



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/52
11 juin 2003

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-sixième session, 3-5 juin 2003)

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

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a tenu sa vingt-sixième session du 3 au 5 juin 2003. Des représentants des pays suivants ont participé à ses travaux: Allemagne, Autriche, Croatie, Fédération de Russie, Pays-Bas, République tchèque, Serbie-et-Monténégro, Suisse et Turquie. Des représentants de la Commission du Danube (CD), organisation intergouvernementale, ont assisté à la session. L'Organisation internationale de normalisation (ISO), organisation non gouvernementale, était représentée. À l'invitation du secrétariat, le Comité RAINWAT (Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure), organisation non gouvernementale, était représenté.

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.3/50 et Add.1).

ÉLECTION DU BUREAU

3. M. Victor Vorontsov (Fédération de Russie) a été élu Président de la session.

MISE À JOUR DU CODE EUROPÉEN DES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE (CEVNI)

Documents: TRANS/SC.3/115/Rev.2; TRANS/SC.3/WP.3/2001/14, TRANS/SC.3/WP.3/2002/14, TRANS/SC.3/WP.3/2002/21 et Add.1, TRANS/SC.3/WP.3/2003/12, TRANS/SC.3/WP.3/2003/13, TRANS/SC.3/WP.3/2001/18, TRANS/SC.3/WP.3/2002/18; document informel n° 1.

4. Le Groupe de travail a pris note des documents TRANS/SC.3/WP.3/2002/21 et Add.1, représentant le texte de synthèse des projets d'amendement à une version révisée du CEVNI, provisoirement adopté à ses précédentes sessions. Compte tenu des propositions des gouvernements et des commissions fluviales figurant dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2003/12 et TRANS/SC.3/WP.3/2003/13 et après un débat approfondi, le Groupe de travail est convenu de ce qui suit:

- i) L'examen de la question de l'expression «feu scintillant rapide», selon la proposition des Pays-Bas figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2001/14, a été reporté jusqu'à ce que les études menées par les commissions fluviales et par certains gouvernements permettent d'avoir une vue plus claire de la situation en ce qui concerne les caractéristiques des feux jaunes scintillants à utiliser pour signaler les bateaux rapides faisant route. À cet égard et compte tenu également de la crainte du secrétariat de la Commission du Danube que le signal B.10 utilisé pour indiquer la sortie du port ou d'une voie affluente ne soit confondu avec celui utilisé pour signaler les bateaux rapides, les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à réfléchir au moyen d'éviter une telle confusion. Il a été décidé de revenir à cette question lors de la quarante-huitième session du Groupe de travail;
- ii) Le texte du paragraphe 7 de l'article 1.02 figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1 devrait être modifié comme proposé par le Bélarus au paragraphe 4 du document TRANS/SC.3/WP.3/2003/13;
- iii) Le texte du paragraphe 2 de l'article 1.07 devrait être modifié comme suit:
«**2.** La vision directe depuis le bateau ne doit pas être masquée sur une longueur de plus de 350 mètres en avant du bateau du fait du chargement ou de la gîte du bateau. Si la vision directe vers l'arrière est masquée lorsque le bateau fait route, cette insuffisance du champ de vision peut être compensée par l'utilisation **du radar**¹.»;
- iv) Le texte du paragraphe 2 de l'article 1.08 devrait être modifié comme suit:
«**2.** Tous les bateaux, à l'exception des bateaux d'un convoi poussé autres que le pousseur, doivent avoir un équipage suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation. Toutefois, les bateaux non motorisés d'une formation à couple et certains bateaux remorqués dans un ensemble rigide ne sont pas tenus d'avoir un équipage **si celui du bateau propulsant la formation à couple ou l'ensemble rigide, ou les maintenant arrêtés de manière sûre**, est suffisamment nombreux et qualifié pour assurer la sécurité des personnes se trouvant à bord et celle de la navigation.»;

¹ Les autorités compétentes peuvent aussi prescrire l'utilisation de périscopes à réflecteur plan.

