



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/47
3 avril 2002

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-troisième session, 19-21 mars 2002)

**RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR
SA VINGT-TROISIÈME SESSION**

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a tenu sa vingt-troisième session du 19 au 21 mars 2002. Des représentants des pays suivants ont participé à ses travaux: Allemagne, Autriche, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France, Pays-Bas, République tchèque, Slovaquie, Suisse et Yougoslavie. Un représentant de l'organisation intergouvernementale ci-après a aussi participé à la session: Commission du Danube (CD). L'organisation non gouvernementale ci-après était représentée: Association des constructeurs européens de moteurs à combustion interne (EUROMOT).

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.3/45).

ÉLECTION DU BUREAU

3. C'est avec une grande tristesse que le Groupe de travail a appris le décès de M. Dmitrii Anissin, qui avait coprésidé ses sessions pendant de nombreuses années et beaucoup contribué à ses travaux. Le Groupe de travail a prié la délégation de la Fédération de Russie de transmettre ses sincères condoléances à la famille de M. Anissin.

4. Le Coprésident du Groupe de travail, M. Van Doorn (Pays-Bas), a été invité à présider la session.

AMENDEMENT AUX RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE (ANNEXE DE LA RÉOLUTION N° 17, RÉVISÉE)

Documents: TRANS/SC.3/2000/1 et Add.1, TRANS/SC.3/WP.3/2002/2, TRANS/SC.3/WP.3/2002/6 et Add.1, TRANS/SC.3/WP.3/2002/7, TRANS/SC.3/WP.3/2002/8, TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1 et TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2002/1 et Add.1.

5. Le Groupe de travail a noté que le Groupe de travail des transports par voie navigable avait, à sa quarante-cinquième session, provisoirement approuvé les chapitres 9, 10A, 11 et 12 modifiés de l'annexe, tels que reproduits sous la cote TRANS/SC.3/2000/1/Add.1.

6. Le Groupe de travail a été informé par le Président du groupe de volontaires, M. W. Zondag (Pays-Bas), des travaux réalisés par ce groupe depuis l'année précédente et a en outre appris que ce dernier envisageait de tenir sa prochaine réunion à Anvers du 25 au 29 mars 2002 pour y traiter de l'établissement de la version finale des chapitres 16 (Automatisation) et 17 (Logement de l'équipage et postes de travail) ainsi que des demandes en suspens du Groupe de travail mentionnées dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/39, par. 7 [chap. 6, i)] et TRANS/SC.3/WP.3/42, par. 9 [chap. 10B, iii) et iv)], par. 20 et 27 et annexe, par. 7, 8 et 9, ainsi qu'aux paragraphes 10 ii), 12 (quatrième et cinquième tirets) et 28 ci-dessous.

7. Vu le volume de travail du groupe de volontaires et les difficultés rencontrées pour réunir en même temps tous les experts qui en sont membres, il a été estimé qu'il fallait lui adjoindre un ou deux experts supplémentaires. Un représentant du Royaume-Uni qui a récemment pris part à une réunion CE/CCNR sur la révision du chapitre 15 du RVBR pourrait être invité à participer aux travaux du groupe. Si ses membres travaillaient dans un bon climat de coopération, la révision de tous les chapitres de l'annexe à la résolution n° 17 devrait pouvoir être achevée en 2004 au plus tard.

8. Le Groupe de travail a pris note des projets de versions modifiées des chapitres 7 (Gréement) et 14 (Pousseurs, barges de poussage et convois poussés et remorqués) de l'annexe à la résolution n° 17, révisée, tels qu'ils ont été élaborés par le groupe de volontaires et apparaissent dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2002/1 et Add.1, et a été informé de l'échange de vues qui avait eu lieu sur ces projets lors de la réunion du groupe informel spécial d'experts tenue le 18 mars 2002, juste avant la présente session. Le Groupe de travail a noté en particulier que le groupe spécial suggérait de modifier comme suit le texte

des paragraphes 7-3.1 et 7-3.2 du projet de chapitre 7 modifié figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2002/1:

