



**Conseil Économique  
et Social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/42  
22 mars 2001

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  
(Vingt et unième session, 14-16 mars 2001)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL  
SUR SA VINGT ET UNIÈME SESSION**

**PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a tenu sa vingt et unième session du 14 au 16 mars 2001. Des représentants des pays suivants ont participé à ses travaux : Allemagne, Autriche, Bulgarie, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Pays-Bas, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Suisse et Ukraine. La Commission européenne (CE) était aussi représentée. Des représentants des organisations intergouvernementales ci-après ont aussi participé à la session : Commission du Danube (CD) et Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées : Association des constructeurs européens de moteurs à combustion interne et Organisation internationale de normalisation (ISO).

**ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (TRANS/SC.3/WP.3/41 et Add.1).

## ÉLECTION DU BUREAU

3. Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa première session (TRANS/SC.3/WP.3/2, par. 3), M. D. Anissin (Fédération de Russie) a présidé la session.

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

Documents : TRANS/SC.3/WP.3/2001/6; TRANS/SC.3/WP.3/2001/5; TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/1 et Add.1 et Corr.1; TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2; TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1

4. Le Groupe de travail a pris note de ce que le Groupe de travail des transports par voie navigable avait, à sa quarante-quatrième session, provisoirement approuvé les chapitres 2 à 6 modifiés de l'annexe, tels que reproduits sous la cote TRANS/SC.3/WP.3/2000/1 et Corr.1 (TRANS/SC.3/WP.3/153, par. 17).

5. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la dixième réunion du groupe informel spécial d'experts sur l'amendement de la résolution No 17, révisée, qui avait immédiatement précédé la présente session (le compte rendu de cette réunion est reproduit en annexe au présent rapport), et il a entériné les décisions prises à cette occasion.

6. Le Groupe de travail a pris note des projets de chapitres 11 *bis* et 13 modifiés de l'annexe à la résolution No 17, révisée, qui avaient été établis par le groupe de volontaires et qui lui avaient ensuite été transmis par le Groupe spécial, pour examen et commentaires par les pays membres du SC.3/WP.3 (voir TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1).

7. Le Groupe de travail a salué la façon dont le document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1 avait été établi, témoin des travaux du groupe des volontaires relatifs au texte des chapitres modifiés, et décidé de laisser inchangé le texte des projets de chapitres 11 *bis* et 13, pour distribution aux gouvernements membres et aux commissions fluviales. Il a pris note des amendements aux paragraphes 11 *bis*-3.3 et 13-1.4, proposés par le groupe spécial (voir annexe au présent rapport, par. 4) et les a approuvés.

8. Les gouvernements ont été invités à examiner les projets de chapitres modifiés susmentionnés et à faire parvenir leurs observations et leurs propositions éventuelles, **le 15 novembre 2001 au plus tard.**

9. Le Groupe de travail a examiné le texte des nouveaux projets de chapitres 9, 10A, 10B, 11 et 12 modifiés de l'annexe, établis par le groupe de volontaires (TRANS/SC.3/WP.3/2000/1 et Add.1, TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/1/Add.1/Corr.1, TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2) compte tenu des observations et des remarques des gouvernements (TRANS/SC.3/WP.3/2001/6) et a décidé ce qui suit :

## Chapitre 12 (document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/1)

- i) Au paragraphe 12-1.1 de la version russe, remplacer 85 cm par **85 m**;
- ii) Aux paragraphes 12-1.4 et 12-1.5, le terme "wall" devrait être traduit en russe par "**pereborok**". Le secrétariat a été prié de préciser, avec le concours de l'ISO, si ce terme pourrait être remplacé par "**bulkhead**" et "**cloisons**" en anglais et en français, respectivement. Les autres propositions du secrétariat relatives aux améliorations de forme à apporter au texte de ce chapitre (indiquées en italique) ont été approuvées;

Le texte du paragraphe 12-1.4 a été modifié comme suit :

**"12-1.4 Les revêtements de ponts, de cloisons [parois] et de plafond à l'intérieur des locaux habités, principalement de ceux situés sur les ponts qui forment la partie supérieure des compartiments des machines et des magasins et les échappées doivent être faits de matériaux résistant au feu. Le mobilier des locaux habités susmentionnés doit être fait d'un matériau non aisément inflammable. En cas d'incendie ou d'échauffement, les matériaux ne doivent pas dégager de gaz toxiques ou explosifs en concentrations dangereuses."**

Dans la version russe, la dernière phrase du paragraphe 12-1.4 doit se lire comme suit : "**Pri pozhare i nagrevanii materialy ne dolzhny vydelyat...**", etc.;

- iii) Au paragraphe 12-2.1 de la version russe, l'expression "gotovye puti evakuatsii" doit être remplacée par "**bystryj vykhod**";
- iv) Dans la version russe, le paragraphe 12-3.1 doit se lire comme suit : "**U kazhdogo puti dostupa s paluby v zhilye pomeschenija...**", etc.;
- v) Au paragraphe 12-3.3, l'expression "installations électriques" doit, en russe, être traduite par "**elektricheskie ustanovki**";
- vi) Au paragraphe 12-3.6, supprimer l'alinéa placé entre crochets;
- vii) Le texte du chapitre 12 "Protection contre l'incendie" a été adopté, sous réserve des modifications et des observations mentionnées aux alinéas i) à vi) ci-dessus.

