



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/56  
15 juin 2004

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-huitième session, 8-10 juin 2004)

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

**PARTICIPATION**

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a tenu sa vingt-huitième session du 8 au 10 juin 2004. Des représentants des pays suivants ont participé à ses travaux: Allemagne, Autriche, Bélarus, Bulgarie, Fédération de Russie, Hongrie, Lituanie, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie, Suisse, Turquie et Ukraine. 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.

**ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

Document: TRANS/SC.3/WP.3/54.

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat.

**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.3/2004/2 et Corr.1, TRANS/SC.3/WP.3/2004/14 et Add.1, TRANS/SC.3/WP.3/2004/15, TRANS/SC.3/WP.3/2003/13; documents informels n<sup>os</sup> 2, 3 a), 3 b) et 10.

4. Il a été rappelé qu'à sa vingt-sixième session le Groupe de travail avait provisoirement approuvé des amendements au CEVNI et prié le secrétariat d'établir un projet de résolution dont l'annexe serait le texte de synthèse des projets d'amendement provisoirement approuvés à cette session (TRANS/SC.3/WP.3/52, par. 4 et 5). Le Groupe de travail a pris note du projet de résolution établi par le secrétariat (TRANS/SC.3/WP.3/2004/2 et Corr.1) et a prié le secrétariat de rectifier le texte du paragraphe 2 de l'article 1.07 et du paragraphe 1 de l'article 6.33 (version russe seulement) conformément à ce qui avait été convenu à sa vingt-sixième session (TRANS/SC.3/WP.3/52, par. 4 iii) et xii)). Il a été décidé d'isoler dans le projet de résolution les dispositions concernant les bateaux rapides, qui avaient donné lieu à un débat non achevé à la vingt-sixième session, de les réexaminer en fonction des observations et propositions des gouvernements et commissions fluviales apparaissant dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2004/14 et Add.1 et de tenir un débat sur les propositions concernant d'autres dispositions du projet de résolution au titre du point 3 f) intitulé «Modification future du CEVNI».

### a) Bateaux rapides

5. En ce qui concerne les bateaux rapides, le Groupe de travail a décidé de modifier comme suit le texte du projet de résolution figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/2:

i) Modifier l'article 1.01 «Signification de quelques termes» en ajoutant:

**«t) Les termes “feu scintillant” et “feu scintillant rapide” désignent des feux émettant de 50 à 60 scintillements par minute et de 100 à 120 scintillements par minute, respectivement.»;**

ii) La définition du terme «bateau rapide» (par. 1 de l'annexe au projet de résolution) devrait se lire comme suit:

**«cc) Le terme “bateau rapide” désigne un bateau motorisé, à l'exception d'une menue embarcation, capable de naviguer à une vitesse supérieure à 40 km/h par rapport à l'eau, lorsque ce fait est mentionné dans son certificat de visite<sup>1</sup>;».**

Le Groupe de travail a décidé qu'il faudrait à l'avenir réfléchir à la question de savoir si les bateaux rapides navigant non déjaugés devraient continuer à être considérés comme bateaux rapides, tout particulièrement dans leurs relations avec d'autres bateaux selon le chapitre 6.

iii) Il faudrait ajouter une nouvelle modification libellée comme suit: «Ajouter à l'article 3.08 un nouveau paragraphe 4 rédigé comme suit:

---

<sup>1</sup> Dans les pays où les autorités compétentes prescrivent un tel certificat.

**“4. Outre les signaux prescrits par les autres dispositions du présent règlement, tout bateau rapide faisant route doit porter de nuit et de jour:  
deux feux scintillants rapides jaunes puissants.**

**Ces feux scintillants doivent être placés à environ 1 m l’un au-dessus de l’autre, à un emplacement approprié et à une hauteur telle qu’ils soient visibles de tous les côtés.**

