe de travail puisse évaluer le volume de travail imposé aux gouvernements par la collecte et la présentation de données pour le guide, ainsi que des propositions sur l'organisation possible des travaux concernant ce projet.

11. Après l'échange de vues sur cette question, le Groupe de travail a remercié la délégation ukrainienne du document qu'elle avait préparé et, étant donné que ce dernier avait été distribué tardivement, il a convenu d'inviter les gouvernements qui ne l'auraient pas encore fait à l'étudier de façon plus approfondie et à communiquer au secrétariat leurs avis et leurs commentaires sur la proposition révisée de l'Ukraine **avant le 1er juillet 2000**. Le Groupe de travail a décidé de revenir sur cette question à sa prochaine session afin de se prononcer de façon définitive sur la nécessité d'entreprendre l'élaboration du guide.

12. Le représentant de la Commission du Danube a informé le Groupe de travail de la situation très critique en ce qui concerne le régime de liberté de navigation sur le Danube; en fait, le trafic était complètement arrêté sur la section yougoslave de ce fleuve international. Il a appelé l'attention sur la décision et la déclaration adoptées par son organisation à ce sujet à la cinquante-septième session de la Commission du Danube (TRANS/SC.3/1999/4). Il a souligné, en particulier, que la Commission du Danube, organe responsable de la sécurité des conditions de navigation sur le Danube, n'avait pas les moyens financiers nécessaires pour faire enlever les décombres des ponts détruits au cours du conflit armé en Yougoslavie afin de dégager le chenal navigable, et que les travaux relatifs à ce dégagement devaient être effectués avant la saison d'hiver pour éviter les problèmes dus à la glace et aux crues rencontrés à cette saison.

13. Le représentant de l'Autriche, M. Vorderwinkler, a informé le Groupe de travail des résultats des travaux du Groupe d'experts de la Commission du Danube sur l'état du chenal navigable en Yougoslavie, qui avait tenu sa plus récente (troisième) réunion à Novi Sad (Yougoslavie) en juillet 1999; ayant étudié tous les facteurs relatifs à l'arrêt de la navigation sur la section yougoslave du Danube, le Groupe d'experts était parvenu aux conclusions suivantes :

- L'arrêt de la navigation était dû principalement à la destruction de trois ponts sur le Danube à Novi Sad. En outre, il existait un risque qu'à la suite des opérations militaires, il subsiste des mines non explosées dans le lit du fleuve sur son tronçon yougoslave;

- Pour rétablir la navigation, cette section du fleuve devait être dégagée des décombres des ponts avant la saison d'hiver;

- Le coût de l'opération de dégagement était évalué à 14 millions d'euros environ. Dix millions d'euros supplémentaires seraient nécessaires pour construire un pont provisoire à la place des trois ponts détruits, pour le trafic routier, ferroviaire et piétonnier.

14. Les représentants de la Bulgarie, de la Slovaquie et de l'Ukraine, appuyés par le représentant de la Commission du Danube, ont insisté sur la situation catastrophique de leurs entreprises de navigation intérieure, qui subissaient d'importantes pertes du fait de l'arrêt de la navigation empruntant la section yougoslave du fleuve.

15. Le Groupe de travail a exprimé ses préoccupations devant la situation causée par l'arrêt prolongé de navigation par la section yougoslave du Danube et il a accueilli avec satisfaction les efforts entrepris par la Commission du Danube et les gouvernements de ses pays membres en vue de dégager le plus tôt possible le chenal navigable sur cette section du Danube. Il a exprimé l'espoir que les organisations internationales intéressées et, en particulier, l'Union européenne, pourraient apporter une aide notamment financière à la Commission du Danube pour qu'elle puisse s'acquitter de ses fonctions conformément à la Convention de 1948 relative au régime de la navigation sur le Danube. L'article 4 de ladite Convention en particulier, stipule que cet organe intergouvernemental doit effectuer les travaux nécessaires pour maintenir des conditions de navigation normales dans le cas où un État danubien n'est pas en mesure d'entreprendre les travaux requis.

ÉCHANGE D'INFORMATIONS SUR LES MESURES VISANT À PROMOUVOIR LES TRANSPORTS PAR VOIE NAVIGABLE

Documents : TRANS/SC.3/1998/11 et TRANS/SC.3/1999/14.

16. Le Groupe de travail a eu un échange de vues préliminaire sur le projet de résolution du Comité des transports intérieurs concernant les mesures visant à promouvoir le transport par voie navigable (TRANS/SC.3/1999/14), élaboré par le secrétariat à la demande du Groupe de travail (TRANS/SC.3/146, par. 13).