## Chapitre 10B (documents TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/1/Add.1 et Corr.1)

- i) Dans tout le texte du projet de chapitre 10B amendé, les références entre parenthèses se rapportant aux anciens paragraphes devraient être supprimées;
- ii) La quatrième phrase du paragraphe 10B-1.2 doit se lire comme suit : "**La position point mort du levier doit être indiquée par un cran nettement perceptible ou par un repère bien visible**";
- iii) Les améliorations rédactionnelles proposées par le secrétariat au texte du paragraphe 10B-2.2 ont été approuvées, sous réserve des précisions qui seraient ultérieurement données par le groupe de volontaires en ce qui concerne les termes "autorité

compétente pour l'inspection des bateaux", "Administration", "société de classification reconnue", etc., comme demandé par le Groupe de travail à sa dix-neuvième session (TRANS/SC.3/WP.3/39, par. 7, chap. 6 i));

- iv) Conformément à la décision prise par le Groupe de travail à sa vingtième session (TRANS/SC.3/WP.3/40, par. 21), il a été demandé au groupe de volontaires d'étudier l'inclusion éventuelle dans le texte de la section 10B-4 de dispositions concernant les prescriptions techniques applicables aux installations radar et aux indicateurs de taux de giration, en tenant compte des propositions de la Fédération de Russie (TRANS/SC.3/WP.3/1999/19) et des dispositions pertinentes en vigueur à la CCNR et à la Commission du Danube (TRANS/SC.3/WP.3/R.28 et Corr. 1 et TRANS/SC.3/WP.3/R.68);
- v) La section 10B-5 a été provisoirement reformulée comme suit :

#### **"10B-5 INSTALLATION D'ALARME**

**10B-5.1 Le timonier doit avoir à sa portée un interrupteur de marche/arrêt commandant le signal d'alarme; un interrupteur revenant automatiquement à la position arrêt lorsqu'il est relâché n'est pas admis.**

**10B-5.2 Il doit exister une installation d'alarme générale ainsi qu'un système d'alarme indépendant permettant d'atteindre les ponts découverts, les logements, les salles des machines, les chambres des pompes, s'il y a lieu, et les autres locaux de service.**

**10B-5.3 Le niveau de pression acoustique du signal d'alarme doit être d'au moins 75 dB(A) dans les logements. Dans les salles des machines et les chambres des pompes, le signal d'alarme doit être constitué par un feu à éclairs visible de tous les côtés et nettement perceptible en tous points."**

- vi) Le texte du chapitre 10B "Timonerie" a été provisoirement adopté, sous réserve des modifications et observations mentionnées dans les alinéas i) à v) ci-dessus. Il a été convenu de reprendre son examen final et de l'adopter lors de la vingt-troisième session du Groupe de travail en tenant compte des recommandations du groupe de volontaires concernant l'éventuelle incorporation dans le texte de ce chapitre de dispositions relatives à des installations radar et à des indicateurs du taux de giration.

#### **Chapitre 11 (documents TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/1/Add.1 et Corr.1)**

- i) Dans l'ensemble du texte du projet de chapitre 11 amendé, supprimer les parties entre crochets renvoyant à de précédents paragraphes;
- ii) Au paragraphe 11-2.1, dans la version anglaise, remplacer "steersman" par "**helmsman**", afin d'aligner la version anglaise sur les versions française et russe. Le Groupe de travail a cependant demandé au groupe de volontaires de s'assurer que dans ce paragraphe et ailleurs dans le chapitre ce terme ne devrait pas être remplacé respectivement par les termes "boatmaster", "conducteur" et "sudovoditel", et de faire connaître leur point de vue au Groupe de travail à sa vingt-troisième session;

- iii) Au paragraphe 11-2.3, la deuxième phrase de la version russe devrait se lire comme suit : "**Radiolokatsionnoe izobrazhenie dolzhno ostavatsia otchetlivo vidimym bez tubusa ili svetozaschitnogo ekrana nezavisimo ot...**", etc.;
- iv) Supprimer les crochets au paragraphe 11-4.4;
- v) Au chapitre 11, la phrase "Aménagements spéciaux de la timonerie pour la manœuvre du radar par une seule personne" a été adoptée, sous réserve des amendements et des observations figurant aux alinéas i) à iv) ci-dessus.