- v) Dans le texte du paragraphe 4 de l'article 1.09 figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1, en anglais et en russe, le terme «certificat» devrait être harmonisé avec l'expression «**certificat d'aptitude**» utilisée à l'alinéa *b* du paragraphe 1 de l'article 4.05, auquel fait référence le paragraphe 4 de l'article 1.09;
- vi) Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à se pencher sur la nécessité de modifier la description et la présentation du signal 66 ainsi que de tous les autres signaux d'interdiction, conformément à la proposition du Bélarus figurant aux paragraphes 8 et 11 du document TRANS/SC.3/WP.3/2003/13, à savoir que la diagonale rouge doit être par-dessus les actions ou objets interdits et non l'inverse;
- vii) La note de bas de page concernant l'article 3.10 dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21 devrait renvoyer au paragraphe 4 et non pas au paragraphe 3 comme indiqué à tort dans la version anglaise;
- viii) Dans le texte du paragraphe 4 de l'article 1.09, figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1, les termes «**âgée d'au moins 18 ans**» devraient être ajoutés après les termes «une personne»;
- ix) Aligner le texte en russe des articles 3.27 et 3.28, ainsi que de l'alinéa *c* du paragraphe 1.5 de l'annexe 3, sur la définition des termes «feu scintillant» donnée à l'alinéa *t* de l'article 1.01 du CEVNI dans le document TRANS/SC.3/115/Rev.2. Dans tous les cas, les termes «частый проблесковый огонь» définis à l'alinéa *t* de l'article 1.01 devraient être employés à la place des termes «проблесковый огонь» qui apparaissent dans le texte existant du Code;
- x) Le texte de l'alinéa *a* du paragraphe 1 de l'article 4.05, figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1, devrait être modifié pour se lire comme suit:
- «1. Les bateaux ne peuvent utiliser le radar **ou les appareils ECDIS intérieurs dont le système peut être utilisé pour la conduite du bateau avec superposition de l'image radar** que pour autant:
- a) qu'ils sont équipés d'une installation radar **et, le cas échéant, d'appareils ECDIS intérieurs** adaptés aux besoins de la navigation intérieure et d'un indicateur de vitesse de giration. Cet équipement doit être en bon état de fonctionnement et d'un type agréé pour les besoins de navigation intérieure selon les prescriptions des autorités compétentes concernées. Toutefois, les bacs ne naviguant pas librement ne sont pas tenus d'être équipés d'un indicateur de vitesse de giration.»;
- xi) Le texte du paragraphe 11 de l'article 6.28, figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1, devrait être modifié pour se lire comme suit:
- «11. À l'approche des garages des écluses, **à l'arrivée** et au départ des écluses, les bateaux rapides doivent **se déplacer à une vitesse permettant d'éviter tout dommage aux écluses et aux bateaux ou engins flottants et tout danger pour les personnes à bord.**»;

- xii) Le texte du paragraphe 1 de l'article 6.33, figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1, devrait être modifié pour se lire comme suit:

«1. Par visibilité réduite, les bateaux et convois qui ne peuvent utiliser le radar doivent immédiatement se rendre **au poste sûr le plus proche. Les dispositions ci-après sont applicables durant le voyage jusqu'à ce poste: ...**»;

«1 При плавании в условиях ограниченной видимости суда и составы, не имеющие возможности использовать радиолокатор, должны немедленно следовать **до ближайшего места безопасной стоянки. Во время движения до этой стоянки они должны соблюдать особые меры предосторожности, предусмотренные настоящими Правилами: ...**»;

- xiii) Après confirmation par le Gouvernement de Serbie-et-Monténégro, le tableau de l'annexe 1 devrait être modifié en remplaçant l'entrée «Yougoslavie YU» par: «**Serbie-et-Monténégro YU**».

5. Le secrétariat a été prié d'établir, pour la vingt-huitième session, un projet de résolution du Groupe de travail SC.3 modifiant le texte du CEVNI comme indiqué dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2002/21 et Add.1, ainsi qu'au paragraphe 4 ci-dessus. Le Groupe de travail a invité les gouvernements et les commissions fluviales à étudier une nouvelle fois les amendements adoptés à titre provisoire lors de la présente session et à transmettre au secrétariat **d'ici au 15 février 2004** leurs commentaires et observations, en ce qui concerne en particulier la définition et les caractéristiques des feux scintillants rapides jaunes pour le marquage des bateaux rapides (concerne les chapitres 1 et 3 et l'annexe 5).

