



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.3/WP.3/55
25 mars 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-septième session, 17-19 mars 2004)

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA VINGT-SEPTIÈME SESSION

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a tenu sa vingt-septième session du 17 au 19 mars 2004. Des représentants des pays suivants ont participé à ses travaux: Allemagne, Autriche, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, France, Hongrie, Lituanie, Pays-Bas, République tchèque, Slovaquie, Suisse, Turquie et Ukraine. Des représentants de l'organisation intergouvernementale suivante ont assisté à la réunion: Commission du Danube (CD). Les organisations non gouvernementales suivantes étaient représentées: Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), Association des constructeurs européens de moteurs à combustion interne (EUROMOT) et Organisation internationale de normalisation (ISO). Des experts de l'Engine Manufacturers Association (EMA) ont participé à la session à l'invitation du secrétariat.

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.3/53).

ÉLECTION DU BUREAU

3. M. V. Vorontsov (Fédération de Russie) a été élu Président de 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.3/161; TRANS/SC.3/2004/1; TRANS/SC.3/WP.3/2004/13.

4. Le Groupe de travail a pris note de la publication par le secrétariat d'un texte de synthèse des projets de version amendée des chapitres 2 à 7, 9, 10A, 10B, 11, 11 *bis* et 12 à 14 de l'annexe, tels qu'ils ont été provisoirement adoptés par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) dans le document TRANS/SC.3/2004/1, en espérant que cela faciliterait l'achèvement de l'amendement de l'annexe par le groupe de volontaires et les gouvernements. Il a en outre noté la publication des parties du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) qui n'avait pas encore été traduites dans les langues de travail de la CEE (TRANS/SC.3/WP.3/2004/13) et il a chargé le secrétariat d'établir, dans la mesure du possible, un texte de synthèse de l'ensemble du RVBR 1995, en langues anglaise et russe, et de le mettre à la disposition des délégations intéressées sur le site Web du SC.3/WP.3.

a) Travaux du groupe de volontaires sur l'amendement de l'annexe

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/2004/3, 7 et 12; TRANS/SC.3/WP.3/2003/7; TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2003/1 et Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2004/1.

5. M. W. Zondag (Pays-Bas), Président du groupe de volontaires, a rendu compte des tâches accomplies par le groupe depuis l'année précédente et présenté ses activités futures.

6. Le Groupe de travail a examiné la réaction du groupe de volontaires aux propositions formulées par le Gouvernement de l'Ukraine à propos du libellé des chapitres 2, 3, 5, 6, 9, 10A et 11 déjà adoptées provisoirement par le Groupe de travail SC.3 telles qu'elles sont reproduites dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/3 et il a pris les décisions suivantes:

- i) Les conclusions du groupe de volontaires reproduites aux paragraphes 1 à 34 du document TRANS/SC.3/WP.3/2004/3 devraient être adoptées, à l'exception du paragraphe 20, dans lequel le texte figurant entre crochets devrait être supprimé;
- ii) La proposition figurant au paragraphe 35 ne devrait pas être prise en considération puisque la délégation de l'Ukraine l'a annulée;
- iii) La délégation de l'Ukraine a été priée d'expliquer la signification de l'expression «accumulateurs à circuit fermé», employée au paragraphe 36;
- iv) Le groupe de volontaires a été prié d'achever l'examen des propositions de l'Ukraine figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2003/7 relatives aux chapitres 9, 10A et 11 et de transmettre ses conclusions à leur propos au Groupe de travail aux fins d'examen et d'approbation.