### **Chapitre 9 (document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2)**

Le titre du chapitre 9 "Installations à gaz liquéfié pour usages domestiques" a été adopté, comme indiqué dans le document mentionné ci-dessus.

### **Chapitre 10A (document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2)**

- i) Les corrections de forme proposées par le secrétariat au texte de ce chapitre (reproduites en italique) ont été approuvées;
- ii) Il était entendu que les renvois au chapitre X "Manœuvrabilité" seraient à l'avenir remplacés par un renvoi au numéro qui serait attribué à ce chapitre dans le texte définitif de l'annexe amendée à la résolution No 17, révisée;
- iii) Aux paragraphes 10A-3.1, 10A-3.3 et 10A-3.5, le texte entre crochets devrait être supprimé et les paragraphes restants devraient être renumérotés en conséquence;
- iv) Le texte du chapitre 10A "Installations de gouverne" a été adopté, sous réserve des amendements mentionnés aux alinéas i) à iii) ci-dessus.

10. Le Groupe de travail a pris note de la nouvelle annexe I du RVBR relative à la signalisation de sécurité à bord des bateaux (TRANS/SC.3/WP.3/2001/5) communiquée par le CCNR et il a été informé par le représentant de l'ISO que les couleurs des croquis reproduits dans ce document étaient conformes aux normes correspondantes de l'ISO. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à étudier le document de la CCNR et à communiquer au secrétariat, **au plus tard le 15 novembre 2001**, leurs observations à ce sujet et des propositions relatives à l'incorporation éventuelle de la signalisation correspondante dans l'annexe de la résolution No 17, révisée.

### **HARMONISATION DES PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX ANCRES POUR LES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

Documents : TRANS/SC.3/104/Add.3; TRANS/SC.3/WP.3/1999/3 et Add. 1 et 2; TRANS/SC.3/WP.3/2000/6 et Add. 1 et 2; TRANS/SC.3/WP.3/2001/8; TRANS/SC.3/WP.3/2001/10 et Add. 1; TRANS/SC.3/WP.3/2001/11

11. Il a été rappelé que, à la dix-neuvième session, les experts de la Hongrie et de l'Ukraine ainsi que le Président s'étaient proposés pour essayer de définir les grandes lignes des prescriptions relatives aux ancres pour les types de bateaux autres que les bateaux de

marchandises automoteurs et de remettre leurs suggestions au Groupe de travail à sa vingt-et-unième session (TRANS/SC.3/WP.3/39, par. 13). Le Groupe de travail a pris note des suggestions de la délégation ukrainienne et du Président à ce sujet (TRANS/SC.3/WP.3/2001/10 et Add.1) et invité les gouvernements et les commissions fluviales à indiquer au secrétariat, **au plus tard le 15 novembre 2001**, si ce document pourrait servir de base aux travaux futurs sur ce point. Le secrétariat de l'ISO a également été invité à informer le Groupe de travail des normes éventuelles relatives à l'équipement des bateaux de navigation intérieure de dispositifs de mouillage. Il a été convenu de reprendre l'examen de ce point en 2002 en tenant compte de la réaction des gouvernements et de l'ISO ainsi que des documents existants sur cette question, comme mentionné plus haut.

12. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/SC.3/2001/11 présenté par la délégation ukrainienne et contenant des calculs basés sur la résolution No 36 et la masse effective des ancres des bateaux de marchandises automoteurs. À cet égard, il a estimé qu'il n'y avait guère de raison de remettre en question la résolution susmentionnée, vu que les résultats des calculs et la masse des ancres utilisées dans la pratique à bord des bateaux automoteurs étaient pratiquement identiques. S'agissant des différences relevées dans le document de la délégation ukrainienne pour ce qui est d'autres types de bateaux, notamment les automoteurs-pousseurs et les barges non automotrices, il était à espérer que le problème serait résolu dans le cadre des travaux futurs du Groupe de travail sur cette question.

### **PRESCRIPTIONS CONCERNANT LES MOYENS TECHNIQUES DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION À PARTIR DES BATEAUX**

Documents : TRANS/SC.3/WP.3/2001/3; TRANS/SC.3/2000/2

13. Il a été rappelé que, à sa quarante-quatrième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable avait examiné un projet de résolution sur la prévention de la pollution des eaux (TRANS/SC.3/2000/2) établi par le SC.3/WP.3 et qu'il avait décidé de le renvoyer à ce dernier pour complément d'examen afin i) de tenir compte des observations supplémentaires communiquées par le Gouvernement allemand (TRANS/SC.3/WP.3/2001/3), ii) de tenir compte de la note du secrétariat concernant le paragraphe 18-2.1 du projet de résolution et iii) de modifier les dates d'application de la résolution aux bateaux neufs et aux bateaux existants, compte tenu des contraintes de temps (TRANS/SC.3/153, par. 24).