**Rénuméroté les paragraphes 4 et 5 actuels comme 5 et 6.”»;**

- iv) À l’article 1.09, au quatrième paragraphe, dans le texte russe, remplacer le terme «свидетельством» par «удостоверением»;
- v) À l’article 4.05, au troisième paragraphe, ajouter une note de bas de page libellée comme suit: **«Sur les voies navigables sur lesquelles la législation nationale le permet, les bateaux rapides dont la navigation est autorisée uniquement de jour et avec une visibilité minimale de 1 km n’ont pas à être équipés d’un système radar ni d’un indicateur de vitesse de giration.»;**
- vi) Modifier l’article 1.01 «Signification de quelques termes» en ajoutant la définition dd) comme suit:  
**«dd) Le terme “visibilité réduite” désigne des conditions dans lesquelles la visibilité est réduite par suite de brouillard, de brume, de chute de neige, de pluie ou pour d’autres raisons;»;**
- vii) À l’article 1.21, alinéa *b* du premier paragraphe, modifier le texte russe comme suit:  
**«b) плавучих установок или соединений плавучего материала кроме тех случаев, когда совершенно очевидно, что их передвижение не создает препятствий и не представляет опасности для судоходства и не является угрозой для искусственных сооружений;»;**
- viii) À l’article 9.06, modifier le texte comme suit:

**«Article 9.06 – Peinture et nettoyage extérieur des bateaux**

- 1. Il est interdit d’huiler ou de nettoyer les surfaces extérieures des bateaux avec des produits dont le rejet dans l’eau n’est pas autorisé.**
- 2. Il est également interdit d’utiliser des systèmes antisalissures contenant les substances suivantes ou des préparations à base de ces substances:**
  - e) composés de mercure;**
  - f) composés d’arsenic;**
  - g) composés organostanniques agissant comme biocides;**
  - h) hexachlorocyclohexane.**

**À titre de mesure transitoire, en attendant que tous les systèmes antisalissures contenant l'une ou l'autre des substances susmentionnées aient été enlevés et remplacés, il pourra être appliqué sur la coque d'un bateau une couche de revêtement qui empêche les substances susmentionnées contenues dans les systèmes antisalissures de contaminer l'eau.»;**

- ix) Modifier le tableau figurant dans la section II «Intensité et portée» de l'annexe 5 comme suit:

«Nature des feux de signalisation		Couleur des feux de signalisation							
		blanc		vert/rouge		jaune		bleu	
		min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
ordinaire	I <sub>O</sub>	2,7	10,0	1,2	4,7	1,1	3,2	0,9	2,7
	I <sub>B</sub>	2,0	7,5	0,9	3,5	0,8	2,4	0,7	2,0
	t	2,3	3,7	1,7	2,8	1,6	2,5	1,5	2,3
clair	I <sub>O</sub>	12,0	33,0	6,7	27,0	4,8	20,0	6,7	27,0
	I <sub>B</sub>	9,0	25,0	5,0	20,0	3,6	15,0	5,0	20,0
	t	3,9	5,3	3,2	5,0	2,9	4,6	3,2	5,0
puissant	I <sub>O</sub>	47,0	133,0	–	–	<b>47,0</b>	<b>133,0</b>	–	–
	I <sub>B</sub>	35,0	100,0	–	–	<b>35,0</b>	<b>100,0</b>	–	–
	t	5,9	8,0	–	–	<b>5,9</b>	<b>8,0</b>	–	–

**Dans le cas des feux scintillants jaunes utilisés de jour, cependant, une intensité lumineuse minimale I<sub>0</sub> de 900 cd s'appliquera.»;**

- x) Dans la section F de l'annexe 6, mettre en conformité les références au chapitre 6 avec la numérotation des articles 6.31 à 6.33 modifiés, tels qu'ils figurent dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/2.

6. Le secrétariat a été prié d'établir une version révisée du projet de résolution modifiant le CEVNI comme indiqué dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2004/2 et Corr.1 et tenant compte des modifications et des ajouts énumérés au paragraphe 5, et de transmettre le document au Groupe de travail des transports par voie navigable pour examen et adoption.

7. Le représentant de la Commission du Danube a appelé l'attention du Groupe de travail sur le texte du paragraphe 2 de l'article 6.02 du CEVNI, qui était en contradiction avec celui du paragraphe 1 de l'article 6.02 du Règlement de police pour la navigation du Rhin (RPNR). Il estimait que les menues embarcations (et les convois constitués uniquement de menues embarcations) devaient aussi s'écarter pour laisser passer les bateaux rapides. Il proposait donc de modifier comme suit le paragraphe 2 de l'article 6.02.

«2. Dans les cas où les dispositions du présent chapitre prévoient qu'une règle de route donnée ne s'applique pas aux menues embarcations dans leur comportement par rapport à d'autres bateaux, ces menues embarcations doivent laisser à tous les autres bateaux, **y compris les bateaux rapides**, l'espace nécessaire pour suivre leur route et pour manœuvrer; elles ne peuvent obliger ceux-ci à s'écarter en leur faveur.».