7. Le secrétariat a été prié de publier un rectificatif au document TRANS/SC.3/2004/1, comme convenu au paragraphe 6 i) ci-dessus.
8. Le Groupe de travail a pris note du projet de version amendée des chapitres 18 «Prévention de la pollution des eaux» et ZZ «Prescriptions spéciales applicables aux bateaux rapides» de l'annexe, établi par le groupe de volontaires (TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2004/1), et a procédé à un échange de vues préliminaire sur le texte de ces chapitres. Il a estimé que ce projet pourrait faire l'objet d'un complément d'examen en vue d'une inclusion dans l'annexe amendée de la résolution n° 17 révisée.
9. La délégation de la Fédération de Russie a contesté l'inclusion dans le paragraphe ZZ-1.1 de la variante «30 km/h» alors qu'une vitesse de 40 km/h semblait avoir été adoptée dans l'amendement du CEVNI. Elle a en outre contesté la disposition du paragraphe ZZ-1.3 qui stipule que la classe attribuée à un bateau rapide doit être «maintenue pour toute la durée d'exploitation du bateau» ainsi que les dispositions énoncées au paragraphe ZZ-4.2 relatives aux caractéristiques de flottabilité et de stabilité à garantir en cas d'état endommagé indéfini.
10. Un représentant de l'Ukraine a fait savoir au Groupe de travail que d'après ses calculs, dans la formule énoncée au paragraphe ZZ-1.1 qui définit la vitesse minimale d'un bateau rapide et qui est tirée du Code international de sûreté des bateaux rapides, il faudrait exprimer la valeur du tirant d'eau (∇) en kN plutôt qu'en m^3 afin de parvenir à des résultats raisonnables.
11. Le Groupe de travail a prié les gouvernements et les commissions fluviales de transmettre au secrétariat, **le 1^{er} novembre 2004 au plus tard**, leurs observations et propositions relatives à ce projet de version amendée.
12. Le Groupe de travail a examiné la version amendée des nouveaux projets de chapitres 16 «Automatisation», 17 «Logements de l'équipage» et Z «Postes de travail» de l'annexe, établie par le groupe de volontaires et distribuée sous les cotes TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2003/1 et Add.1, à la lumière des observations et des remarques formulées par les gouvernements (TRANS/SC.3/WP.3/2004/7) et a pris les décisions suivantes:
- i) Le paragraphe 16-1.2.1 devrait être modifié comme suit:
«16-1.2.1 **Machinerie automatisée**, une installation équipée de systèmes automatiques de commande, **de contrôle** et de protection des machines principales et auxiliaires, et des systèmes connexes, reliés entre eux par des dispositifs de télésignalisation.»;
 - ii) Les paragraphes 16-1.2.2 à 16-1.2.4 devraient être modifiés comme proposé par l'Ukraine dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/7;
 - iii) Le paragraphe 16-1.2.5 devrait être modifié comme proposé par l'Ukraine dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/7, mais devrait se terminer par les mots «plage normale de fonctionnement de la machinerie»;
 - iv) Dans la version russe, le paragraphe 16-1.2.6 devrait être modifié comme proposé par l'Ukraine dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/7;

- v) Le paragraphe 16-1.2.7 devrait être modifié comme proposé par l'Ukraine dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/7;
- vi) La nouvelle version du paragraphe 16-1.2.8 proposée par l'Ukraine dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/7 devrait être adoptée;
- vii) Dans la version russe, les paragraphes 16-2.1, 16-2.2 et 16-2.3 devraient être modifiés comme proposé par l'Ukraine dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/7;
- viii) Au paragraphe 16-3.3, remplacer «la vitesse et la direction fixées» par **«la vitesse et le sens de poussée fixés»**;
- ix) Au paragraphe 16-3.4, remplacer «la vitesse de rotation des moteurs principaux ou des hélices et le sens de poussée des hélices si celles-ci sont à pas fixe» par **«la vitesse et le sens de poussée si les hélices sont à pas fixe»**;
- x) Le paragraphe 16-4.1 devrait être modifié comme proposé par l'Ukraine dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/7;
- xi) Dans la version russe, le paragraphe 16-5.1 devrait être modifié comme suit:
«16-5.1 Должна быть предусмотрена система защиты, которая в случае **неисправности в работе механизмов или котлов, представляющей непосредственную опасность**, будет обеспечивать автоматическое отключение соответствующей части установки и подачу аварийного сигнала»;
- xii) Le paragraphe 16-8 devrait être modifié comme suit:
«16-8 Lorsque le matériel important pour la sûreté de la navigation est secondé par des unités de relève, un dispositif permettant de passer automatiquement de l'un aux autres doit être prévu avec déclenchement d'un signal.»;
- xiii) Les paragraphes 17-3.1.4, 17-4.2, 17-7 et 17-7.3 devraient être modifiés comme proposé par l'Ukraine dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/7;
- xiv) Au paragraphe 17-3.1.10, remplacer les termes «manchon métallique» par «boîtier métallique» (металлические кожухи);
- xv) Les chiffres de 8 m² et 7 m³ mentionnés respectivement aux paragraphes 17-3.2.2 et 17-3.2.4 au sujet des dimensions minimales des logements de l'équipage devraient être minutieusement vérifiés par le groupe de volontaires afin d'éviter une éventuelle contradiction entre les deux dispositions susmentionnées. Le groupe de volontaires a été invité à faire rapport au Groupe de travail sur ses conclusions concernant ces deux paragraphes en vérifiant en même temps que le chiffre de 8 m² n'est pas excessif;