14. Le Groupe de travail avait procédé à un échange de vues détaillé sur le texte du projet de résolution à la lumière des observations faites par le SC.3 et avait décidé ce qui suit :

i) Le cinquième alinéa du texte du projet de résolution devrait être remanié comme suit :

**"Décide aussi que les prescriptions figurant dans l'annexe à la présente résolution revêtent un caractère obligatoire en ce qui concerne les bateaux faisant l'objet d'un contrat de construction ou de transformation majeure conclu après le 31 décembre 2003. En ce qui concerne les autres bateaux, ces prescriptions prennent effet après le 31 décembre 2006";**

ii) Le paragraphe 18-2.1 de l'annexe au projet de résolution devrait être remanié comme suit :

**"18-2.1 Il convient de prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire la filtration d'hydrocarbures sur les bateaux. Des gattes destinées à recueillir toute fuite de carburant ou d'huile devraient être placées sous les accessoires et les raccordements des réservoirs de carburant et d'huile. Des gattes devraient également être placées sous les citernes journalières dans le but de recueillir d'éventuelles fuites de carburant."**

15. Le Groupe de travail n'a pas pu parvenir à une position commune sur la proposition de l'Allemagne, figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/3. Étant donné l'importance sans cesse croissante de la protection de l'environnement et compte tenu aussi des normes sanitaires nationales en vigueur dans certains pays membres de la CEE, de nombreuses délégations ont estimé que la proposition de l'Allemagne n'était sans doute pas assez rigide. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à soumettre par écrit au secrétariat, **avant le 15 novembre 2001**, leurs propositions concernant le texte du paragraphe 18-4.1, en recourant si nécessaire à une démarche propre à chaque bassin.

#### **PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA MANOEUVRABILITÉ DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

Documents : TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1; TRANS/SC.3/WP.3/1999/5; TRANS/SC.3/WP.3/2000/1 et Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2; TRANS/SC.3/WP.3/2001/7

16. À sa dix-neuvième session, le Groupe de travail a pris note du projet de chapitre X établi par le groupe de volontaires et approuvé par le Groupe spécial (TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2) et a jugé que ce chapitre avait été élaboré conformément à ses instructions, c'est-à-dire comme un ensemble de règles de base conformes aux dispositions du projet de directive de la CE et de la RVBR, et qu'il devait être complété par des appendices traitant des procédures et des critères concrets régissant les essais de manœuvrabilité propres à chaque bassin, de manière à assurer la conformité des bateaux avec le cadre réglementaire dudit chapitre. Le Groupe de travail a demandé aux gouvernements et aux commissions fluviales de présenter leurs propositions à ce sujet (TRANS/SC.3/WP.3/39, par. 18).

17. Le Groupe de travail a de nouveau invité les gouvernements et les commissions fluviales à présenter par écrit au secrétariat, **au plus tard le 15 novembre 2001**, leurs propositions concernant la possibilité de renforcer le texte du chapitre X par des prescriptions concrètes relatives à la manœuvrabilité et propres à chaque bassin, en tenant compte, en particulier :

- de la proposition de la Slovaquie sur l'éventuel élargissement d'un ensemble de critères de manœuvrabilité, comme indiqué au paragraphe 5 du document TRANS/SC.3/WP.3/2001/7;
- la proposition révisée de la Fédération de Russie, telle qu'elle figure dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2000/1;

- des projets de recommandations sur les prescriptions minimales concernant la navigabilité et la manœuvrabilité, tels qu'ils figurent dans le document TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1;
- des directives de la CCNR Nos 1 et 2 aux commissions de visite (TRANS/SC.3/WP.3/R.64 et Corr. 1 et 2 et TRANS/SC.3/WP.3/R.99/Add.1).

18. Ayant été informé que la CCNR venait de modifier le chapitre 5 de la RVBR en y incorporant des dispositions relatives à la manœuvrabilité des bateaux à grande vitesse, le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'assurer dès que possible la diffusion de ces amendements. Il a été convenu de revenir à l'examen de ce point lors de la vingt-troisième session du Groupe de travail, sur la base des propositions concrètes attendues des gouvernements et des commissions fluviales.