Cette modification alignerait le texte du CEVNI (et des DFND) sur les dispositions correspondantes du RPNR. Si une telle décision était prise en ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 6.02, il faudrait modifier comme suit l'article 6.01 *bis*: «Les bateaux rapides doivent laisser à tous les autres bateaux **à l'exception des menues embarcations** l'espace nécessaire...», le reste du texte demeurant inchangé.

8. Le Groupe de travail a invité les gouvernements et les commissions fluviabiles à présenter leurs observations écrites sur la proposition de la Commission du Danube, si possible avant la quarante-huitième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (19-21 octobre 2004).

9. Le représentant de la Commission du Danube s'est déclaré préoccupé en outre par le risque de confusion entre le signal récemment approuvé pour les bateaux rapides et les feux jaunes du signal B.10. Il estimait nécessaire de prescrire avec précision dans le CEVNI les caractéristiques des feux isophasé du signal B.10 de manière à ce qu'ils puissent être clairement distingués des feux scintillants rapides à utiliser pour la signalisation des bateaux rapides. Le Groupe de travail a décidé de revenir sur cette question à sa trentième session et il a invité les gouvernements et commissions fluviales à faire savoir au secrétariat si le signal B.10 est effectivement utilisé sur leurs voies navigables intérieures et, dans ce cas, si des problèmes ont été rencontrés dans son utilisation.

#### **b) Autres amendements au CEVNI**

10. Le Groupe de travail a invité les gouvernements et les commissions fluviales à étudier la proposition de la Commission du Danube concernant la reformulation du premier paragraphe de l'article 6.07 (voir TRANS/SC.3/WP.3/2004/15), et à envoyer leurs observations pour la poursuite de l'examen de cet article à la trentième session.

11. Le Groupe de travail est convenu d'étudier la proposition de la Commission du Danube concernant l'introduction éventuelle d'un nouveau signal A.4 a) interdisant la rencontre de convois (voir par. 9 du document TRANS/SC.3/WP.3/2004/15), ainsi que les propositions de l'Ukraine relatives à la reformulation des titres des articles 6.30 et 6.32 (voir document TRANS/SC.3/WP.3/2004/14/Add.1). Il a demandé aux gouvernements de commenter ces propositions, sur lesquelles il a décidé de revenir à sa trentième session.

12. Sur proposition de la délégation hongroise, il a été décidé d'évaluer la nécessité d'établir une signalisation visuelle spéciale pour les remorqueurs de convois effectuant des transports de marchandises dangereuses. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à faire connaître leur position sur le sujet, pour examen par le Groupe de travail à sa trentième session.

13. Le Groupe de travail a convenu de revenir plus tard sur la proposition de la Commission du Danube, telle qu'elle est exposée au paragraphe 4 du document TRANS/SC.3/WP.3/2004/15, tendant à modifier l'article 1.01 «Signification de quelques termes», en ajoutant la définition du terme «vitesse de sécurité», ainsi rédigée: «Le terme "vitesse de sécurité" désigne une vitesse avec laquelle un bateau, un convoi, ou une formation à couple, peut prendre des mesures adéquates et efficaces pour prévenir un abordage en s'arrêtant dans les limites de distance exigées par les circonstances et les conditions données.»

14. Le représentant de l'ISO a attiré l'attention sur le document informel n° 3 b) contenant le projet de norme ISO/DIS 16180 sur les feux de navigation électriques des menues embarcations, qui fait actuellement l'objet d'une enquête auprès des membres de l'ISO et du CEN. Il a indiqué que la clôture du vote interviendrait le 7 juillet 2004. Il a en outre expliqué que les travaux s'inscrivaient dans le cadre de l'élaboration d'une future directive de l'UE sur les bateaux de plaisance et il a informé le Groupe de travail que la norme était destinée à harmoniser les normes ISO/DIS 16180 et EN 14744. Pour conclure, il a déclaré que son organisation favoriserait la poursuite des discussions sur la base des résultats des enquêtes menées et dans l'intérêt de toutes les parties, et notamment compte tenu des vues de l'industrie ainsi que des aspects relatifs à la sécurité des usagers et à la libre circulation.