- «7-3.1– Tous les bateaux à équipage doivent être pourvus au moins des agrès et matériels suivants:**
- **Les appareils et dispositifs nécessaires à l'émission des signaux optiques et acoustiques ainsi qu'à la signalisation du bateau;**
 - **Des feux de secours pour les feux de navigation;**
 - **Une paire de jumelles marines;**
 - **Un porte-voix;**
 - **Une passerelle d'accès d'au moins 0,4 m de large et 4 m de long, pourvue d'une rambarde; pour de petits bâtiments, la commission de visite peut admettre des passerelles plus courtes;**
 - **Un sondeur;**
 - **Une gaffe;**
 - **Un matériel approprié pour le colmatage de petites voies d'eau;**
 - **Une trousse de premiers secours;**
 - **Une pancarte relative au sauvetage et à la réanimation des noyés;**
 - **Deux lignes de jet;**
 - **Installation de radiotéléphonie.**
- 7-3.2 – Outre les prescriptions du 7-3.1, les bateaux à équipage naviguant dans la zone 2 doivent être pourvus:**
- **D'un compas fixe;**
 - **De cartes nautiques;**
 - **D'un écho-sondeur ou d'un plomb de sonde.»**

9. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de faire distribuer les projets de versions modifiées des chapitres 7 et 14, tels qu'ils figurent dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2002/1 et Add.1, à tous les gouvernements des pays membres et aux commissions fluviales pour observations éventuelles. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à examiner les projets susmentionnés et à communiquer leurs observations et propositions éventuelles à leur sujet **le 1^{er} novembre 2002 au plus tard.**

10. Le Groupe de travail a examiné le texte du nouveau projet d'amendement aux chapitres 11 *bis* (timoneries escamotables) et 13 (engins de sauvetage) de l'annexe, établi par le groupe de volontaires (TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1) à la lumière des observations et des remarques qui avaient été formulées par les gouvernements (TRANS/SC.3/WP.3/2002/6), et il a décidé des modifications suivantes:

Chapitre 11 *bis*

- i) Dans le paragraphe 11 *bis*-1.1 de la version russe, la fin de la première phrase devrait être libellée comme suit: «... **dolzhny byt oborudovany sistemoy avarijnogo ikh opuskanija.**», tandis que la dernière phrase devrait être ainsi conçue: «**Dolzhna byt obespechena vozmozhnost bezopasnogo pokidanija rulevoj rubki vo vsekh ee polozhenijakh**»;
- ii) Le texte 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 arrêtée 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.»

Le groupe de volontaires a été prié d'examiner la révision éventuelle de la définition du mot «administration» employé dans le projet des chapitres modifiés, ainsi que des termes «**administration du bassin**» ou «administration du bassin hydrographique», «société de classification agréée», etc., dans le but de restreindre le nombre de termes se référant aux fonctions et aux responsabilités de l'administration de l'État et des autres organes auxquels l'État pourrait vouloir déléguer ces fonctions et ces responsabilités. Le Groupe de volontaires a encore été prié de tenir compte, en effectuant cette tâche, de l'expérience acquise par l'OMI et d'autres organes internationaux compétents;

- iii) Le texte du chapitre 11 *bis* «Timoneries escamotables» a été adopté, sous réserve des modifications et des remarques susmentionnées dans les sous-paragraphes i) et ii) ci-dessus.

Chapitre 13

- iv) Dans le paragraphe 13-1.4 et ailleurs dans le texte de ce chapitre, dans la version russe, les mots «ship's boat» («canot de bateau») devraient se lire «**sudovaja shliupka**». Dans l'ensemble du texte de la version anglaise de ce chapitre, le mot «craft» devrait être remplacé par le mot «**vessel**» ou «**vessels**»;
- v) Le sous-paragraphe vii) suivant devrait être ajouté au paragraphe 13-2.1.1: «**être vérifiés conformément aux instructions du fabricant.**»;