### **ÉQUIPAGE MINIMAL OBLIGATOIRE ET HEURES DE TRAVAIL ET DE REPOS DES ÉQUIPAGES DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

Documents : TRANS/SC.3/WP.3/1998/7; TRANS/SC.3/WP.3/2000/2/Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/2000/4; TRANS/SC.3/WP.3/2001/1; TRANS/SC.3/WP.3/2001/4 et Add.1 et 2

19. Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues approfondi sur le texte des projets de recommandations sur l'équipage minimal obligatoire (TRANS/SC.3/WP.3/2001/1) à la lumière des propositions faites par les gouvernements et les commissions fluviales (TRANS/SC.3/WP.3/1998/7; TRANS/SC.3/WP.3/2000/2/Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/2001/4 et Add.1 et 2) et a décidé ce qui suit :

#### **Article premier**

Le texte du paragraphe 4 devrait être remanié comme suit :

**"4. Pour tout bateau automoteur, il faut indiquer sur le certificat de bateau l'équipage minimal permettant d'assurer la sécurité d'exploitation du bateau en ce qui concerne chacun des modes d'exploitation visés à l'article 5 plus loin."**

#### **Article 2**

Le représentant de la CCNR a fait observer que les titres des membres de l'équipage indiqués dans ledit article différaient de ceux utilisés au chapitre 23 de la RVBR (TRANS/SC.3/WP.3/R.25). La délégation allemande a proposé que, pour plus de clarté et afin d'assurer la reconnaissance mutuelle des certificats de bateau, les qualifications minimales requises pour chacun des membres de l'équipage soient indiquées dans ce chapitre. Les délégations française et allemande ainsi que le représentant de la CCNR ont été invités à soumettre par écrit leurs propositions relatives à une éventuelle révision du texte de l'article 2.

#### Article 4

Le texte du paragraphe 6 devrait être remanié comme suit :

**"6. Pour les membres d'équipage titulaires de diplômes et de certificats de capacité et inscrits au rôle du personnel du bateau conformément au règlement national du pays dans lequel se trouve le cours d'eau sur lequel ils naviguent, ces diplômes et certificats de capacité tiennent lieu de livrets de service, à condition que le livret de service ne soit pas prescrit par la législation nationale ou internationale relative à la navigation sur le cours d'eau sur lequel ils naviguent."**

#### Article 5

Supprimer les crochets.

#### Article 6

Le texte du troisième alinéa du paragraphe 1 devrait être mis entre crochets et complété par le texte de l'alinéa ci-après tiré du document TRANS/SC.3/WP.3/2000/4, lui aussi entre crochets, comme suit :

**"[Dans le mode d'exploitation B, tout membre de l'équipage doit disposer de 12 heures de repos par période de 24 heures, dont au moins 6 heures ininterrompues.]**

**[Dans le mode d'exploitation B, tout membre de l'équipage doit disposer de 24 heures de repos par période de 48 heures, dont au moins deux périodes ininterrompues de 6 heures.]"**

Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à présenter leurs propositions indiquant lequel des deux textes devrait, à leur avis, être retenu dans les projets de recommandations.

#### Article 7

Le texte de l'alinéa d) du paragraphe 1 devrait être modifié comme suit :

**"d) Le passage du mode d'exploitation A<sub>1</sub> ou A<sub>2</sub> au mode B ne peut s'effectuer que :**

**si l'équipage a été entièrement remplacé, ou**

**si les membres d'équipage prévus pour le mode d'exploitation B ont accompli 8 heures et 6 heures respectivement de repos ininterrompu immédiatement avant le changement, en dehors du temps de navigation, et que le renfort prescrit pour le mode B est à bord.**

**Dans ce cas, le propriétaire du bateau doit aussi modifier le tableau d'effectifs conformément aux prescriptions relatives à l'équipage minimal obligatoire et compléter l'équipage en fonction du nouveau tableau avant le changement du mode d'exploitation."**

#### **Article 8**

i) Le groupe de mots "dans les modes A<sub>1</sub> et A<sub>2</sub>" qui figure dans le texte du deuxième alinéa du paragraphe 1 devrait être placé entre crochets. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à faire part de leurs observations sur l'éventuelle suppression de ces mots, proposée par l'Allemagne;

ii) Les crochets qui figurent dans le titre de l'article et au paragraphe 2 devraient être supprimés et le titre devrait être libellé comme suit : "**Livre de bord, tachygraphe**".