17. Le représentant de la Hongrie a été d'avis que, d'une manière générale, le projet pourrait devenir un instrument important pour la promotion de la navigation intérieure dans la région de la CEE. Il estimait toutefois que le point 5 de l'article du projet introduit par le mot "Invite" (libéralisation des marchés nationaux de la navigation intérieure) ne serait éventuellement acceptable que s'il était complété par certaines conditions préalables comme l'harmonisation des prescriptions techniques et des dispositions de sécurité et celle des mesures prises pour restructurer la flotte fluviale du point de vue de la capacité, etc.

18. Le représentant des Pays-Bas a posé la question de savoir si la disposition contenue dans le point 1 de l'article introduit par le mot "Demande" (harmonisation des prescriptions techniques et de sécurité) ne risquait pas d'empiéter sur les compétences de la Commission européenne. À son avis, elle pouvait rendre impossible aux gouvernements, à titre individuel, en tant que membres de l'Union européenne, l'adhésion aux prescriptions paneuropéennes techniques et de sécurité de la navigation envisagée par le projet. Il a exprimé les mêmes doutes au sujet de la disposition contenue dans le point 4 du même article (institution d'un marché paneuropéen intégré de la navigation intérieure). Il considérait en outre que la disposition contenue dans le point 2 de l'article introduit par le mot "Invite" était sans doute redondante étant donné que l'application de l'AGN par les États qui y étaient

Parties était implicite. Quant au point 3, l'invitation faite aux gouvernements à prendre les mesures nécessaires en vue de rétablir la navigation sur le Danube, elle risquait d'être périmée à la date d'adoption du projet par le Comité des transports intérieurs et devrait par conséquent être supprimée.

19. La délégation française a noté que le point 3 de l'article commençant par le mot "Demande" laissait entendre que l'inventaire des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes devrait être imposé aux gouvernements des pays membres et non établi par ces derniers. Tous les goulets d'étranglement et les liaisons manquantes étant énumérés dans l'AGN et/ou le "Livre bleu", ce point semblait formulé de manière excessive et pourrait peut—être être modifié pour mieux correspondre à la réalité.

20. Le représentant de la Commission européenne s'est félicité des efforts et des progrès accomplis par le Groupe de travail dans l'harmonisation au niveau paneuropéen des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure. Il a déclaré que la CE avait tiré profit des travaux du SC.3 dans ses domaines d'activité ainsi que des travaux et de l'expérience de la CCNR et de la Commission du Danube. Il jugeait que le projet de résolution allait dans la bonne direction, mais qu'il devait également tenir compte des obligations des gouvernements des pays membres de l'Union européenne vis—à—vis de la législation correspondante de l'UE ainsi que du processus d'élargissement en cours.

21. Enfin, le Groupe de travail a remercié le secrétariat de ses travaux et a invité les gouvernements à étudier le projet de résolution afin de communiquer au secrétariat **avant le 1er juillet 2000** leurs observations et propositions d'améliorations éventuelles. Il a décidé de revenir sur l'examen de cette question à sa prochaine session en tenant compte de ces observations et propositions.

INFRASTRUCTURE DES VOIES NAVIGABLES

a) Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)

Documents : ECE/TRANS/120; TRANS/SC.3/WP.3/1999/22.

22. Le Groupe de travail a été informé de la situation de l'AGN, qui était entré en vigueur le 26 juillet 1999. Les représentants de l'Allemagne et de la Fédération de Russie ont informé le Groupe de travail que des démarches préliminaires internes avaient été engagées dans leur pays en vue d'adhérer à l'Accord, si tout allait bien dans un avenir proche. La représentante de la France a fait savoir que son Gouvernement avait l'intention d'entreprendre la procédure de ratification de cet accord le plus tôt possible. Le Groupe de travail a pris note de ces informations et invité instamment les gouvernements qui ne l'avaient pas encore fait à prendre les mesures nécessaires pour que leur pays devienne partie à l'Accord. Il a été souligné, à ce sujet, que la tâche des États qui étaient déjà Parties contractantes à l'AGN pour aménager certaines voies navigables E aurait été grandement facilitée si elle avait pu être entreprise en coopération avec les autres États dont le territoire était traversé par ces voies navigables.

23. Le Groupe de travail a examiné la proposition du Gouvernement finlandais concernant la rectification d'une légère erreur technique dans le texte de l'AGN, tel qu'il était présenté dans le document TRANS/SC.3/WP.3/1999/22 et avait été approuvé par le Groupe de travail SC.3/WP.3, et il a prié le secrétariat de publier, sous la cote ECE/TRANS/120/Corr.1, le rectificatif voulu au texte de l'Accord.

24. Le Groupe de travail a estimé que la nécessité de mettre sur pied une réunion spéciale sur l'application de l'AGN devrait être examinée lorsque des propositions officielles d'amendement à l'Accord seraient présentées.