15. Le représentant de l'Allemagne a informé le Groupe de travail du projet en cours au sein du Comité européen de normalisation (CEN). Il a déclaré qu'actuellement les feux de navigation pour les navires de mer étaient soumis au Règlement COLREG de l'OMI, et les feux de navigation pour les bateaux de navigation intérieure au CEVNI. Les homologations de type sont fondées sur les Prescriptions concernant la couleur et l'intensité des feux, ainsi que l'agrément des fanaux de signalisation de la CCNR.

16. En vue d'une fusion éventuelle des règlements concernant les navires de mer et les bateaux de navigation intérieure sous l'égide du CEN, un Groupe de travail TC 15 s'emploie à élaborer une nouvelle norme EN 14744 unifiant les prescriptions relatives aux feux de navigation pour les navires de mer et les bateaux de navigation intérieure. Cette norme, qui formule exclusivement des spécifications techniques poussées, prend en compte les derniers progrès de la technologie et a pour objet d'améliorer la sécurité de la navigation.

17. De l'avis du représentant de l'Allemagne, la norme ISO 16180 prise comme référence par l'UE pour les bateaux de plaisance formule des dispositions d'un niveau élémentaire et n'est ni claire, ni précise. Elle ne tient pas compte de l'état de la technologie et ne pourrait guère favoriser la sécurité de la navigation maritime et intérieure.

18. Le représentant de l'Allemagne a invité le Groupe de travail à se prononcer sur les points suivants: i) devrait-on pour des raisons de sécurité, introduire des prescriptions uniformes pour les feux de navigation sur tous les bateaux (en dehors des différences de portée) au lieu d'appliquer plusieurs ensembles différents de prescriptions pour les bateaux de plaisance, les navires de mer de commerce et les bateaux de navigation intérieure; ii) les mesures prises par le Groupe de travail du CEN pour introduire une norme uniforme pour les feux de navigation allaient-elles dans le bon sens du point de vue du SC.3/WP.3; iii) les portées lumineuses indiquées au tableau 1 de la norme EN 14744 pourraient-elles enfin être reprises dans l'annexe 6 du CEVNI?

19. Le Groupe de travail a remercié les représentants de l'ISO et de l'Allemagne des informations fournies, a pris note de celles-ci et a invité les gouvernements à faire part de leurs vues à ce sujet, en tenant compte, en particulier, des questions soulevées par l'Allemagne au paragraphe 18 ci-dessus. Il a été décidé de revenir sur ce point lors de la trentième session du Groupe de travail, sur la base des réponses reçues des gouvernements et des commissions fluviales.

## INSTALLATIONS RADAR ET INDICATEURS DE VITESSE DE GIRATION

Documents: TRANS/SC.3/2003/5; TRANS/SC.3/WP.3/2004/16; TRANS/SC.3/WP.3/R.68, TRANS/SC.3/WP.3/R.28 et Corr.1.

20. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/SC.3/2003/5 contenant les spécifications techniques générales applicables aux installations radar, établi sur ses instructions par le secrétariat, et l'a modifié comme suit:

### «Annexe 10

#### SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES GÉNÉRALES APPLICABLES À L'ÉQUIPEMENT RADAR

Les paramètres techniques des installations radar doivent répondre aux prescriptions suivantes:

Portée minimale de détection	15 m
Portée maximale de détection d'une berge de 60 m de hauteur avec antenne installée à 10 m de hauteur	32 000 m <sup>1</sup>
Résolution en distance	15 m sur les échelles allant de 0,5 à 1,6 km; 1 % de la valeur de l'échelle sur les autres échelles
Résolution angulaire	1,2°
Précision de mesure: distance	1 % pour des cercles de distance variables; 10 m pour des cercles de distance fixes sur les échelles de 0,5 à 2,0 km; 0,8 % de la valeur de l'échelle sélectionnée
Précision de mesure: relèvement	± 1°
Ligne de foi:	
– Largeur	0,5°
– Écart	0,5°
Diamètre effectif de l'écran	270 mm
Échelles de distance	0,5; 1; 1,6; 2; 3,2; 4; 8; 16; 32 km – chaque échelle doit comporter au moins 4 cercles de distance fixes
Décentrage	De 1/4 à 1/3 du diamètre utile de l'image
Goniomètre:	
– Temps de prise d'un relèvement	5 s au maximum
– Erreur	± 1°
Fréquence d'émission	9,3-9,5 GHz (3,2 cm)
Temps de préchauffage	4 minutes
Vitesse minimale de l'antenne	24 tours/minute»

---

<sup>1</sup> La portée maximale de détection doit seulement être garantie pour l'équipement radar installé sur des bateaux navigant sur les grands lacs, dans les réservoirs et dans les eaux côtières.