#### **Articles 10 et 11**

Le texte des notes de bas de page Nos 5 et 9 relatives à ces deux articles devrait être remanié comme suit :

**"Les autorités compétentes peuvent autoriser différentes compositions concernant l'équipage minimal du point de vue des catégories de poste, à l'exception du nombre de chefs de bord qui ne doit pas être inférieur à celui qui est stipulé dans le présent article. Quelle que soit la composition de l'équipage minimum, son nombre total et ses qualifications ne doivent pas être inférieurs à ceux qui sont stipulés dans le présent article."**

#### **Article 12**

Le texte de la note de bas de page No 14 relative à cet article devrait être remanié comme suit :

**"Les autorités compétentes peuvent autoriser différentes compositions concernant l'équipage minimal du point de vue des catégories de poste, à l'exception du nombre de chefs de bord qui ne doit pas être inférieur à celui qui est stipulé dans le présent article. Quelle que soit la composition de l'équipage minimum, son nombre total et ses qualifications ne doivent pas être inférieurs à ceux qui sont stipulés dans le présent article. L'équipage minimum ne comprend pas le personnel engagé pour le service passagers."**

#### **Article 13**

Le premier alinéa de cet article devrait être remanié comme suit :

**"Lorsque l'équipement d'un automoteur, d'un pousseur, d'un convoi poussé, d'une autre formation rigide ou d'un bateau à passagers ne correspond pas à l'équipement prévu au paragraphe 1 de l'article 9, dans le cas [d'un ou de deux] dispositifs et systèmes centralisés desservant l'ensemble du bateau, l'équipage minimal doit être augmenté d'un matelot garde-moteur en modes**

**d'exploitation A<sub>1</sub> et A<sub>2</sub> et de deux matelots garde-moteurs en mode d'exploitation B."**

**Article 14**

Le texte de cet article devrait être remanié comme suit :

**"Article 14**

**Équipage minimal des autres bateaux**

- 1. Pour les bateaux qui ne sont pas mentionnés dans les articles 10 à 12 mais qui sont visés par les présentes Recommandations conformément à l'article 1 plus haut (par exemple, remorqueurs, chalands, engins flottants, bateaux naviguant à grande vitesse), l'Administration détermine, d'après leurs dimensions, mode de construction, aménagement et affectation, l'équipage qui doit se trouver à bord en cours de navigation.**
- 2. [Les règlements nationaux peuvent prévoir une augmentation de l'effectif minimum obligatoire lorsque l'équipement des bateaux n'est pas conforme à ces règlements, dans le cas de plus de deux installations ou systèmes centralisés et lorsque le bateau est desservi par des membres de l'équipage cumulant deux fonctions différentes ou par des hommes de pont ou des mécaniciens sans cumul de fonctions.]"**

Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à faire part de leurs observations sur le texte figurant entre crochets.

**Annexe**

Il a été convenu qu'un modèle de livret de service serait annexé au projet de recommandations et qu'il serait basé sur le modèle figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/2/Add.1 reçu de la CCNR. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à communiquer leurs propositions sur d'éventuelles modifications au modèle de livret de service figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/2/Add.1.

20. Le terme "tachygraphe" ayant été introduit à l'article 8 des projets de recommandations, le Groupe de travail a décidé de charger le groupe de volontaires de réfléchir à l'éventuelle incorporation dans l'annexe à la résolution No 17, révisée, de dispositions relatives aux prescriptions de base concernant la fabrication de tachygraphes et leur installation à bord de bateaux, compte tenu du texte de l'appendice H au RVBR, tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/4/Add.1.

21. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de publier le texte des projets de recommandations sur l'équipage minimal obligatoire, tel que modifié plus haut, et a invité les gouvernements et les commissions fluviales à présenter leurs observations et propositions concernant ce texte au plus tard **le 15 novembre 2001**, une attention particulière devant être accordée aux passages laissés entre crochets.

## **EXAMEN DES MESURES VISANT À EMPÊCHER LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE DUE AUX BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE**

Documents : TRANS/SC.3/WP.3/2001/9, TRANS/SC.3/WP.3/2001/2, TRANS/SC.3/1999/1 et add.1 et TRANS/SC.3/1998/8 et Add.1 et 2

22. Il a été rappelé qu'à sa dix-neuvième session, le Groupe de travail était convenu, comme il en avait été chargé par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3), de commencer l'examen des problèmes posés par la pollution atmosphérique due aux bateaux de navigation intérieure et d'adopter une position commune à ce sujet. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été priés d'examiner la documentation reçue des organisations internationales compétentes et de soumettre leurs propositions à ce sujet (TRANS/SC.3/WP.3/39, par. 23 et 24).

23. Le représentant de la CCNR a présenté le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/2, qui contenait le texte d'une résolution de la CCNR relative à la limitation des émissions de gaz et de particules polluant l'air provenant des moteurs diesel utilisés en navigation intérieure, ainsi que le texte d'un nouveau chapitre (chap. 8 *bis*) du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR). Il a notamment expliqué que ce nouveau chapitre s'inspirait des dispositions pertinentes de l'Union européenne et de l'ISO et tenait compte en outre des dispositions du libellé nouvellement adopté de l'annexe VI de la Convention MARPOL de l'OMI. Les dispositions de cette résolution représentaient un premier pas et s'appliquaient seulement aux émissions des moteurs diesel neufs équipant des bateaux du Rhin. Dans un deuxième temps, ces dispositions seraient étendues aux moteurs diesel déjà en service.