25. Le Groupe de travail a examiné en détail la proposition du représentant de l'AIT, appuyée par le représentant de l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA), sur l'élaboration éventuelle par le SC.3 du projet d'Accord européen sur le réseau de navigation de plaisance (AGNP) et a décidé d'inviter l'AIT et d'autres organisations non gouvernementales intéressées à présenter à sa prochaine session une proposition écrite détaillée qui présente clairement les objectifs du projet, les moyens pratiques de sa réalisation et la structure éventuelle du futur projet d'instrument. Il a été décidé de reprendre l'examen de cette question lors de la quarante—quatrième session du Groupe de travail, compte tenu en particulier du document que l'AIT établirait et soumettrait.

b) Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E ("Livre bleu")

Documents : TRANS/SC.3/144 et Add.1 (projet); TRANS/SC.3/1999/5.

26. Il a été rappelé que, à sa quarante—deuxième session, le Groupe de travail, se fondant sur l'élément 02.6.1 c) de son programme de travail, avait décidé de dresser l'inventaire des projets prioritaires visant à achever les liaisons manquantes et à éliminer les goulets d'étranglement du réseau de voies navigables E constituant une entrave aux transports internationaux par voie navigable et prié les gouvernements de communiquer au secrétariat des renseignements sur l'ordre de priorité ainsi que, lorsque cela était possible, sur le calendrier prévu des projets relatifs à leurs voies navigables E mentionnés à la section 3 du "Livre bleu" (TRANS/SC.3/146, par. 15 et 16).

27. Le Groupe de travail a constaté que les réponses reçues jusqu'ici des gouvernements (TRANS/SC.3/1999/5) étaient loin d'être complètes. Certaines délégations ont fait savoir que dans certains cas il n'était pas possible de satisfaire à la demande du Groupe de travail, soit faute de ressources pour la réalisation de projets particuliers, soit parce qu'il était difficile de définir l'ordre exact des priorités étant donné l'évolution de la politique des pouvoirs publics à ce sujet, du fait, en particulier, de la pression des mouvements écologiques.

28. Le Groupe de travail a de nouveau invité les gouvernements à communiquer au secrétariat **avant le 1er juillet 2000** des renseignements pertinents sur leurs plans et sur les mesures qu'ils envisageaient de prendre pour réaliser les liaisons manquantes et éliminer les goulets d'étranglement visés à la section 3 du "Livre bleu".

29. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/SC.3/144/Add.1 (projet), établi par le secrétariat en anglais seulement et qui contenait les modifications aux paramètres des voies navigables et ports E énoncés dans le "Livre bleu", et invité les gouvernements à continuer de tenir le secrétariat informé des modifications éventuelles à apporter aux données relatives à leurs voies navigables et à leurs ports E. Lorsqu'ils le feraient, les gouvernements ont été priés de s'en tenir à la présentation convenue et à la signification des paramètres particuliers à indiquer dans les tableaux 1 à 3 du "Livre bleu".

c) Mise à jour de la carte des voies navigables européennes

Document : Carte des voies navigables européennes.

30. Le Groupe de travail a noté avec satisfaction que le secrétariat avait publié la version mise à jour de la carte des voies navigables européennes qui, selon les instructions du SC.3, portait à son verso la carte des tirants d'eau et la carte des zones de navigation aux fins de l'application de la résolution No 17 révisée. Les gouvernements ont été priés d'informer le secrétariat de toute omission, ou des corrections à apporter éventuellement aux cartes, si possible **avant le ler juillet 2000** pour qu'il en soit tenu compte lors de la préparation d'une nouvelle mise à jour des cartes à l'avenir.

31. Le secrétariat a aussi été prié de continuer d'étudier la possibilité d'établir une carte électronique des voies de navigation intérieure européennes (compte tenu particulièrement des incidences financières), qui incorpore également les données prises en compte dans les cartes actuellement établies, ainsi que toute autre information pertinente contenue, en particulier, dans le "Livre bleu", et de faire rapport au Groupe de travail à ses prochaines sessions.

ACTIVITÉS DU GROUPE DE TRAVAIL DE L'UNIFICATION DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES ET DE SÉCURITÉ EN NAVIGATION INTÉRIEURE

Documents : TRANS/SC.3/WP.3/35; TRANS/SC.3/WP.3/36.

a) Amendement aux Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe à la résolution No 17 révisée)

Document : TRANS/SC.3/1999/6.

32. Le Groupe de travail SC.3 a été informé par le Président du Groupe de travail SC.3/WP.3, M. Van Doorn (Pays—Bas), et par le secrétariat des progrès accomplis par le SC.3/WP.3 sur cette question, et il a approuvé les décisions prises par le Groupe de travail SC.3/WP.3 à sa dix—septième session, telles qu'elles figurent aux paragraphes 4 à 11 et à l'annexe 1 du document TRANS/SC.3/WP.3/35. Les gouvernements ont été priés de présenter au secrétariat **avant le 1er décembre 1999** leurs observations et propositions sur : i) une structure éventuelle de l'annexe modifiée à la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/WP.3/1999/1); et ii) un projet de chapitres modifiés de l'annexe tel qu'il figure dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/1999/1 et Add.1 et 2 (chap. 3, 4 et 6) et TRANS/SC.3/WP.3/1998/28 (chap. 2 et 5).