21. Le secrétariat a été prié d'inclure le texte de l'annexe 10, tel qu'il a été approuvé au paragraphe 20 ci-dessus, dans un projet de résolution sur la modification du CEVNI à présenter au Groupe de travail des transports par voie navigable pour examen et adoption.

## **HARMONISATION DE LA SIGNALISATION ET DU BALISAGE DES VOIES NAVIGABLES**

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/2003/15; TRANS/SC.3/WP.3/2004/17, TRANS/SC.3/WP.3/2004/18.

22. Le Groupe de travail a examiné le texte du projet de résolution comprenant en annexe le texte des Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables (TRANS/SC.3/WP.3/2004/17 et TRANS/SC.3/WP.3/2003/15) en tenant compte des observations et propositions reçues des États membres, telles qu'elles figurent dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/18, et a modifié le texte de cette annexe comme suit:

- i) Le texte des paragraphes 1.9 et 2.1 est à modifier comme proposé par la Fédération de Russie dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/18;
- ii) Le secrétariat a été prié de corriger, en consultation avec la Commission du Danube, le texte du paragraphe 2.2, de telle manière que toutes les versions linguistiques soient concordantes;
- iii) La première phrase du paragraphe 3.10 devrait être modifiée comme proposé par la Fédération de Russie dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/18. La dernière phrase de ce paragraphe devrait être supprimée;
- iv) Il devrait être ajouté au paragraphe 3.11 la note proposée par la Fédération de Russie dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/18;
- v) Au paragraphe 4.3.4, les mots «en règle générale» devraient être supprimés;
- vi) Le paragraphe 4.4.1 devrait être remanié comme suit:  
«4.4.1 En cas d'intensification du trafic et d'accumulation importante des bateaux dans les bassins intérieurs des ports, il devrait être utilisé non seulement des signaux sur les berges pour limiter le nombre de postes à quai, mais aussi des signaux flottants.»;
- vii) Le paragraphe 3.8 devrait être complété conformément à la proposition de l'Ukraine figurant au paragraphe 15 du document TRANS/SC.3/WP.3/2004/18;
- viii) Dans l'exemple des dimensions du signal de balisage A.1 figurant à l'annexe 1, toutes les dimensions devraient être données en cm.

23. Le texte du projet de résolution sur la signalisation et le balisage des voies navigables, tel qu'il figure dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2004/17 et TRANS/SC.3/WP.3/2003/15 et tel qu'il est modifié au paragraphe 22 ci-dessus, a été approuvé; le secrétariat a été prié de le soumettre au Groupe de travail des transports par voie navigable pour examen et adoption.

24. La délégation bulgare s'est réservée le droit de formuler et de présenter de nouvelles propositions d'amélioration de l'annexe au projet de résolution.

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

**a) Directives et recommandations concernant les services d'information fluviale**

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/2003/11 et Add.1; documents informels n<sup>os</sup> 1 et 8.

25. Il a été rappelé qu'à sa vingt-sixième session le Groupe de travail avait pris note des directives et recommandations concernant les services d'information fluviale établis par l'Association internationale permanente des congrès de navigation (AIPCN) et jugé qu'elles traitaient de tous les aspects des futurs services SIF et pourraient servir de base à l'élaboration d'un document de la CEE à cet égard (TRANS/SC.3/WP.3/52, par. 13 et 14). Le Groupe de travail a examiné le texte des directives tel qu'il était présenté dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2003/11 et l'a approuvé sous réserve d'un certain nombre de corrections rédactionnelles. Le secrétariat a été prié d'établir un projet de résolution sur l'adoption des directives en tant que document CEE et de le transmettre, avec les documents TRANS/SC.3/WP.3/2003/11 et Add.1 joints en annexe, au Groupe de travail des transports par voie navigable pour examen et adoption. Il serait éventuellement nécessaire de mettre à jour l'annexe à la résolution pour tenir compte de la dernière version du texte de l'AIPCN, telle qu'elle apparaissait dans le document informel n<sup>o</sup> 1, et également des instruments juridiques CEE qui devaient être mentionnés dans les directives au même titre que ceux de la CE, de la CCNR et de la Commission du Danube.

**b) Normes internationales pour les avis à la batellerie et pour les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure**

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/2004/21, TRANS/SC.3/WP.3/2004/22 et documents informels n<sup>os</sup> 4 et 5.