- vi) Dans le paragraphe 13-2.1.2 de la version russe, les mots biffés «**spasatelinye sredstva**» devraient être rétablis;
- vii) Dans le paragraphe 13-2.2.3, les mots «**ou bouées de sauvetage**» devraient être supprimés;
- viii) Dans le paragraphe 13-2.3.5 iv) de la version russe, le mot «ispolizovaniya» devrait être remplacé par «**ekspluatatsii**»;
- ix) Le texte du paragraphe 13-2.4.2 iv) de la version anglaise devrait être ainsi conçu: «**they shall be adequately stable. This shall be considered adequate if there is a residual freeboard of at least 10 cm when two persons of roughly 75 kg each are on one side as close as possible to the gunwale;**»;
- x) Dans le paragraphe 13-4.4, les mots «fixées sur le pont» devraient être remplacés par «**situées sur le pont**»;
- xi) Un nouveau paragraphe 13-4.5 libellé comme suit devrait être ajouté: «**Si besoin est, il faut fournir un équipement permettant de déplacer vers le bord du bateau les engins de sauvetage collectif pouvant être mis à l'eau et de les retenir dans cette position de manière à faciliter un embarquement sûr.**»;
- xii) Le paragraphe 13-6.1 i) a été modifié comme suit: «**les bateaux automoteurs et les péniches gardées de plus de 150 tonnes de tpl**»;
- xiii) Dans le paragraphe 13-6.1 iii) de la version russe, le mot «krony» devrait être remplacé par «**krany**»;
- xiv) Le texte du chapitre 13 «Engins de sauvetage» a été adopté, sous réserve des modifications susmentionnées aux sous-paragraphes iv) à xvi).

11. Le secrétariat a été prié de transmettre au Groupe de travail des transports par voie navigable, pour examen et adoption provisoire, le texte des chapitres 11 *bis* et 13, tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2001/1 et tel que modifié ci-dessus.

12. Le Groupe de travail a pris note des propositions formulées par le Bélarus et l'Ukraine (TRANS/SC.3/WP.3/2002/6/Add.1) sur les nouvelles modifications qui pourraient être apportées aux chapitres 3 (Franc-bord et distance de sécurité), 4 (Stabilité et compartimentage), 6 (Installations électriques) et 12 (Protection contre l'incendie) déjà amendés de l'annexe à la résolution n° 17, révisée, telles qu'elles sont présentées dans les documents TRANS/SC.3/2000/1 et Add.1, et il est convenu de ce qui suit:

- La proposition présentée par le Bélarus au paragraphe 1 du document TRANS/SC.3/WP.3/2002/6/Add.1 a été rejetée;
- La proposition présentée par le Bélarus au paragraphe 2, concernant l'amélioration de la version russe du paragraphe 1.4.7 de l'appendice au chapitre 4 a été acceptée comme suit: «**Dopustimyj ugol krena Θ_{perm} – ugol krena, kotoryj ne dolzhen byt prevyshen i kotoryj dolzhen byt predpisan kompetentnym organom...**»;

- La proposition présentée par le Bélarus au paragraphe 3, concernant l'amélioration de la version russe, a été acceptée;
- Les propositions de l'Ukraine concernant la restructuration des dispositions relatives à la protection contre l'incendie qui figurent dans les articles 12 (Protection contre l'incendie) et 15 (Dispositions spéciales pour les bateaux à passagers) semblaient logiques et fondées sur la structure des dispositions SOLAS pertinentes, mais le Groupe de travail a estimé qu'il faudrait peut-être trop de temps et d'efforts pour pouvoir mener à bien cette restructuration. En outre, la proposition de l'Ukraine visant à inclure dans l'annexe des dispositions spéciales applicables aux bateaux de transport d'hydrocarbures pourrait empiéter sur l'ADN dont l'annexe B.2 contient des dispositions détaillées sur la protection contre l'incendie. Il a donc été décidé de demander que le groupe de volontaires étudie la proposition de l'Ukraine concernant l'éventuelle restructuration des chapitres 12 et 15 et indique ensuite au Groupe de travail si ce travail devrait être entrepris et, dans l'affirmative, à quel moment. Le groupe de volontaires pourrait aussi, dans le cadre de ses travaux sur les modifications de l'annexe, examiner les propositions de l'Ukraine concernant les améliorations rédactionnelles du texte des chapitres 12 et 15, telles qu'elles figurent dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/6/Add.1.
- Le Groupe de travail a aussi estimé que le groupe de volontaires devrait étudier le texte d'un article 10.02 révisé (Extincteurs d'incendie portatifs) du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/7 et déterminer s'il ne faudrait pas, par voie de conséquence, apporter certaines modifications au chapitre 12 amendé de l'annexe. En étudiant la question, le groupe pourrait aussi tenir compte de l'existence dans le contexte de la navigation intérieure de tout nouvel agent d'extinction non mentionné dans l'article 10.02 du RVBR.