6. Le représentant de la Croatie a proposé d'examiner s'il y avait lieu de préciser les termes «visibilité réduite» dans le CEVNI, comme cela a été fait dans les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND). Selon lui, la connotation évidente du terme largement employé dans le CEVNI pourrait se révéler particulièrement utile en cas de litige. Le Groupe de travail a demandé à la Commission du Danube de transmettre au secrétariat **d'ici au 15 février 2004** les dispositions des DFND concernant la définition des termes «visibilité réduite» et décidé de revenir sur cette question à sa vingt-huitième session.

7. Un représentant du secrétariat de la Commission du Danube s'est déclaré préoccupé par le processus continu d'amendement du CEVNI, qui fait qu'il est difficile pour son organisation de suivre les travaux effectués à Genève. Il a proposé que ces travaux soient échelonnés de telle façon que les textes amendés restent en vigueur, sans subir d'autres modifications, pendant des périodes d'au moins trois à cinq ans.

8. Il a été rappelé que le Groupe de travail SC.3 avait pris note à sa quarante-sixième session du texte de la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissures nuisibles sur les navires (Convention AFS) adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI), et demandé au Groupe de travail SC.3/WP.3 d'étudier ce texte et d'envisager un amendement éventuel du CEVNI en vue d'y inclure, sur le modèle de la Convention AFS, des dispositions interdisant d'utiliser des peintures antisalissures nocives sur les bateaux de navigation intérieure (TRANS/SC.3/158, par. 6). Le Groupe de travail a été informé par un représentant du secrétariat de la Commission du Danube que des modifications avaient été récemment apportées au texte des DFND, interdisant l'utilisation des peintures au plomb et d'autres types de revêtements sur

les bateaux de navigation intérieure. Il a prié le secrétariat de faire distribuer les dispositions susmentionnées de la Commission du Danube et d'établir un projet d'amendement de l'article 9.06 du CEVNI, en tenant dûment compte des dispositions de l'article 4 de la Convention AFS. Il a été décidé de revenir sur ce point à la vingt-huitième session.

9. Il a également été rappelé qu'à sa quarante-sixième session, en réponse à la demande formulée par le Comité des transports intérieurs à propos de la question du transport et de la sécurité, le Groupe de travail SC.3 a prié le Groupe de travail SC.3/WP.3 d'examiner la question de savoir s'il convenait de modifier l'Accord AGN, le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI), les Recommandations sur les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (annexe de la résolution n° 17, révisée) ou tout autre instrument de la CEE relatif à la navigation intérieure dont les dispositions visaient à renforcer la sécurité à bord des bateaux, en navigation ou dans les ports, et de lui communiquer ses recommandations à cet égard, pour complément d'examen (TRANS/SC.3/158, par. 4). Le Groupe de travail a souligné l'importance de renforcer la sécurité à bord des bateaux de navigation intérieure qui pourraient eux-mêmes être utilisés comme armes de terrorisme. Il a indiqué que ces travaux devraient être menés en coopération étroite avec d'autres organismes intéressés, comme l'Union européenne et la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Les gouvernements, la Commission européenne et les commissions fluviales ont été invités à transmettre au secrétariat **d'ici au 15 février 2004** leurs idées et propositions concrètes intéressant le mandat du Groupe de travail, c'est-à-dire un éventuel amendement du CEVNI (visant par exemple à renforcer le régime d'accès aux bateaux, à créer un poste de responsable de la sécurité à bord de certains types de bateaux à passagers, etc.), l'inclusion d'éventuelles dispositions relatives à la sécurité dans le futur service d'information fluviale (RIS) et la proposition d'amendements pertinents à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

AMENDEMENT DE LA SIGNALISATION DES VOIES DE NAVIGATION INTÉRIEURE (SIGNI)

Documents: TRANS/SC.3/108 et Add.1 et Add.1/Corr.1; TRANS/SC.3/WP.3/2002/17 et Add. 1 et 2, TRANS/SC.3/WP.3/2002/19, TRANS/SC.3/WP.3/2003/14, TRANS/SC.3/WP.3/2003/15.