33. Le Groupe de travail a approuvé le texte du projet de rectificatif à l'annexe de la résolution No 38 sur les dispositifs d'accouplement tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/1999/6 et a prié le secrétariat de publier un document officiel sous la cote TRANS/SC.3/104/Add.3/Corr.1.

b) Unification des procédures et règles concernant la visite des bateaux de navigation intérieure

Document : TRANS/SC.3/1999/7.

34. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet de résolution modifiant l'annexe à la résolution No 17 révisée, intitulée "Procédures et règles concernant la visite des bateaux de navigation intérieure", tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/1999/7, et il l'a adopté en tant que résolution No 42.

c) Mise à jour du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)

Documents : TRANS/SC.3/1999/8 et Add.1 et 2.

35. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet de résolution modifiant le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) en ce qui concerne le chapitre 3 et l'annexe 3, tels qu'ils figurent, respectivement, dans les documents TRANS/SC.3/1999/8 et Add.1, et il l'a adopté en tant que résolution No 45, sous réserve de ce qui suit :

i) Le texte des notes concernant les articles 3.08 1) c), 3.10 1) a), 3.14 et 3.16 ne devrait pas contenir de crochets et devrait faire référence aux autorités compétentes du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la République de Moldova et de l'Ukraine;

ii) Le texte de l'annexe 3 modifiée, tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/1999/8/Add.1, ainsi que celui des amendements aux annexes 7, 8, 9, 10 et 11 figurant à la fin du document TRANS/SC.3/1999/8/Add.2, devraient être examinés et approuvés par le Groupe de travail SC.3/WP.3 à sa vingtième session, et publié par le secrétariat en tant que série de pages de remplacement de la version à feuillets mobiles du CEVNI révisé (TRANS/SC.3/115/Rev.1).

36. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet de résolution modifiant le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) en ce qui concerne les annexes 4 et 5 (TRANS/SC.3/1999/8/Add.2) et, bien que le texte du projet de résolution n'ait semblé poser aucun problème à la majorité des délégations, il a approuvé la proposition de la délégation de la Fédération de Russie de le renvoyer au Groupe de travail SC.3/WP.3, en lui demandant d'essayer à nouveau de trouver une solution aux problèmes soulevés par la délégation de la Fédération de Russie en ce qui concerne les chromaticités limites des différentes couleurs de feux sur les bateaux. Ladite délégation a été invitée à formuler des propositions concrètes sur une éventuelle modification du texte du projet de résolution et à les transmettre au secrétariat en temps utile pour la vingtième session du Groupe de travail SC.3/WP.3.

d) Équipement obligatoire en installations de radiotéléphonie des bateaux effectuant des opérations de transport international

Document : TRANS/SC.3/1999/9.

37. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet de résolution modifiant le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) en ce qui concerne le chapitre 4.04 "Radiotéléphonie", tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/1999/9, et l'a adopté en tant que résolution No 43.

38. Le représentant de l'EBA a informé le Groupe de travail de la résolution adoptée récemment par l'OMI qui stipule que seul le matériel radio compatible avec le Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) recevrait dans l'avenir une homologation de type. Cela signifiait que toutes les homologations de type actuellement en vigueur pour les stations radio marines VHF seraient retirées à l'exception de celles qui sont compatibles avec le système SMDSM. Ceci pourrait être problématique pour les bateaux de navigation intérieure qui, en vertu du CEVNI, sont censés être équipés de stations radio VHF. Le Groupe de travail a invité le représentant de l'EBA à communiquer au SC.3/WP.3 une proposition par écrit à ce sujet afin de permettre au Groupe de travail d'étudier la question.

e) Prescriptions concernant la prévention de la pollution par les bateaux

Documents : TRANS/SC.3/150; TRANS/SC.3/1999/10.

39. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet de résolution modifiant le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) avec un nouveau chapitre 9 intitulé "Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux", tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/1999/10 et l'a adopté en tant que résolution No 44 sous réserve des modifications suivantes :

i) Les améliorations de forme proposées par le secrétariat dans les notes de bas de page relatives au projet intitulées "notes du secrétariat" devraient être approuvées;

ii) Dans la version française, l'article 9.04 2) c) devrait être modifié comme suit :

"c) D'introduire dans la cale des salles des machines des produits de nettoyage dissolvant l'huile ou la graisse ou à action émulsifiante sauf les produits qui ne rendent pas plus difficile l'épuration des eaux de fond de cale par les stations de réception.";

iii) À la page 2 du modèle de carnet de contrôle des huiles usagées, figurant dans l'appendice à la résolution, dans la version anglaise, les rubriques "Bow engine room" et "Forward engine room" devraient être remplacées respectivement par "Aft engine room" et "Fore engine room".