26. Un membre du secrétariat a présenté les normes internationales pour les avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure, telles qu'elles étaient décrites dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2004/21 et TRANS/SC.3/WP.3/2004/22, et qui représentaient deux éléments majeurs des futurs services d'information fluviale. Il a souligné en particulier que compte tenu des règles internes existant à l'ONU qui limitaient la taille des documents de travail à 18 pages et du caractère très technique des nombreuses annexes et appendices aux normes, ceux-ci n'avaient pas été reproduits dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2004/21 et TRANS/SC.3/WP.3/2004/22. Ces documents pouvaient être consultés dans les documents informels n<sup>os</sup> 4 et 5, disponibles en français et en anglais seulement. Il a également informé le Groupe de travail que les normes venaient d'être adoptées par la CCNR à sa session plénière de printemps.

27. Un représentant de l'Autriche (M. R. Vorderwinkler, Président du Comité directeur de COMPRIS (Consortium pour la création d'une plate-forme de gestion opérationnelle de systèmes d'information pour les voies navigables), a expliqué que, faisant suite à l'adoption du projet de directive du Parlement européen et du Conseil sur l'implantation de services d'information harmonisés sur le trafic fluvial sur les voies navigables de la Communauté (voir document informel n<sup>o</sup> 8), la Commission européenne devait adopter un plan directeur

prévoyant notamment le financement de projets relatifs à la mise en œuvre sur les voies navigables de la Communauté d'un service d'information fluviale (SIF), dont faisaient partie en particulier les normes relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes de notification électroniques en navigation intérieure décrits dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2004/21 et TRANS/SC.3/WP.3/2004/22.

28. Le Groupe de travail a pris note des normes relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques en navigation intérieure tels qu'ils étaient définis dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2004/21 et TRANS/SC.3/WP.3/2004/22. Il a invité les gouvernements à étudier ces documents et à envoyer leurs observations et propositions à ce sujet au secrétariat avant le **1<sup>er</sup> février 2005**. Il a été décidé de reprendre l'examen des textes des normes à la trentième session du Groupe de travail.

**c) ECDIS intérieur**

Document: Document informel n° 6.

29. Le Groupe de travail a pris note du document informel n° 6, traitant de modifications proposées à la norme ECDIS intérieure, pour éliminer les imprécisions, corriger les erreurs et compléter les dispositions, reçu de la CCNR, et a conclu que le Groupe de travail des transports par voie navigable jugerait sans doute bon de mettre à jour également la norme ECDIS intérieure telle qu'elle figurait dans sa résolution n° 48 (document TRANS/SC.3/156).

30. Le représentant de la Fédération de Russie a déploré les divergences qui existaient entre les normes ECDIS de navigation maritime (résolution OMI A.817 (19)) et de navigation intérieure (document TRANS/SC.3/156). Il a fait valoir que la norme ECDIS de navigation intérieure élaborée et appliquée sur les voies navigables intérieures russes était parfaitement compatible avec les normes internationales de l'OHI et de l'OMI. Grâce à quoi il devenait possible d'utiliser le logiciel et le matériel standard employés pour la production de cartes électroniques de navigation (ENC) maritimes pour produire des cartes ENC de navigation intérieure satisfaisant aux dispositions des publications spéciales OHI S-52 et S-57. À son avis, au cas où il serait vraiment nécessaire de compléter le catalogue d'objets ECDIS en y ajoutant certains objets particuliers de la navigation intérieure, cela devrait être fait avec l'accord de l'OHI et conformément à la norme S-57; il a souligné qu'aujourd'hui des dizaines de milliers de navires dans le monde étaient équipés pour la norme ECDIS et utilisaient celle-ci alors que la norme ECDIS intérieure de la CEE et de la CCNR n'en était encore qu'au stade de projet. C'est pourquoi il a suggéré qu'un groupe spécial soit établi sous les auspices du Groupe de travail des transports par voie navigable de la CEE en vue d'étudier les problèmes qui se posaient et de rendre les deux normes pleinement compatibles entre elles.

31. Le représentant des Pays-Bas, appuyé par la délégation de l'Autriche, a répondu qu'il existait déjà un groupe d'experts internationaux de l'ECDIS intérieur, présidé par M. C. Krajewski (Allemagne), aux travaux duquel les experts russes pouvaient participer et participaient effectivement, et qu'il n'existait donc pas de nécessité d'établir un autre groupe d'experts au sein de la CEE. En outre, il existait une compatibilité entre les normes ECDIS de navigation maritime et ECDIS de navigation intérieure dans la mesure où elles pouvaient être utilisées avec le même équipement installé sur le bateau.