24. À l'issue d'un échange de vues sur cette question, le Groupe de travail a estimé que d'éventuelles dispositions paneuropéennes de prévention de la pollution de l'air en navigation intérieure ne devraient pas nécessairement se limiter à la pollution due aux moteurs et pourraient s'appliquer aussi à la qualité des carburants (importante pour les émissions de soufre) et aux substances appauvrissant la couche d'ozone visées par le Protocole de Montréal (comme les halons, le fréon et les autres gaz réfrigérants).

25. Compte tenu des renseignements communiqués par les gouvernements (TRANS/SC.3/WP.3/2001/9), le Groupe de travail a invité les États membres, la Commission européenne, les commissions fluviales et les autres organismes internationaux intéressés à commenter les nouvelles dispositions adoptées par la CCNR, telles que présentées dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/2, et à soumettre au secrétariat, **au plus tard le 15 décembre 2001**, leurs propositions écrites sur d'éventuelles dispositions paneuropéennes en la matière, en prenant dûment en considération les travaux menés par d'autres organismes internationaux tels que la Communauté européenne, le Groupe de travail WP.29 de la CEE, l'OMI, l'AIPCN, etc.

## **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 DE TAUX DE GIRATION**

26. Il a été rappelé que le Groupe de travail, à sa vingtième session, avait examiné la proposition de la Fédération de Russie concernant un projet de prescriptions relatives aux installations radar et aux indicateurs de taux de giration sur les bateaux de navigation intérieure (TRANS/SC.3/WP.3/1999/19) et décidé que la partie de la proposition relative aux prescriptions techniques applicables aux installations susmentionnées serait soumise au groupe d'experts volontaires et au Groupe spécial informel d'experts sur l'amendement de la résolution No 17, révisée, ainsi qu'au Groupe de travail à sa vingt et unième session (TRANS/SC.3/WP.3/40, par. 21).

27. Le Groupe de travail est convenu de demander au groupe de volontaires de réfléchir à l'incorporation éventuelle, dans le texte de l'annexe à la résolution No 17 révisée (éventuellement au titre du chapitre 10B), de dispositions relatives aux prescriptions techniques applicables aux installations radar et aux indicateurs de taux de giration, en tenant compte de la proposition de la Fédération de Russie (TRANS/SC.3/WP.3/1999/19) et des dispositions pertinentes en vigueur au sein de la CCNR et de la Commission du Danube (TRANS/SC.3/WP.3/R.28 et Corr.1 et TRANS/SC.3/WP.3/R.68), et de communiquer ces dispositions au Groupe de travail au plus tard à sa vingt-troisième session.

### **QUESTIONS DIVERSES**

#### a) Coopération avec l'ISO

28. Le Groupe de travail a été informé des activités des comités techniques de l'ISO intéressant ses travaux. Le représentant de l'ISO a invité les experts du Groupe de travail à consulter les plans de travail de l'ISO/TC 8 (Navires et technologie maritime), de l'ISO/TC 70 (Moteurs à combustion interne) et de l'ISO/TC 188 (Petit navire) sur le site suivant : <http://isotc.iso.ch/livelink/livelink/>.

#### b) Distribution des documents

29. Il a été rappelé que des sites Internet avaient été ouverts pour le SC.3 et le WP.3 et qu'ils pouvaient être consultés à l'adresse suivante : <http://www.unece.org/trans/main/sc3>. Ces sites contenaient les rapports et les ordres du jour des prochaines sessions ainsi que les principales publications et les documents de travail. Afin de faciliter et d'accélérer la publication par le secrétariat des documents de travail des sessions du SC.3/WP.3, les gouvernements ont été priés d'envoyer, dans la mesure du possible, leurs propositions à la fois par lettre ou par télécopie et par courrier électronique à l'adresse suivante : [viatcheslav.novikov@unece.org](mailto:viatcheslav.novikov@unece.org).

c) Dates des prochaines sessions

30. Les vingt-deuxième et vingt-troisième sessions du Groupe de travail SC.3/WP.3 se tiendront respectivement du 6 au 8 juin 2001 et du 19 au 21 mars 2002.

**ADOPTION DU RAPPORT**

31. Conformément à l'usage, Le Groupe de travail a adopté le rapport sur sa vingt et unième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

---

Annexe

**COMPTE RENDU DE LA DIXIÈME RÉUNION DU GROUPE  
INFORMEL SPÉCIAL D'EXPERTS SUR L'AMENDEMENT  
DE LA RÉOLUTION No 17, RÉVISÉE**

1. Le Groupe spécial d'experts s'est réuni le mardi 13 mars 2001 au Palais des Nations, à Genève. Étaient présents :

M. R. Van Doorn (Pays-Bas);  
M. W. Zondag (Pays-Bas);  
M. V. Vorontsov (Fédération de Russie);  
M. A. Koval (Ukraine);  
M. A. Lesnik (Ukraine);  
M. Yuriy Herzhod (Ukraine);  
M. J. Karaicic (Commission du Danube).