- xvi) Se référant à la note de bas de page 43 du document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2003/1/Add.1, le Groupe de travail a décidé que, pour l'instant, ses travaux relatifs à la modification du chapitre 17 seraient limités aux dispositions contenues dans le document susmentionné;
- xvii) Les propositions de l'Ukraine concernant la modification des paragraphes 17-7.2 et 17-7.4 devraient faire l'objet d'un complément d'examen de la part du groupe de volontaires en vue de trouver une solution acceptable aux divergences existant dans les législations nationales à propos de la combinaison éventuelle des cuisines avec des locaux de séjour, notamment à bord des bateaux de faible tonnage destinés au transport de marchandises et l'inclusion éventuelle dans les paragraphes ci-dessus du terme «**buffet**» proposé par l'Ukraine au paragraphe 31 du document TRANS/SC.3/WP.3/2004/7;
- xviii) Au paragraphe 17-8.1, le premier alinéa *i* devrait être supprimé et le *ii* devrait être modifié comme proposé par l'Ukraine dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/7;
- xix) Dans la version russe, le libellé des paragraphes 17-9.3 et 17-9.4 devrait être modifié comme proposé par l'Ukraine dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/7;
- xx) Au paragraphe 17-2.3, le texte entre crochets devrait être supprimé;
- xxi) Dans la version anglaise, supprimer les crochets entourant les termes «including gangboards» et «gangboards» aux paragraphes Z-2.1, Z-2.4 et Z-4. Dans la version russe, remplacer «планширь» par «**бортовой проход**»;
- xxii) Le paragraphe Z-2.2 devrait être modifié comme suit:

«Z-2.2 Les ponts ainsi que la passerelle (бортовой проход), les planchers des salles des machines, les paliers, **les échelles de descente** et le dessus des bollards doivent être antidérapants.»;
- xxiii) La deuxième phrase du paragraphe Z-2.4 devrait être remplacée par le texte proposé par l'Ukraine dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/7, qui se lit comme suit:

«**Une main courante suffit pour les hiloires.**»;
- xxiv) Au paragraphe Z-2.4, ajouter une note de bas de page juste après les mots «d'une hauteur minimale de 0,90 m», ainsi libellée:

«**Les autorités compétentes peuvent fixer une hauteur supérieure à 0,90 m.**»;
- xxv) Dans la version russe, le libellé des paragraphes Z-4 et Z-9.10.1 devrait être modifié comme proposé par l'Ukraine dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/7;

xxvi) Dans la version russe, modifier le paragraphe Z-7.5 comme suit:

«Z-7.5 Минимальная ширина **переносных трапов** должна составлять...»,
etc.;

xxvii) Dans la version russe, modifier le paragraphe Z-7.6 comme suit:

«Z-7.6 **Переносные трапы**, используемые в качестве...», etc.;

xxviii) Modifier le paragraphe Z-9.3 comme suit:

«Z-9.3 Les endroits dans lesquels les gens sont constamment exposés à des niveaux de bruit supérieurs à 85 dB (A) devraient être signalés au moyen de panneaux de danger et les gens qui y travaillent devraient porter des appareils individuels de protection acoustique.»;

13. Le secrétariat a été prié de transmettre la version amendée des chapitres 16 «Automatisation», 17 «Logements de l'équipage» et Z «Postes de travail», telle qu'elle est reproduite dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2003/1 et Add.1 et amendée dans le paragraphe 12 ci-dessus, au Groupe de travail des transports par voie navigable aux fins d'examen et d'adoption provisoire.

b) Autres amendements à l'annexe

Documents: TRANS/SC.3/156; TRANS/SC.3/WP.3/2004/4, 6 et 9;
TRANS/SC.3/WP.3/2003/4 et Add.1, TRANS/SC.3/WP.3/2002/4;
TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2004/1.