10. À sa vingt-quatrième session, le Groupe de travail a pris note de l'exemplaire en noir et blanc des projets d'amendement à la SIGNI (TRANS/SC.3/WP.3/2002/19), établi par le secrétariat, et a prié les gouvernements et les commissions fluviales de l'étudier et de formuler leurs observations et propositions au sujet de la teneur desdits projets d'amendement (TRANS/SC.3/WP.3/48, par. 27). Le Groupe de travail a examiné les projets d'amendement à la SIGNI compte tenu des observations formulées par les gouvernements (TRANS/SC.3/WP.3/2003/14) et est convenu d'y apporter les modifications ci-après:

- i) Le paragraphe 1.1.8 de la SIGNI devrait être modifié comme suit:

«1.1.8 Couleurs des feux

Les chromaticités des couleurs des feux devraient s'inscrire dans les plages chromatiques définies dans les recommandations de la Commission internationale de l'éclairage [«Couleurs des signaux lumineux», contenues dans la publication CIE n° 2.2 (TC-1.6) de 1975]»;

- ii) Il conviendrait d'ajouter au titre du chapitre 5, «Signaux servant à régler la navigation sur la voie navigable», une note de bas de page libellée comme suit: **«Sur les voies de navigation intérieure du Bélarus, de la Fédération de Russie, du Kazakhstan, de la République de Moldova et de l'Ukraine, les signaux sont régis par les réglementations nationales.»**.

11. Le secrétariat a été chargé d'élaborer un projet de résolution du Groupe de travail des transports par voie navigable sur l'amendement de la SIGNI, tel que figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/19 et modifié au paragraphe 10 ci-dessus, et de le soumettre au SC.3, pour examen et adoption, à sa quarante-septième session (7-9 octobre 2003).

12. Le Groupe de travail a salué le projet de directives concernant la signalisation et le balisage des voies navigables (TRANS/SC.3/WP.3/2003/15) rédigé par la délégation néerlandaise compte dûment tenu des normes communiquées à la vingt-quatrième session par les Gouvernements néerlandais et ukrainien ainsi que par la Commission du Danube (TRANS/SC.3/WP.3/2002/17 et Add.1 et 2). Il a été estimé que ces directives pourraient être adoptées en tant que résolution du Groupe de travail des transports par voie navigable, indépendante tant du CEVNI que de la SIGNI. Le secrétariat a été chargé d'établir le projet de texte de cette résolution. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à étudier le projet de directives figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2003/15 et à communiquer au secrétariat, au plus tard le **15 février 2004**, leurs observations à ce sujet. Le Groupe de travail a décidé de revenir à l'examen du projet de résolution du SC.3 devant être établi par le secrétariat, à la lumière des observations et remarques éventuellement formulées par les gouvernements et les commissions fluviales, à sa vingt-huitième session.

FORMULATION DE PRINCIPES COMMUNS ET DE PRESCRIPTIONS TECHNIQUES CONCERNANT UN SERVICE PANEUROPÉEN D'INFORMATION FLUVIALE (RIS)

Document: TRANS/SC.3/WP.3/2003/11.

13. Le Groupe de travail a pris note des directives et recommandations pour les services d'information fluviale, établies par l'Association internationale permanente des congrès de navigation (AIPCN) (TRANS/SC.3/WP.3/2003/11). Il a été informé que la CCNR venait de recommander à ses États membres de s'inspirer desdites directives pour la mise en place de leurs services du RIS. Il a en outre été informé que le texte des directives allait sous peu faire l'objet de nouvelles améliorations.

14. Le Groupe de travail a estimé que les directives couvraient tous les aspects des futurs services du RIS et qu'elles pourraient servir de base à l'élaboration d'un document pertinent de la CEE à cet égard. Les gouvernements ont été invités à étudier le document TRANS/SC.3/WP.3/2003/11 et à communiquer au secrétariat, au plus tard le **15 février 2004**, leurs observations et remarques à ce sujet. Il a été convenu de revenir à l'examen du texte des directives lors de la vingt-huitième session, l'objectif étant de le présenter au SC.3, pour examen et adoption en tant que résolution.

SYSTÈME UNIFORME DE GUIDAGE DU TRAFIC SUR LES VOIES NAVIGABLES EUROPEÉNNES

Document: TRANS/SC.3/WP.3/2003/10.

