



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/2000/9/Add.1
29 mars 2000

FRANÇAIS
Original : 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

(Vingtième session, 7-9 juin 2000,
point 6 de l'ordre du jour)

**STANDARDISATION DES NAVIRES ET DES VOIES D'EAU INTÉRIEURES
UTILISÉS EN NAVIGATION FLUVIO-MARITIME**

Additif 1

Communication du Gouvernement ukrainien

1. Dans son étude intitulée "Standardisation des navires et des voies d'eau intérieures utilisés en navigation fluvio-maritime", le Groupe de travail 16 de l'AIPCN tient compte de tout un éventail de facteurs qui ont une importance pour une classification des voies de navigation intérieures et avance des raisons qui militent suffisamment en faveur d'une poursuite des travaux sur la question et confirment la nécessité d'améliorer encore la classification des voies d'eau utilisées en navigation fluvio-maritime.
2. Cependant, le Gouvernement ukrainien estime, au vu des données d'expérience qui se dégagent de l'exploitation des voies d'eau intérieures pour la navigation fluvio-maritime, que l'on ne peut pas réduire à deux classes seulement de la classification CEMT et CEE/ONU pour les voies navigables intérieures les types de voie que les bateaux fluvio-maritimes (F/M) sont susceptibles d'emprunter, à savoir les classes Va (pour les bateaux de la classe F/M 1) et VIb (pour ceux des classes F/M 2 et F/M 3).
3. Quant aux voies d'eau utilisées en Ukraine pour la navigation fluvio-maritime, le Dniepr, le cours méridional du Boug et le bras du Danube qui passe à Kiliya se rangent dans la classe VIb et seraient donc pris en considération dans la classification proposée par l'AIPCN, tandis que le secteur ukrainien du cours principal du Danube, qui s'étend sur 54 km (et relève de la classe VII), ainsi que tout le secteur "maritime" de ce fleuve et ses parties supérieures n'entreraient pas dans la classification proposée des voies d'eau que pourraient emprunter les bateaux fluvio-maritimes, selon l'AIPCN, ce qui ne tiendrait pas compte des faits.
4. Il en irait de même pour beaucoup d'autres voies d'eau intérieures du continent européen.
5. Il n'est pas toujours possible de prendre les dimensions des bateaux ou des convois poussés qui sont admises aux fins de la classification CEMT et CEE/ONU comme unique critère au nom duquel certains bâtiments des classes fluvio-maritimes seraient exclus de cette classification. C'est pourquoi, de l'avis du Gouvernement ukrainien, la classification proposée par l'AIPCN pour les voies d'eau intérieures utilisées en navigation fluvio-maritime ne peut être acceptée qu'à titre provisoire et sous réserve que les bateaux fluvio-maritimes puissent emprunter toutes les voies d'eau intérieures de la catégorie Va et des catégories supérieures.
6. À cette fin, il conviendrait à tout le moins d'exploiter la possibilité offerte par la disposition de la résolution No 30 et "établir une hiérarchie, de façon qu'un bateau circulant normalement sur les voies navigables d'une certaine classe puisse être utilisé sur les voies appartenant à une catégorie supérieure sans restrictions quant aux paramètres envisagés dans la classification".