14. Le Groupe de travail a examiné un projet de résolution relatif aux signaux de sécurité placés à bord des bateaux établi par le secrétariat à sa demande et présenté dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/4, et a décidé de le soumettre au Groupe de travail SC.3 aux fins d'examen et d'adoption.

15. Le représentant de l'ISO a informé le Groupe de travail que le Sous-Comité 2 du Comité technique 145 (TC 145/SC2) venait juste d'achever la révision des symboles 2 à 6 présentés dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/4 et il a prié le Groupe de travail d'envisager d'utiliser dans le projet de résolution les nouveaux symboles ISO présentés pendant la réunion.

16. Le Groupe de travail a remercié le représentant de l'ISO de ces renseignements mais a décidé de s'en tenir pour l'instant au projet de résolution tel qu'il est reproduit dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/4 en attendant que ces nouveaux symboles soient généralement acceptés afin d'assurer leur application concertée dans l'ensemble de l'Europe aussi bien en navigation maritime qu'en navigation intérieure. Le Groupe de travail a prié l'ISO de continuer à le tenir informé à cet égard. Par ailleurs, des doutes ont été émis quant à la correspondance entre le symbole n° 2 représenté dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/4 et la signification qui lui est attribuée dans la première colonne du tableau.

17. À propos du document TRANS/SC.3/WP.3/2004/6, le Groupe de travail a estimé que le modèle CEE-ONU de certificat de bateau (résolution n° 33 figurant dans le document TRANS/SC.3/131) devrait être mis à jour en tenant dûment compte du certificat de visite présenté aux annexes A et B du RVBR. Il a en outre été estimé que la version mise à jour du certificat de bateau de la CEE-ONU devrait être en fin de compte annexée à la résolution n° 17 révisée. Le groupe de volontaires a été invité à rédiger ses propositions à cet effet.

18. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/SC.3/WP.3/2003/4/Add.1, qui contient les amendements au RVBR récemment adoptés par la CCNR relatifs à l'application sur le Rhin de la norme ECDIS intérieur et a prié le secrétariat de formuler des dispositions CEE-ONU analogues en vue de leur inclusion dans les chapitres pertinents de l'annexe de la résolution n° 17 révisée et de leur soumission au Groupe de travail SC.3 aux fins d'examen et d'adoption avec les autres chapitres amendés de l'annexe comme convenu ci-dessus.

19. Après avoir examiné les propositions de l'Ukraine concernant l'amendement de l'actuel chapitre 18 de l'annexe relative à la prévention de la pollution des eaux (TRANS/SC.3/WP.3/2004/12), le Groupe de travail a décidé que, dans tout ce chapitre, l'expression «eaux ménagères» devrait être remplacée par les termes «**eaux usées**» utilisés dans l'annexe IV de la Convention MARPOL 73/78. Le Groupe de travail a cependant estimé qu'au lieu d'amender le texte actuel du chapitre 18 tel qu'il figure dans le document TRANS/SC.3/104/Add.5, la correction proposée ci-dessus devrait figurer dans le texte présenté par le groupe de volontaires dans le document TRANS/SC.3/WP.3/AC.2/2004/1 et devrait être examinée en même temps que les observations et remarques des gouvernements et des commissions fluviales demandées au paragraphe 11 ci-dessus.

20. Compte tenu des instructions données par le Groupe de travail SC.3 «d'achever l'amendement de l'annexe ... afin qu'elle puisse être adoptée en 2005» (TRANS/SC.3/161, par. 37), le Groupe de travail SC.3/WP.3 a instamment prié le groupe de volontaires d'accélérer l'amendement du reste de l'annexe (chap. 1 *bis* et 15 concernant la manœuvrabilité, le certificat de bateau, etc.) et de commencer à compiler le texte de la future annexe dès que possible. À cette fin, le Groupe de travail a recommandé au groupe de volontaires de tenir trois réunions au lieu de deux en 2004. La délégation de la Fédération de Russie s'est déclarée prête à accueillir la troisième réunion du groupe de volontaires. Le Groupe de travail a par ailleurs estimé qu'en 2005 il serait peut-être utile de prévoir une session supplémentaire consacrée à l'amendement de l'annexe à la résolution n° 17 révisée, éventuellement en lieu et place de l'amendement du CEVNI. Afin de faciliter la comparaison des différentes prescriptions techniques en vigueur dans la Communauté européenne et dans les commissions fluviales, le Groupe de travail a estimé que la structure de la future annexe de la résolution n° 17 révisée devrait être calquée dans toute la mesure possible sur l'annexe II du projet de révision de la directive 82/714 de la Communauté européenne.

c) **Transport et sûreté**

Document: TRANS/SC.3/2003/12.