32. Le Groupe de travail n'ayant pas pu prendre une décision sur cette question, il a proposé que la délégation russe présente une proposition écrite officielle à la prochaine quarante-huitième session du Groupe de travail des transports par voie navigable, en exposant ses vues sur le problème de la compatibilité entre les deux normes ECDIS existantes et en indiquant de quelle manière celui-ci pourrait être résolu.

### **SYSTÈME UNIFORME DE GUIDAGE DU TRAFIC SUR LES VOIES NAVIGABLES EUROPÉENNES**

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/2003/10; TRANS/SC.3/WP.3/2004/19.

33. Comme il avait été décidé à sa vingt-sixième session (TRANS/SC.3/WP.3/52, par. 15), le Groupe de travail a examiné le texte des directives et critères relatifs aux services de trafic maritime dans les eaux intérieures, établi par l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) et présenté dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2003/10. Il a accepté la proposition de modification présentée par la Fédération de Russie dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/19. Dans l'ensemble du texte, le terme «eaux intérieures» devrait être remplacé par «voies navigables intérieures» qui était le terme généralement utilisé dans tous les instruments de la CEE. Le secrétariat a été prié de soumettre le texte des directives et critères, présenté dans l'annexe au document TRANS/SC.3/WP.3/2003/10 et modifié comme indiqué ci-dessus au Groupe de travail des transports par voie navigable pour examen et adoption en tant que résolution de ce dernier.

### **TRANSPORTS ET SÛRETÉ**

Documents: TRANS/SC.3/2003/12; TRANS/SC.3/WP.3/2004/20.

34. Le Groupe de travail a pris note du document TRANS/SC.3/2003/12, établi par le secrétariat, qui contenait un résumé des initiatives entreprises dans le domaine de la sûreté des transports au sein des organisations internationales intéressées ainsi que des informations sur cette question reçues des gouvernements et de la Commission du Danube dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/20.

35. Le Groupe de travail a décidé de modifier le texte de l'article 1.04 1) d) du CEVNI comme proposé par la délégation de la Slovaquie dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/20, et il a demandé au secrétariat d'inclure cet amendement dans la liste des amendements au CEVNI déjà décidés comme indiqué plus haut. On a convenu de maintenir ce point inscrit à l'ordre du jour du Groupe de travail. Les gouvernements, les commissions fluviales et les autres organisations internationales ont été invités à tenir le Groupe de travail informé des mesures qu'ils ont prises en vue d'améliorer la sûreté dans la navigation intérieure, pour permettre au Groupe de travail de mener une action concertée à cet égard.

36. Le représentant de l'ISO a informé le Groupe de travail que son organisation publierait sous peu une spécification publiquement disponible ISO (ISO/PAS 20858) du Comité technique ISO/TC8, traitant de l'évaluation de la sûreté des installations portuaires maritimes et de la réalisation de plans de sûreté. Il a également donné des renseignements sur les travaux relatifs à cette question du Comité technique ISO/TC 104 «Conteneurs de transport de marchandises», concernant les scellés mécaniques (ISO/PAS 17712 : 2003), les scellés électroniques

(ISO/WI 18185-1707) et les fondements des critères de résistance des conteneurs (ISO/TR 15070 projet d'amendement 2).

## **QUESTIONS DIVERSES**

### **a) Dates des prochaines sessions**

37. Les vingt-neuvième et trentième sessions du Groupe de travail se tiendront du 15 au 17 mars 2005 et du 7 au 9 juin 2005, respectivement.

### **b) Hommage rendu à M. Van Doorn**

38. Le Groupe de travail a appris que M. Hendrik R. Van Doorn, représentant des Pays-Bas, prendrait bientôt sa retraite en tant que fonctionnaire de son pays et qu'il ne pourrait donc plus participer aux travaux du Groupe de travail, dont il avait été président depuis 1981. Il a exprimé à M. Van Doorn ses remerciements pour la contribution éminemment professionnelle qu'il avait apportée aux travaux du Groupe pendant de nombreuses années, ainsi que ses vœux pour une retraite longue et heureuse.

## **ADOPTION DU RAPPORT**

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

-----