40. Le Groupe de travail a pris note de la publication par le secrétariat d'un carnet récapitulatif contenant les données les plus récentes concernant l'existence sur les voies navigables européennes d'installations destinées à recevoir les déchets produits à bord des bateaux (TRANS/SC.3/150). Afin que cette publication puisse être tenue à jour, les gouvernements et les commissions fluviales ont été priés de continuer à informer le secrétariat de toutes modifications ou adjonctions à apporter aux données relatives aux installations de réception existant sur leurs voies navigables.

f) Certificat international (carte internationale) relatif à la capacité des conducteurs de bateaux de plaisance

41. Le Groupe de travail a examiné la proposition du SC.3/WP.3 relative aux modifications mineures à apporter au modèle de certificat international reproduit dans l'annexe 3 de la résolution No 40 sur le Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (TRANS/SC.3/WP.3/36, annexe) et l'a approuvée. Le secrétariat a été prié de publier un rectificatif approprié sous la cote TRANS/SC.3/147/Corr.1.

42. Les gouvernements qui ne l'avaient pas encore fait ont été invités à faire savoir au secrétariat s'ils approuvaient ou non cette résolution et à lui communiquer tous les renseignements énumérés au paragraphe 2 b).

HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS APPLICABLES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERNATIONAL PAR VOIE NAVIGABLE ET FACILITATION DE CES OPÉRATIONS, Y COMPRIS L'ÉTUDE DE RÉGIMES JURIDIQUES

a) Projet de convention régissant le contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI)

Documents : TRANS/SC.3/AC.5/9; TRANS/SC.3/AC.5/1998/19; TRANS/SC.3/AC.5/1999/21/Rev.1.

43. Le Secrétaire exécutif du Comité préparatoire établi conjointement par la CCNR, la Commission du Danube et la CEE pour élaborer la Convention CMNI, M. A. Bour (CCNR), a informé le Groupe de travail que le Comité préparatoire avait achevé l'élaboration du texte du projet de convention, ainsi que de deux protocoles qui devaient y être annexés (TRANS/SC.3/AC.5/1999/21/Rev.1 et TRANS/SC.3/AC.5/1998/19). Le texte définitif du projet de convention qui tient compte des résultats des travaux du Groupe de rédaction (Genève, 29 juin – 1er juillet 1999) avait été distribué par le secrétariat de la CCNR en langues française et allemande, sous les cotes CMNI/CONF.(99)2 et ECE/TRANS/CMNI/CONF/2. Les versions anglaise et russe du texte du projet de convention seraient distribuées prochainement par la CEE sous la même cote. Il a été convenu provisoirement par les trois secrétariats concernés que la conférence diplomatique chargée d'examiner et d'adopter la Convention CMNI pourrait se réunir du 25 septembre au 4 octobre 2000 à Budapest, à l'invitation du Gouvernement hongrois. Cette conférence serait organisée sous les auspices des trois organisations internationales intéressées, à savoir la Commission centrale pour la navigation du Rhin, la Commission du Danube et la Commission économique pour l'Europe de l'ONU. Les gouvernements étaient invités à transmettre leurs éventuelles propositions de modifications au texte du projet de convention au secrétariat de la CCNR, de la Commission

du Danube et/ou de la CEE. Ces propositions devraient parvenir à ces organismes au plus tard trois mois avant les dates envisagées pour la Conférence afin de pouvoir être traduites dans toutes les langues de travail de la Conférence (allemand, anglais, français, néerlandais et russe) puis distribuées.

44. Le Groupe de travail, prenant note de cette information, a émis le voeu que la Conférence soit couronnée de succès et a invité tous les gouvernements intéressés à participer activement aux préparatifs et aux travaux de la conférence diplomatique.

b) Étude de la possibilité d'instaurer un régime juridique commun pour les propriétaires de bateaux de navigation intérieure à l'échelle européenne

Documents : TRANS/SC.3/R.130; TRANS/SC.3/1998/5.

45. Le représentant de la CCNR a informé le Groupe de travail des résultats des réunions intergouvernementales consultatives organisées par la CCNR en mai 1988 et mars 1999, à Strasbourg, sur le thème de l'adhésion éventuelle des pays d'Europe centrale et orientale à la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) de 1998 (TRANS/SC.3/R.130). À son avis, la majorité des pays non membres de la CCNR qui avaient participé aux consultations étaient plutôt enclins à adhérer à la Convention CLNI, même si certains d'entre eux et en particulier la délégation de la Fédération de Russie, considéraient que l'élaboration d'un nouvel instrument paneuropéen sur cette question serait préférable. Il a aussi informé le Groupe de travail que quatre États étaient actuellement parties à la CLNI : l'Allemagne, le Luxembourg, les Pays—Bas et la Suisse.

46. Les représentants de la Bulgarie, de la France et de la République tchèque ont informé la réunion que des procédures étaient en cours dans leurs pays en vue d'une adhésion à la CLNI.