21. La délégation de la Fédération de Russie a informé le Groupe de travail des mesures prises par son gouvernement dans le cadre des préparatifs de l'application intégrale, à partir du 1^{er} juillet 2004, du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires

(Code ISPS). En navigation intérieure, les mesures envisagées concernent tout d'abord la certification de certains ports d'estuaire et bateaux fluvio-maritimes utilisés en trafic international. En raison des coûts considérables des mesures devant être mises en œuvre conformément au Code ISPS dans le secteur maritime et fluvio-maritime, le représentant de la Fédération de Russie a mis en garde contre les possibles répercussions de l'application de mesures similaires au secteur de la navigation intérieure, dont la vulnérabilité économique est bien connue. Il a déclaré que sa délégation saurait gré aux autres gouvernements de faire part de leur intention en ce qui concerne d'éventuelles mesures antiterroristes dans le domaine des transports par voie navigable.

22. Le représentant de la Commission du Danube a indiqué que son organisation était également sur le point d'inscrire la question de la sûreté à son programme de travail et qu'elle suivrait de près l'évolution de la situation au sein d'autres organisations internationales s'occupant de navigation intérieure.

23. Un membre du secrétariat a informé le Groupe de travail que la CCNR envisageait l'élaboration d'un document de travail relatif à la présence et à la formation d'un personnel de sécurité à bord des bateaux pour voyageurs. Il a estimé que les résultats de cette opération intéresseraient le Groupe de travail.

24. Le représentant de l'ISO a informé le Groupe de travail des activités liées à la sûreté en cours au sein de son organisation. Il s'agissait principalement i) des aspects techniques de l'identification personnelle et ii) de l'élaboration de directives ISO sur les scelllements des conteneurs de marchandises, destinées à contribuer à la lutte contre le terrorisme, le vol, la contrebande et l'immigration illégale.

25. Le Groupe de travail a décidé que la question de la sûreté resterait inscrite à son ordre du jour et a invité les gouvernements et les organisations internationales concernés à le tenir informé des mesures qu'ils envisagent ou prennent à cet égard.

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

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/2004/10; TRANS/SC.3/2003/5; TRANS/SC.3/2002/9; TRANS/SC.3/2001/10 et Add.1.

26. Le Groupe de travail a examiné le document TRANS/SC.3/WP.3/2003/5 contenant un concept de prescriptions paneuropéennes relatives aux ancres et a estimé que ce document pourrait servir de base à des discussions plus approfondies sur cette question. Ce document, accompagné des observations y relatives faites par les gouvernements des pays membres (TRANS/SC.3/WP.3/2004/10), a été transmis au groupe de volontaires pour examen approfondi et, éventuellement, pour adaptation dans le cadre de la modification du chapitre 8 de l'annexe à la résolution n° 17 révisée.

PRESCRIPTIONS RELATIVES À LA MANŒVRABILITÉ DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/2004/11; TRANS/SC.3/WP.3/2003/2; TRANS/SC.3/WP.3/2002/5 et Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/R.99/Add.1; TRANS/SC.3/WP.3/R.64 et Corr.1 et 2; TRANS/SC.3/WP.3/R.60/Rev.1.

27. Il a été rappelé que le Groupe de travail, à sa vingt-cinquième session, avait pris note du projet de document établi par le secrétariat (TRANS/SC.3/WP.3/2003/2) concernant les procédures et critères régissant les essais de manœuvrabilité propres à chaque bassin et avait jugé que le groupe de volontaires devrait examiner de plus près ce document en vue de mieux tenir compte des critères concrets de manœuvrabilité appliqués dans différents bassins fluviaux (TRANS/SC.3/WP.3/51, par. 17 et 18). Le groupe de volontaires n'ayant pas répondu à cette demande à la date de la présente session, le Groupe de travail l'a de nouveau chargé d'étudier le document TRANS/SC.3/WP.3/2003/2, à la lumière des observations reçues des gouvernements et figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/11, et de lui rendre compte de ses conclusions lors de la vingt-neuvième session prévue en 2005.