13. Il a été rappelé qu'à sa vingt et unième session le Groupe de travail avait 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) et demandé aux gouvernements et aux commissions fluviales d'étudier le document de la CCNR et de formuler des observations à ce sujet en vue de l'incorporation éventuelle de la signalisation correspondante dans l'annexe de la résolution n° 17, révisée (TRANS/SC.3/WP.3/42, par. 10).

14. Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur la question en tenant compte des avis formulés par les gouvernements dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/8 et prié le secrétariat de se procurer des exemplaires des documents pertinents de l'ISO, de l'Union européenne et de l'OMI contenant des symboles relatifs à la sécurité et de les lui communiquer pour pouvoir les examiner à sa vingt-cinquième session.

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

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/1999/3 et Add.1, TRANS/SC.3/WP.3/2000/6 et Add.1 et 2, TRANS/SC.3/WP.3/2001/10 et Add.1, TRANS/SC.3/WP.3/2002/9 et TRANS/SC.3/104/Add.3.

15. Il a été rappelé qu'à sa dix-septième session le Groupe de travail avait décidé de rassembler des informations sur les dispositifs de mouillage effectifs des bateaux autres que les bateaux automoteurs de transport de marchandises et, sur la base de ces informations et en s'inspirant également des dispositions pertinentes de la CCNR et du projet de dispositions de la CE, d'essayer de mettre au point, avec l'aide d'une délégation de volontaires, des prescriptions paneuropéennes minimales sur les dispositifs de mouillage pour les types de bateau suivants: i) bateaux à passagers; ii) pousseurs; iii) automoteurs-pousseurs et iv) barges de poussage (TRANS/SC.3/WP.3/35, par. 13 et 14). À sa vingt et unième session, le Groupe de travail a pris note des suggestions de la délégation ukrainienne et du Président sur les grandes lignes des prescriptions relatives aux ancres pour les types de bateaux autres que les bateaux de marchandises automoteurs (TRANS/SC.3/WP.3/2001/10 et Add.1) et a invité les gouvernements et les commissions fluviales à indiquer si ce document pourrait servir de base aux travaux futurs sur ce point (TRANS/SC.3/WP.3/42, par. 11).

16. Le Groupe de travail a noté que six gouvernements avaient communiqué leur tableau de données sur le matériel de mouillage et que deux d'entre eux estimaient que les propositions conceptuelles formulées dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2001/10 et Add.1 pouvaient servir de base aux travaux futurs sur ce point (voir TRANS/SC.3/WP.3/2000/6 et Add.1 et 2 et TRANS/SC.3/WP.3/2002/9). Les gouvernements qui ne l'avaient pas encore fait ont été invités à compléter les tableaux figurant dans l'annexe 2 du document TRANS/SC.3/WP.3/35 pour rendre compte des prescriptions existantes dans leur pays en ce qui concerne les quatre types de bateaux de navigation intérieure, et de les communiquer au secrétariat **avant le 1^{er} novembre 2002**. La délégation de la Fédération de Russie a accepté de tenter d'analyser les tableaux communiqués par les gouvernements et de rédiger une proposition pour que le Groupe de travail l'examine à sa vingt-cinquième session.

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

Documents: TRANS/SC.3/2000/2, TRANS/SC.3/WP.3/2001/3 et TRANS/SC.3/2002/10.

17. Il a été rappelé qu'à sa vingt et unième session, le Groupe de travail avait procédé à un échange de vues approfondi sur le texte du projet de chapitre 18 de l'annexe à la résolution n° 17, révisée (Prévention de la pollution des eaux), comme indiqué dans le document TRANS/SC.3/2000/2, et avait apporté plusieurs modifications à ce texte mais n'avait pas été en mesure de s'entendre sur la proposition de l'Allemagne concernant le paragraphe 18-4.1, qui est exposée dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/3. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à soumettre leurs propositions sur le texte du paragraphe 18-4.1, en recourant si nécessaire à une démarche bassin par bassin (TRANS/SC.3/WP.3/42, par. 14 et 15).