47. Compte tenu de ces informations, le Groupe de travail a décidé de suivre les faits nouveaux concernant l'adhésion éventuelle de pays d'Europe centrale et orientale à la CLNI et, à un moment donné, de décider si cela ouvrait la voie à l'établissement en Europe d'un régime unique de responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure avant de faire rapport au Comité des transports intérieurs sur ses conclusions définitives à ce sujet.

c) Diffusion de renseignements sur les accords bilatéraux et multilatéraux en vigueur dans le domaine des transports internationaux par voie navigable

Document : TRANS/SC.3/1998/12.

48. Le Groupe de travail a invité les gouvernements et la Commission européenne à continuer de l'informer des accords auxquels ils sont parties et qui ne sont pas mentionnés dans le document TRANS/SC.3/1998/12. Le secrétariat a été prié d'élaborer une mise à jour correspondante de ce document pour la prochaine session du Groupe de travail.

APPLICATION DES RÉSOLUTIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

Document : TRANS/SC.3/1998/11.

49. Le Groupe de travail a pris note de la situation relative à l'application de ses résolutions par les gouvernements telle qu'elle ressortait d'un document récapitulatif (TRANS/SC.3/1999/11) établi par le secrétariat et il a invité les gouvernements qui ne l'avaient pas encore fait à adopter les résolutions et à en informer le secrétariat en remplissant toutes les colonnes pertinentes du tableau de ce document.

ASSISTANCE AUX PAYS EN TRANSITION

Documents : TRANS/SC.3/R.175; TRANS/SC.3/R.182; TRANS/SC.3/1997/7; TRANS/SC.3/1998/13; et TRANS/SC.3/1999/12.

50. Le Groupe de travail a pris note de la communication du Gouvernement de la Slovaquie (TRANS/SC.3/1999/12) et, tenant compte de la situation critique de la navigation sur le Danube, a accepté, sur la proposition de la délégation slovaque, de revenir sur la question de la possibilité d'organiser l'atelier dans ce pays, à un stade ultérieur, lorsque la navigation sur le Danube serait rétablie, éventuellement en coopération avec la Commission du Danube.

PROJET DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR 2000–2004

Documents : ECE/TRANS/128/Add.1; TRANS/SC.3/1999/13; et TRANS/SC.3/1999/13/Add.1.

51. Le Groupe de travail a examiné la proposition du Gouvernement bulgare concernant l'incorporation à son programme de travail d'un élément nouveau intitulé : "Examen des questions relatives à l'utilisation sur les voies navigables E de cartes de navigation électroniques et à l'harmonisation éventuelle des normes concernant celles–ci" (TRANS/SC.3/1999/13/Add.1) et a accepté cette proposition. Le Groupe de travail SC.3/WP.3 a été invité à inscrire cette question à son ordre du jour pour la vingtième session.

52. Sur la base d'un projet établi par le secrétariat, le Groupe de travail a examiné et approuvé le projet de programme de travail pour 2000–2004 tel qu'il est reproduit dans l'annexe du présent rapport.

53. Le Groupe de travail a pris note de la liste provisoire ci–après des réunions prévues pour l'an 2000.

FÉVRIER

... Groupe informel d'experts sur les amendements au CEVNI (cette réunion se tiendra à Genève, ou éventuellement ailleurs à l'invitation du gouvernement d'un pays membre, et ses dates seront arrêtées en consultation avec le Président du SC.3/WP.3 et des gouvernements intéressés).

MARS

13 Groupe informel d'experts sur les amendements à la résolution No 17 révisée

14–16 Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) (dix–neuvième session)

JUIN

7–9 Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) (vingtième session)

OCTOBRE

17–19 Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) (quarante–quatrième session)

QUESTIONS DIVERSES

a) Élection du bureau de la quarante–quatrième session

54. M. I. Valkar (Hongrie) et M. C. Hofhuizen (Pays–Bas) ont été élus Président et Vice–Président respectivement de la quarante–quatrième session du Groupe de travail.

b) Distribution des documents

55. Le Groupe de travail a été informé que des sites Web du SC.3 et du SC.3/WP.3 avaient été récemment établis sur l'Internet, et qu'ils pouvaient être consultés à l'adresse suivante : http://www.unece.org/trans/Welcome.html. Ces sites donnent accès aux rapports, aux ordres du jour des sessions à venir, aux publications principales et documents de travail de ces organes. Afin de faciliter et d'accélérer la publication par le secrétariat des documents de travail pour les sessions du SC.3, les gouvernements ont été invités, toutes les fois qu'ils le pouvaient, à envoyer un double par messagerie électronique : viatcheslav.novikov@unece.org de toute communication envoyée par courrier (télécopie) de leurs propositions.

ADOPTION DU RAPPORT

56. Le Groupe de travail a adopté le rapport de sa quarante–troisième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

Annexe

ACTIVITÉ 02.6 : TRANSPORT PAR VOIE NAVIGABLE

02.6.1 Infrastructure des voies navigables Priorité : 1

Exposé succinct : Création d'un réseau cohérent de voies navigables en Europe.