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

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/2004/1; TRANS/SC.3/WP.3/2004/5 et Add.1 et 2; TRANS/SC.3/WP.3/2003/1; TRANS/SC.3/WP.3/2002/4; document informel n° 1.

28. Le Groupe de travail a examiné le texte figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/1 et a décidé ce qui suit:

- i) Au paragraphe 1, il faudrait supprimer les alinéas *v* «Matelots légers» et *vi* «Hommes de pont» de la liste des membres de l'équipage assurant la sécurité de l'exploitation d'un bateau et renuméroter en conséquence les alinéas restants;
- ii) Il faudrait ajouter un nouveau paragraphe 1 *bis* rédigé comme suit:
«1 bis Sur les voies de navigation intérieure, lorsque la législation nationale le permet, l'équipage minimal d'un bateau, assurant la sécurité de son exploitation, peut aussi comprendre des matelots légers et des hommes de pont.»;
- iii) Paragraphe 2.2, modifier comme suit:
«2.2 Pour le timonier:
 - a) être âgé de 17 ans au moins et
 - avoir effectué en navigation intérieure un temps de navigation d'un an au moins comme maître-matelot ou de trois ans au moins comme matelot au sens du chiffre 2.4, lettre b); ou

- avoir suivi avec succès une formation à condition que cette formation comprenne l'acquisition d'une expérience de la navigation intérieure en tant qu'apprenti-timonier (ученика рулевого или практиканта) ou en tant que matelot pendant une période déterminée par l'autorité compétente.»;
- iv) Paragraphe 2.3 d) à renuméroter 2.3 c);
- v) Paragraphe 2.4 b) à modifier comme suit:
 - «b) Avoir navigué comme membre d'un équipage de pont pendant trois ans au moins dont un an au moins dans la navigation intérieure et deux ans soit en navigation intérieure, soit en navigation maritime, côtière ou de pêche.»;
- vi) Au paragraphe 2.5, ajouter un appel de note après les mots «15 ans au moins», la note correspondante étant rédigée comme suit:
«L'âge minimum pour un apprenti peut être plus élevé si la législation nationale l'exige.»;
- vii) Paragraphe 2.7 b), modifier comme suit:
 - «b) Avoir exercé pendant deux ans au moins l'activité de matelot garde-moteur sur un bateau de navigation intérieure motorisé.»;
- viii) Paragraphe 2.8, modifier comme suit:
«Pour le mécanicien-électricien
 - a) **Être âgé de 18 ans au moins et avoir réussi un examen sanctionnant un cycle de formation professionnelle sur les systèmes électriques embarqués; ou**
 - b) **Être âgé de 18 ans au moins et avoir une expérience de travail comme membre d'équipage pendant une période déterminée par l'organisme compétent.»;**
- ix) Paragraphe 2.10, modifier comme suit:
«Pour l'opérateur radio
Être âgé de 18 ans au moins et avoir réussi un examen sanctionnant un cycle de formation professionnelle sur les systèmes radio embarqués et avoir une expérience de la navigation en tant que membre d'équipage pour une période déterminée par l'organisme compétent, ou avoir achevé une période probatoire appropriée d'au moins deux mois à bord de bateaux de navigation intérieure.»;
- x) Au paragraphe 1 de l'article 3, supprimer le texte entre crochets;

- xi) Au paragraphe 1 de l'article 4, modifier la deuxième phrase comme suit: «Tous les renseignements essentiels devant figurer dans le livret de service devraient être libellés au moins dans la langue officielle du pays et soit en français, en allemand **ou en russe.**»;
- xii) Supprimer les crochets dans la note de bas de page 5 à l'article 5. Insérer un nouvel appel de note dans l'article 5, la note correspondante étant rédigée comme suit: «**Dans certains bassins fluviaux, les autorités compétentes peuvent imposer des modes d'exploitation différents de ceux indiqués dans le présent article**»;
- xiii) Article 7, modifier comme suit:

«Article 7

Changement ou répétition de mode d'exploitation

1. Un changement de mode d'exploitation **ou une répétition de ce mode** ne peut avoir lieu que si les prescriptions ci-dessous sont observées:

...» (reste du paragraphe 1 non modifié)

«2. La répétition du mode d'exploitation A1 ou A2 ne peut avoir lieu que si:

- **l'équipage a été entièrement remplacé, et que**
- **les membres d'équipage requis pour la répétition du mode d'exploitation A1 ou A2 ont eu huit heures et six heures respectivement de repos ininterrompu immédiatement avant le changement, en dehors du temps de navigation.**».