18. Le Groupe de travail a pris note des observations communiquées par les gouvernements et les commissions fluviales, telles qu'elles sont consignées dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/10 et a décidé, à titre de compromis, de remanier le texte du paragraphe 18-4.1 comme suit:

«18-4.1 Les bateaux à équipage et les bateaux à passagers ayant 10 personnes ou plus à bord doivent être pourvus:

- i) **D'une citerne intégrée de collecte des eaux ménagères;**
- ii) **D'un système d'évacuation des eaux ménagères dans des installations réceptrices; et**
- iii) **De raccordements normalisés pour l'évacuation des eaux ménagères dans des installations de réception;**

ou encore d'une installation de traitement des eaux ménagères conforme aux dispositions du paragraphe 18-5 ci-après.

L'administration peut appliquer des prescriptions différentes de celles du paragraphe 18-4.1 en ce qui concerne l'équipement des bateaux empruntant ses voies navigables intérieures.»

19. Le secrétariat a été prié de modifier le texte du projet de résolution figurant dans le document TRANS/SC.3/2000/2, compte tenu des modifications indiquées au paragraphe 17 ci-dessus ainsi qu'aux paragraphes 14 i) et ii) du document TRANS/SC.3/WP.3/42, et de le transmettre au Groupe de travail des transports par voie navigable pour complément d'examen et adoption.

PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA MANŒVRABILITÉ DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1, TRANS/SC.3/WP.3/2000/1, TRANS/SC.3/WP.3/2001/7, TRANS/SC.3/WP.3/2002/5 et Add.1 et TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2

20. À sa dix-neuvième session, le Groupe de travail avait 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 avait jugé que ce chapitre avait été élaboré conformément à ses instructions, c'est-à-dire comme un ensemble de règles de base générales 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 avait demandé aux gouvernements et aux commissions fluviales de communiquer leurs propositions à ce sujet (TRANS/SC.3/WP.3/39, par. 18).

21. Le Groupe de travail est convenu de modifier comme suit les paragraphes X-1, X-7.1, X-8.1 et X-9 du projet de chapitre X figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2000/2:

«X-1 GÉNÉRALITÉS

Les bateaux et les convois doivent avoir une navigabilité et une manœuvrabilité jugées suffisantes par les autorités compétentes.

Les bateaux motorisés et les convois doivent répondre aux prescriptions des paragraphes X-2 à X-10.

X-7.1 Les bateaux et convois doivent pouvoir s'arrêter en un temps raisonnable et dans les limites de la distance maximale prescrite tout en conservant une manœuvrabilité **jugée suffisante par les autorités compétentes**.

X-8.1 Les bateaux et convois doivent avoir une capacité de naviguer en marche arrière **jugée satisfaisante par les autorités compétentes**, ce qui doit être vérifié lors des essais.

X-9 CAPACITÉ DE MODIFIER SA ROUTE

Les bateaux et convois doivent pouvoir modifier leur route en un temps **jugé raisonnable par les autorités compétentes**. Cette capacité doit être prouvée par des manœuvres effectuées dans une zone d'essai telle que celle mentionnée au paragraphe X-3.»

22. Compte tenu des modifications apportées par la CCNR au chapitre 5 de la RVBR «Manœuvrabilité» en ce qui concerne les bateaux rapides (TRANS/SC.3/WP.3/2002/5), il a été décidé qu'aux paragraphes X-2.1 et X-6, le mot «vitesse» serait suivi des mots «**(en marche avant)**». Il convenait d'ajouter un nouveau paragraphe libellé comme suit:

«X-6.3 [L'organe chargé de la visite] contrôle si le bâtiment à l'état léger est en mesure de dépasser une vitesse de 40 km/h par rapport à l'eau. Si c'est le cas, la mention suivante doit être portée sur le certificat de bateau: "Le bâtiment est en mesure de dépasser une vitesse de 40 km/h par rapport à l'eau".»