Travail à faire : Le Groupe de travail des transports par voie navigable exécutera les tâches suivantes :

ACTIVITÉS PERMANENTES

a) Révision [tous les cinq ans] de l'inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E ("Livre bleu") afin de permettre aux gouvernements de suivre les progrès de la mise en oeuvre de l'AGN. Résultats escomptés : [Collecte de données auprès des gouvernements en vue d'] établir **tous les cinq ans** une version révisée du Livre bleu. Priorité : 1

b) Examen, conjointement avec l'Union européenne, la CEMT et les institutions financières internationales intéressées, de mesures destinées à aider les pays d'Europe centrale et orientale dans l'exécution de projets portant sur le développement du réseau de voies navigables E, afin de permettre aux pays intéressés de surmonter les problèmes financiers soulevés. Résultats escomptés : présentation aux organismes internationaux intéressés de la liste des projets les plus importants relatifs à l'achèvement des liaisons manquantes et à l'élimination des goulets d'étranglement dans le réseau de voies navigables E sur le territoire des pays d'Europe centrale et orientale (**2003**). Priorité : 3

c)[d)] Préparation et diffusion des cartes des voies de navigation intérieure européennes afin de fournir aux gouvernements des données à jour concernant l'infrastructure des voies navigables en Europe. Résultats escomptés : publication **tous les cinq ans** de la mise à jour de la carte [de 1994] des voies navigables européennes. Priorité : **2**

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

d)[c)] Établissement d'un inventaire [et examen des possibilités de suppression] des goulets d'étranglement et [d'achèvement] des liaisons manquantes dans le réseau de voies navigables E, qui sont un obstacle aux transports internationaux par voie navigable, afin d'appeler l'attention des gouvernements et des organismes internationaux intéressés [et de les inciter à concentrer leurs efforts] sur les projets les plus importants **d'intérêt international** [(2000)] **(2003)**. Résultats escomptés : établissement de plans et de projets des États membres relatifs à l'achèvement des liaisons manquantes et à l'élimination des goulets d'étranglement dans le réseau de voies navigables E. Priorité : 2

02.6.2 Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations de transport international par voie navigable, y compris la sécurité de ce mode de transport, et facilitation de ces opérations Priorité : 1

Exposé succinct :

a) Échange de vues sur certains aspects des techniques nouvelles et évoluées de navigation intérieure, leur importance économique et les applications auxquelles elles se prêtent, normalisation des documents de bord et examen des dispositions juridiques pertinentes en vue de leur harmonisation afin de faciliter et de promouvoir le transport international par voie navigable en Europe.

b) Unification des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure de manière à assurer un niveau de sécurité élevé sur l'ensemble du réseau européen de voies navigables et la reconnaissance réciproque, sur cette base, des certificats de bateau.

c) Harmonisation des prescriptions de sécurité applicables à la navigation intérieure en Europe en vue d'assurer des normes de sécurité homogènes et internationalement acceptables sur la totalité du réseau européen de voies navigables.

Travail à faire : Le Groupe de travail, s'appuyant le cas échéant sur le savoir-faire du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure, poursuivra ses travaux sur les points suivants :

ACTIVITÉS PERMANENTES

a) Adoption de méthodes de navigation modernes et harmonisation des prescriptions à cet égard (portant notamment sur les conteneurs, le transroulage, la navigation côtière/fluvio-maritime, le poussage, etc.) afin de préserver la compétitivité du transport par voie navigable vis-à-vis d'autres modes de transport. Résultats escomptés : examen de la nécessité d'étendre l'actuelle classification des voies navigables européennes en vue d'une normalisation des bateaux et des voies de navigation intérieure pour la navigation fluvio-maritime **(2003)**. Priorité : 2

b) Échange de renseignements sur les mesures propres à promouvoir le transport par voie navigable par des moyens économiques, par exemple incitations ou mesures fiscales, et prise en compte des coûts externes des divers modes de transport, afin de mieux tirer parti des avantages économiques et environnementaux de ce mode de transport. Résultats escomptés : [Collecte et diffusion de données concernant les mesures prises par les gouvernements pour encourager] **Préparation d'un projet de résolution du Comité des transports intérieurs sur la promotion de** la navigation intérieure **(2002)**. Priorité : 1

c) Établissement et diffusion d'une étude de la situation et des tendances de la navigation intérieure, afin de fournir aux gouvernements des informations et des données actualisées concernant le mode de transport par voie navigable. Résultats escomptés : élaboration **tous les deux ans** [par la quarante–quatrième session du SC.3] d'un résumé sur les faits nouveaux récemment intervenus dans le domaine de la navigation intérieure sur le territoire des gouvernements membres. Priorité : 2

