



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2000/5  
4 janvier 2000

FRANÇAIS  
Original : ANGLAIS

---

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  
(Dix-neuvième session, 14-16 mars 2000,  
point 3 de l'ordre du jour)

**AMENDEMENT AUX RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PRESCRIPTIONS TECHNIQUES  
APPLICABLES AUX BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE  
(ANNEXE À LA RÉOLUTION No 17 RÉVISÉE)**

Communication des Gouvernements des Pays-Bas,  
de la Slovaquie et de la Fédération de Russie

Note : On trouvera ci-après les observations des Gouvernements des Pays-Bas, de la Slovaquie et de la Fédération de Russie concernant le texte des projets de chapitres 2 à 6 modifiés de l'annexe à la résolution No 17 révisée, établi par le groupe de volontaires puis transmis par le Groupe spécial pour nouvel examen et commentaires par le SC.3/WP.3 (TRANS/SC.3/WP.3/1998/28 (chap. 2 et 5) et TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/1999/1 et Add. 1 et 2 (chap. 3, 4 et 6)).

PAYS-BAS

1. La délégation néerlandaise participe activement aux travaux du Groupe spécial d'experts et de son groupe de volontaires. Les documents TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/1999/1 et Add.1 et 2 contiennent donc aussi la contribution des Pays-Bas. La délégation accueillera avec un vif intérêt les observations qui seront communiquées par d'autres gouvernements ou par les commissions fluviales pour être étudiées par le Groupe spécial d'experts et le groupe de volontaires à l'occasion de leur travaux relatifs à l'achèvement des chapitres 3, 4 et 6.

SLOVAQUIE

2. La délégation slovaque aimerait présenter les observations suivantes au sujet des projets de chapitres amendés de l'annexe à la résolution No 17 révisée, établis par le groupe de volontaires.

3. Dans le document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/1999/1, chapitre 3, "Franc-bord et distance de sécurité", rubrique 3-1.3, relative à l'arrêt de la navigation lorsque la hauteur des vagues dans une zone dépasse la limite supérieure pour la classe de bateau, il conviendrait d'indiquer sans ambiguïté qu'il s'agit uniquement des bateaux dont la classe est immédiatement inférieure à celle correspondant à la zone de la voie navigable spécifique et il faudrait fixer la durée de la période stipulée pour se mettre à l'abri. L'expression "... aussi rapidement que possible" est si générale qu'elle ne garantit pas la sécurité de la navigation en termes de durée et de distance parcourue.

4. Dans le document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/1999/1/Add.1, chapitre 4, "Stabilité et compartimentage", rubrique 3.1.5.5 de l'appendice, où est indiqué le centre de gravité des passagers, la valeur de 1,0 m au-dessus du niveau du pont ne correspond pas aux normes ergonomiques EN ou ISO actuellement en vigueur. Cette valeur devrait être de 1,1 m; cela est particulièrement important pour les bateaux à voyageurs pour lesquels la hauteur du garde-corps doit aussi être d'au moins 1,1 m.

5. La Slovaquie n'a pas d'autres observations de fond à présenter au sujet du reste du texte des chapitres amendés.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

6. Les autorités compétentes de la Fédération de Russie estiment que les chapitres 2 à 6 amendés de l'annexe à la résolution No 17 révisée, tels que présentés dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/28 et TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/1 et Add.1 et 2, pourraient déjà être examinés à la dix-neuvième session du Groupe de travail SC.3/WP.3, compte dûment tenu des observations éventuelles des gouvernements et des commissions fluviales.

7. Lorsque le Groupe de travail aurait approuvé le texte de chapitres amendés donnés, ce texte devrait être adopté sous forme de résolutions distinctes du SC.3, comme il a déjà été fait pour les chapitres 8 et 14. De l'avis de la Fédération de Russie, il n'est pas nécessaire d'attendre que tous les chapitres aient été amendés.