23. Le secrétariat a été prié d'établir avec le concours du Président, pour la vingt-cinquième session du Groupe de travail, une version révisée du projet de chapitre X tel que modifié au paragraphe 20 ci-dessus et, en se fondant sur les documents communiqués par les gouvernements et les commissions fluviales sur ce point ainsi que sur les projets de disposition adoptés antérieurement par le Groupe de travail et consignés dans le document TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1, de tâcher de rédiger un appendice au chapitre X traitant des procédures et critères particuliers appliqués dans différents bassins fluviaux aux essais de manœuvrabilité. Le Groupe de travail reviendrait sur cette question à sa vingt-cinquième session.

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

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/2002/1 et TRANS/SC.3/WP.3/2002/4 et Add.1 et 2.

24. Le Groupe de travail a poursuivi l'examen du projet de recommandations sur l'équipage minimal (TRANS/SC.3/WP.3/2002/1) en tenant compte des propositions reçues des gouvernements et des commissions fluviales (TRANS/SC.3/WP.3/2002/4 et Add.1 et 2) et a décidé ce qui suit:

Article premier

i) 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 ci-après **à moins que l'autorité compétente n'en décide autrement pour les bateaux naviguant sur ses voies intérieures**».

Article 2

- ii) Dans la version française, l'expression «chef de bord» a été remplacée par **«conducteur»**.
- iii) Le Groupe de travail a estimé que les projets de recommandations devraient énoncer des prescriptions relatives aux qualifications minimales de chaque membre d'équipage mentionnées au paragraphe 1 ou renvoyer à de telles prescriptions. À cette fin, le Groupe de travail a demandé aux gouvernements de communiquer au secrétariat **avant le 1^{er} novembre 2002** leurs propositions écrites sur les formulations qui pourraient être utilisées pour énoncer ces prescriptions en tenant compte, en particulier, des dispositions pertinentes du chapitre 23 du RVBR reproduites dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/4.

Article 4

- iii) Le début du paragraphe 1 devrait se lire comme suit: «1. Tout membre de l'équipage minimal doit avoir un livret de service personnel conforme au modèle reproduit en annexe aux présentes Recommandations. [**Tous les renseignements indispensables devant figurer dans le livret de service devraient être libellés au moins dans la langue officielle du pays et soit en français soit en allemand**]. Au moment de l'enrôlement, le livret de service doit être ...» le reste du texte est inchangé. Au paragraphe 6, les mots **«ou international»** ont été mis entre crochets en vue de leur éventuelle suppression, ainsi que l'a proposé la Fédération de Russie.

Article 5

- iv) Le texte de la note de bas de page 3 devrait être modifié comme suit:

«La navigation diurne peut être prolongée à 16 heures au plus, une fois par semaine maximum, si le bateau est équipé d'un tachygraphe agréé par l'Administration et si celui-ci est en bon état de fonctionnement et lorsque parmi les membres [de l'équipage minimal se trouve **un** titulaire du certificat de capacité pour la conduite d'un bateau **et un maître matelot**]» comme l'ont proposé les Pays-Bas.

Article 6

- v) Le texte du troisième alinéa du paragraphe 1 a été modifié 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, soit deux périodes de 6 heures de repos ininterrompu¹.]»

Article 7

- vi) Conformément à la proposition de l'Allemagne, le dernier alinéa du paragraphe 1 d) devrait devenir le paragraphe 2 et se lire comme suit:

«[2. Dans tous les cas de changement de mode d'exploitation, le propriétaire du bateau doit 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

- vii) Le deuxième alinéa du paragraphe 1 devrait être modifié comme suit:

«Le début et la fin des périodes de repos doivent être inscrits chaque jour pendant le voyage.»

Article 9

- viii) Le secrétariat a été prié de proposer que les paragraphes pertinents de l'annexe à la résolution n° 17 révisée soient indiqués dans le paragraphe 1 m).

Article 10

- ix) Le titre de cet article devrait se lire comme suit: **«Équipage minimal des automoteurs [et des pousseurs] destinés au transport de marchandises»** et dans le tableau remplacer «70≤L≤86» par «70<L≤86», comme l'a proposé l'Allemagne.

Article 13

- x) Supprimer les mots «dans le cas [d'un ou de deux] dispositifs et systèmes centralisés desservant l'ensemble du bateau».

Article 14

- xi) Supprimer le paragraphe 2 et ne pas numéroter le paragraphe 1.