2. M. R. Van Doorn (Pays-Bas) a présidé la réunion.

3. Le Groupe spécial a entendu le rapport de M. W. Zondag, Président du Groupe des experts volontaires, sur les progrès accomplis par ce groupe à sa septième réunion (Rotterdam, 18-22 septembre 2000) et pris note des projets de chapitres 11 *bis* (Timonerie escamotable) et 13 (Engins de sauvetage) modifiés de l'annexe à la résolution No 17 révisée, établis par le Groupe de volontaires et parus sous la cote TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1.

4. Suite à un échange de vues sur les deux projets de chapitres modifiés susmentionnés de l'annexe à la résolution No 17, révisée, le Groupe spécial a décidé ce qui suit :

- Le libellé du paragraphe 11 *bis*-3.3 devrait être modifié comme suit :

**"11 *bis*-3.3 Le mécanisme de levage doit permettre d'arrêter et de maintenir la timonerie dans toute position.**

**L'administration du bassin peut exiger qu'à bord des bateaux des zones 1 et 2, la timonerie puisse être fixée dans différentes positions. Une possibilité de dégagement instantané des dispositifs de fixation doit être garantie dans toutes les conditions d'exploitation, y compris en cas de panne totale de courant."**

- Dans l'ensemble du texte du chapitre 13 modifié, l'expression "canots de bateau" doit se traduire en russe par "**sudovaja shliupka**" et non "korabelinaja shliupka".

5. Le Groupe spécial a décidé de transmettre le projet de chapitres modifiés de l'annexe à la résolution No 17, révisée, au Groupe de travail SC.3/WP.3, pour examen et approbation.

6. Le Groupe spécial a été informé que le groupe de volontaires envisageait de tenir sa prochaine réunion en avril (dans la semaine du 16 au 20 avril), à Bruxelles. Il est prévu qu'il

étudie à cette occasion le texte des projets de chapitres 7 (Gréement), 8 (Mouillage, amarrage et remorquage) et Y (Prévention de la pollution) modifiés.

7. Le Groupe spécial a jugé que, sous réserve des instructions éventuelles du Groupe de travail SC.3/WP.3, le groupe de volontaires pourrait également examiner les projets de dispositions relatives à la prévention de la pollution atmosphérique, dans le cadre des travaux envisagés au sujet du chapitre Y susmentionné.

8. Le Groupe spécial a rappelé que le Groupe de travail SC.3/WP.3 avait, à sa dix-neuvième session, prié le groupe de volontaires d'envisager la révision éventuelle de la définition du mot "Administration" utilisé dans les projets de chapitres modifiés ainsi que de celle des expressions "Administration du bassin fluvial", "Société de classification reconnue", etc., en vue de limiter le nombre de termes désignant les fonctions et les responsabilités de l'Administration nationale et des autres organismes auxquels l'État pouvait vouloir déléguer ces fonctions et ces responsabilités. Ce faisant, le groupe de volontaires avait été prié de tenir compte de l'expérience de l'OMI et des autres organismes internationaux compétents. Il avait été convenu dans l'immédiat de ne pas incorporer les termes nouvellement proposés et de revenir à cette question lorsque le groupe de volontaires aurait formulé ses propositions à ce sujet (TRANS/SC.3/WP.3/39, par. 7, chap. 6 i)).

9. Il a par ailleurs été rappelé que le Groupe de travail SC.3/WP.3 avait, à sa vingtième session, décidé que la seconde partie de la proposition de la Fédération de Russie concernant les prescriptions techniques applicables aux installations radar et aux indicateurs de vitesse de giration pour les bateaux de navigation intérieure (TRANS/SC.3/WP.3/1999/19), devrait être soumise au groupe de volontaires et au Groupe spécial d'experts sur l'amendement de la résolution No 17, révisée, ainsi qu'au Groupe de travail à sa vingt et unième session (TRANS/SC.3/WP.3/40, par. 21). Le groupe de volontaires avait été prié d'examiner l'incorporation éventuelle de cette partie de la proposition russe dans le projet de texte modifié du chapitre 10B (TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/1/Add.1) en tenant compte des dispositions en vigueur à la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et à la Commission du Danube (voir TRANS/SC.3/WP.3/R.28 et Corr.1 et TRANS/SC.3/WP.3/R.68).

-----