d) Application et mise à jour des Recommandations concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe de la Résolution No 17 révisée) afin d'assurer la sécurité de la navigation. Résultats escomptés : élaboration, avec l'aide d'un groupe informel spécial d'experts et d'un groupe de volontaires, et adoption d'une première série d'amendements à l'annexe de la résolution No 17 révisée **(2002)**. Priorité : 1

e) Application et mise à jour du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et des dispositions relatives à la signalisation des voies navigables (SIGNI), afin d'assurer un niveau de sécurité élevé dans le trafic international. Résultats escomptés : [Adoption] **Examen d'une deuxième série d'amendements** [au] à **un** CEVNI révisé. Priorité : 1

f) Élaboration de prescriptions concernant la prévention de la pollution par les bateaux, afin de protéger l'environnement contre les nuisances telles que pollution, bruit et vibrations causées par la navigation. Résultats escomptés : amendement de l'annexe de la résolution No 17 révisée, [et du CEVNI] pour y inclure des dispositions relatives **aux moyens techniques de** [à] la prévention de la pollution par les bateaux. Priorité : 1

ACTIVITÉS DE DURÉE LIMITÉE

g) **Suivi des faits nouveaux en ce qui concerne une éventuelle adhésion des pays d'Europe centrale et orientale à la Convention CLNI de 1988, en vue de déterminer si cette adhésion pourrait ouvrir la voie à l'instauration en Europe d'un régime unique en ce qui concerne la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (2004)**.

[Examen de la possibilité de mettre en place un régime juridique commun pour limiter la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure sur un plan européen, afin de faciliter le transport international par voie navigable (1999)] 2004. Priorité : 3

h) Suivi des travaux [du Comité préparatoire] **de la conférence diplomatique** [établi] organisée conjointement par la CCNR, la Commission du Danube et la CEE–ONU, en vue de l'[élaboration] **adoption** de la Convention relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI), afin d'assurer la participation de

la CEE à [l'élaboration] **la finalisation et l'adoption** [de ce projet] de la Convention et de lui donner [au futur instrument] une dimension paneuropéenne [(1999)] **(2000)**. Priorité : 1

i) Étude de la possibilité de donner un statut plus élevé aux résolutions Nos 17 révisée (Recommandations concernant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure), 24 (Code européen des voies de navigation intérieure) et 31 (Recommandations sur les permis de conducteurs de bateau) et notamment d'en faire éventuellement des instruments contraignants, afin de permettre entre autres choses la reconnaissance réciproque par les Parties contractantes des certificats de bateau et des certificats de capacité des membres d'équipage délivrés sur cette base (2003). Résultats escomptés : présentation [de la première série] d'amendements à l'annexe de la résolution No 17 révisée, et au CEVNI de telle façon qu'ils puissent faire partie d'un instrument juridique contraignant. Priorité : 2

j) Élaboration de prescriptions relatives aux ancres, afin d'assurer un niveau de sécurité de la navigation qui soit généralement acceptable [(2000)] (**2001**). Résultats escomptés : adoption d'amendements à l'annexe de la résolution No 17 révisée, relative aux prescriptions applicables aux ancres des bateaux à passagers et des convois poussés. Priorité : 2

k) Examen des recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables au matériel de navigation électronique de bord et à son installation à bord des bateaux, notamment aux installations radar et aux indicateurs du taux de giration afin d'assurer leur interchangeabilité ainsi qu'un niveau de sécurité qui soit généralement acceptable [(1999)] **(2000)**. Priorité : 2

[l) Unification des procédures et des règles applicables à la visite des bateaux de navigation intérieure, afin d'assurer une conception commune de l'application des prescriptions techniques relatives aux bateaux de navigation intérieure (1999). Priorité : 1]

l) [m)] Élaboration d'une recommandation relative à un système uniforme de guidage du trafic sur les voies navigables européennes, afin d'améliorer la sécurité et la fluidité du trafic [(2000)] **(2001).** Priorité : 2

[n) Établissement d'un ensemble uniforme de règles applicables aux activités de navigation de plaisance dans certains secteurs particuliers, aux fins de la sécurité de la navigation et d'une croissance soutenue des activités touristiques sur les voies navigables (1999). Priorité : 2]

[o) Élaboration de dispositions relatives à l'équipement obligatoire en installations de radiotéléphonie des bateaux effectuant des opérations de transport international, aux fins de la sécurité de la navigation et de la fluidité du trafic (1999). Priorité : 2]

m) [p)] Étude des prescriptions concernant l'équipage minimum obligatoire, les heures de travail et les heures de repos des équipages sur les bateaux de navigation intérieure, afin d'assurer la sécurité de la navigation [(2000)] **(2002).** Priorité : 2

n) Étude des questions relatives à l'utilisation sur les voies navigables E de cartes de navigation électroniques et à une unification éventuelle des normes relatives à celles–ci (2004). Priorité : 2

_____