Annexe

- xii) Dans l'ensemble du texte de l'annexe, supprimer tous les renvois au Rhin, au Règlement de visite des bateaux du Rhin et au Règlement des patentes du Rhin,

¹ Les autorités compétentes peuvent prescrire que, 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 6 heures ininterrompues.

et les remplacer le cas échéant par des renvois pertinents aux recommandations de la CEE-ONU. Dans les tableaux sur le temps de navigation, supprimer les colonnes F et G ainsi que les rubriques les concernant dans le paragraphe 3.3.

25. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat de publier le texte du projet de recommandation sur l'équipage minimum obligatoire, tel que modifié ci-dessus, et a prié les gouvernements et les commissions fluviales de présenter leurs observations et leurs propositions concernant le texte, **avant le 1^{er} novembre 2002**, en accordant une attention toute particulière au texte laissé 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.3/2002/3 et TRANS/SC.3/WP.3/2002/11 et Add.1.

26. Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues détaillé sur cette question en tenant compte des informations reçues des gouvernements et d'EUROMOT (TRANS/SC.3/WP.3/2002/11 et Add.1). Ayant été informé que des travaux similaires étaient en cours dans un groupe d'experts de la Commission européenne, le Groupe de travail a invité les gouvernements, les commissions fluviales et le groupe de volontaires à étudier les documents disponibles sur ce point, en particulier le document présenté par EUROMOT, et à communiquer leurs propositions écrites sur les moyens d'élaborer des recommandations paneuropéennes sur les mesures visant à empêcher la pollution atmosphérique due aux bateaux de navigation intérieure, en tenant dûment compte des progrès réalisés et des résultats éventuellement obtenus par la Commission européenne.

RECOMMANDATIONS RELATIVES AUX PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES AU MATÉRIEL DE NAVIGATION ÉLECTRONIQUE DE PORT ET À SON INSTALLATION À BORD DES BATEAUX, NOTAMMENT AUX INSTALLATIONS RADAR ET AUX INDICATEURS DE TAUX DE GIRATION

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/2002/2, TRANS/SC.3/WP.3/2002/12, TRANS/SC.3/WP.3/2000/11 et Add.1 et TRANS/SC.3/WP.3/1999/19.

27. Il a été rappelé que le Groupe de travail, à sa vingt et unième session, avait décidé de demander au groupe de volontaires d'examiner l'incorporation éventuelle du texte de l'annexe de la résolution n° 17 révisée, (éventuellement au titre du chapitre 10B «timonerie»), 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 et de communiquer ces dispositions au Groupe de travail, au plus tard à sa vingt-troisième session (TRANS/SC.3/WP.3/42, par. 26 et 27).

28. Compte tenu de l'emploi du temps très chargé du groupe de volontaires, le Groupe de travail a demandé au secrétariat de préparer pour sa vingt-cinquième session un document de travail fondé sur le projet d'amendement du chapitre 10B et complété par les dispositions relatives aux radars et aux indicateurs de taux de giration, présentées par l'Ukraine dans

le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/4/Add.1, en tenant dûment compte de la proposition de la Fédération de Russie. Le Groupe de travail reprendrait l'examen de cette question à sa vingt-cinquième session.

QUESTIONS DIVERSES

a) Distribution des documents

29. Il a été rappelé que les sites Web du SC.3 et du SC.3/WP.3 pouvaient être consultés via l'Internet, à l'adresse suivante: <http://www.unece.org/trans/main/sc3>. Ils contiennent les rapports, les ordres du jour des prochaines sessions, les principales publications et les documents de travail. Pour faciliter et accélérer la publication par le secrétariat des documents de travail destinés aux sessions du SC.3/WP.3, les représentants ont été priés de soumettre, chaque fois que possible, leurs propositions pour les sessions du SC.3/WP.3 à la fois par courrier (télécopie) et par courrier électronique (viatcheslav.novikov@unece.org).

b) Dates des prochaines sessions

30. Les vingt-quatrième et vingt-cinquième sessions du Groupe de travail SC.3/WP.3 sont respectivement prévues du 5 au 7 juin 2002 et du 19 au 21 mars 2003.

ADOPTION DU RAPPORT

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