15. Le Groupe de travail a pris note des directives et critères relatifs aux services de trafic maritime dans les eaux intérieures, établis par l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) (TRANS/SC.3/WP.3/2003/10). Il a été précisé que les directives relatives aux services de trafic maritime (STM) constituaient, avec le standard ECDIS intérieur (précédemment adopté par le Groupe de travail SC.3 en tant que résolution n° 48, TRANS/SC.3/156), les principaux documents de base concernant les futurs services du RIS. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à communiquer au secrétariat, au plus tard le **15 février 2004**, leurs éventuelles remarques et modifications concernant le texte des directives STM. Les délégations autrichienne, croate, néerlandaise et suisse ont dit être disposées à accepter aussi bien les directives du RIS que les directives STM, telles qu'elles figurent dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2003/11 et TRANS/SC.3/WP.3/2003/10. Le Groupe de travail a toutefois décidé de revenir à cette question à sa vingt-huitième session, en vue de procéder à un examen détaillé du texte des directives STM et de le présenter au SC.3 pour examen et adoption en tant que résolution.

16. Le représentant de l'ISO, M. C. H. Piersal, Président du Comité technique TC8 de l'ISO sur les navires et la technologie marine, a informé le Groupe de travail des activités de son organisation visant à définir des normes ISO concernant la sécurité de la chaîne logistique intermodale et la normalisation dans le domaine des technologies de l'information. Il a en particulier indiqué que l'ISO devrait être citée parmi les organismes internationaux participant à la normalisation maritime évoquée à la section 8 5) des directives de l'AIPCN (TRANS/SC.3/WP.3/2003/11).

17. Le Président du Comité RAINWAT, M. A. S. Calinciuc (Roumanie), a rendu compte des activités menées par son comité et intéressant directement la mise en place des services du RIS et du réseau STM sur les voies navigables européennes en ce qui concerne les moyens de communication.

18. Le Groupe de travail a remercié les représentants de l'ISO et du Comité RAINWAT de leurs informations, dont il a pris note.

QUESTIONS DIVERSES

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/51; TRANS/SC.3/WP.3/2003/3, TRANS/SC.3/WP.3/2002/12, TRANS/SC.3/WP.3/2000/11, TRANS/SC.3/WP.3/1999/19; TRANS/SC.3/WP.3/R.28 et Corr.1; TRANS/SC.3/WP.3/R.68.

a) Recommandations relatives aux prescriptions techniques applicables aux appareils électroniques de navigation, notamment aux radars et aux indicateurs de vitesse de giration, et à leur installation à bord

19. À sa vingt-cinquième session, le Groupe de travail a examiné le projet de texte modifié du chapitre 10B «Timonerie» de l'annexe à la résolution n° 17 révisée

(TRANS/SC.3/WP.3/2003/3), complété par les dispositions concernant les radars et les indicateurs de vitesse de giration, puis a modifié le texte comme indiqué au paragraphe 28 du document TRANS/SC.3/WP.3/51 et l'a transmis au Groupe de travail des transports par voie navigable pour examen approfondi et adoption provisoire. Il a été jugé que les paragraphes 10B-4.9 à 10B-4.10 du projet de chapitre figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2003/3 et concernant les spécifications techniques générales applicables à l'équipement radar ne concordaient pas avec le reste du texte du chapitre; ils ont donc été supprimés du texte définitif. Le Groupe de travail est convenu de revenir à ces deux paragraphes à sa vingt-sixième session et de voir si ces dispositions devraient faire partie du CEVNI ou de l'annexe à la résolution n° 17 révisée (TRANS/SC.3/WP.3/51, par. 27 à 30).

20. Le Groupe de travail, tenant compte du texte du projet d'article 4.05(1) du document TRANS/SC.3/WP.3/2002/21/Add.1 tel que modifié au paragraphe 4 x) plus haut, a demandé au secrétariat d'établir, en vue de la quarante-septième session du SC.3, un projet d'annexe 10 au CEVNI contenant les spécifications techniques susmentionnées applicables à l'équipement radar. Il a également demandé au SC.3 de décider si le Groupe de travail SC.3/WP.3 devrait poursuivre ses travaux sur cette question dans le cadre de l'amendement du CEVNI ou suivre d'autres orientations.

b) Dates des prochaines sessions

21. Les vingt-septième et vingt-huitième sessions du Groupe de travail sont respectivement prévues du 17 au 19 mars 2004 et du 8 au 10 juin 2004.

ADOPTION DU RAPPORT

22. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a adopté le rapport de sa vingt-sixième session sur la base du projet établi par le secrétariat.