Renommer 3 le paragraphe 2;

- xiv) Dans l'ensemble du texte de l'article 9 de la version française, remplacer le mot «timonerie» par «**poste de gouverne**»;
- xv) Dans le tableau de l'article 10, il faudrait supprimer le mot «matelot» («старший матрос») placé par erreur juste en dessous du mot «timonier» et déplacer d'une ligne vers le haut les titres des membres d'équipage mentionnés après;
- xvi) Pour tenir compte de la proposition que les Pays-Bas ont formulée au paragraphe 6 du document TRANS/SC.3/WP.3/2004/5 et qui concerne l'introduction de la norme connue sous le nom de Standard S2, portant sur l'automatisation poussée des bateaux et permettant dans certains cas de remplacer un ou deux matelots par des matelots légers ou des hommes de pont, il faudrait procéder comme indiqué ci-après. Chaque fois que les dispositions pertinentes de l'article 23 du RVBR figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/4 prévoient dans une colonne supplémentaire S2 un ou deux matelots légers qui peuvent être remplacés par des hommes de pont, il faudrait, dans les tableaux des articles 10 à 12 du projet

de Recommandations de la CEE-ONU, insérer un appel de note après le nombre de matelots, la note correspondante étant libellée comme suit: «**Sur les voies de navigation intérieure, lorsque la législation nationale le permet, un (ou deux) matelot(s) peut (peuvent) être remplacé(s) par des matelots légers (ou par des hommes de pont).**»;

xvii) Au paragraphe 3 de l'article 12, il faudrait fusionner les deux colonnes correspondant au mode d'exploitation B (sans mentionner de bassins fluviaux particuliers). Dans les tableaux des articles 10 à 12, il faudrait ajouter pour le mode d'exploitation B une note de bas de page rédigée comme suit: «**En raison de la réforme en cours de la législation nationale relative à l'équipage minimal, dans la Fédération de Russie, le nombre de membres d'équipage en mode d'exploitation B peut différer de celui qui est prescrit dans le présent tableau.**»;

xviii) Dans la version russe du titre de l'article 10, supprimer les crochets.

29. Certaines délégations ont exprimé des doutes quant au texte de l'article 13. Il a été suggéré en particulier de remplacer respectivement «matelot garde-moteur» et «matelots garde-moteur» par «matelot» et «matelots». Le Groupe de travail a donc décidé d'inclure dans le projet de recommandation, à titre de solution de remplacement, le texte de l'article 23.13 du RVBR apparaissant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2002/4 et a invité les gouvernements à indiquer au secrétariat, **le 1^{er} juin 2004 au plus tard**, s'ils préféreraient conserver le texte existant de l'article 13 ou le remplacer par le texte pertinent de l'article 23.13 du RVBR.

30. Le Groupe de travail a examiné le texte d'un modèle de livret de service présenté dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2003/1 et l'a jugé acceptable. Le secrétariat a été invité à établir la version finale du texte du projet de recommandations sur l'équipage minimal obligatoire et les heures de travail et de repos des équipages sur les bateaux de navigation intérieure comme convenu ci-dessus (sous forme d'un nouveau chapitre de l'annexe à la résolution n° 17 révisée, avec le modèle de livret de service présenté en tant qu'appendice) et à le transmettre au Groupe de travail des transports par voie navigable pour examen plus approfondi et adoption comme résolution.

EXAMEN DES MESURES VISANT À PRÉVENIR LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE CAUSÉE PAR LES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/2004/8; TRANS/SC.3/WP.3/2001/2 et Add.1.

31. Le Groupe de travail a examiné le projet de résolution sur les émissions de gaz et de particules polluants des moteurs diesel utilisés en navigation intérieure, établi par le secrétariat conformément à ses instructions (TRANS/SC.3/WP.3/51, par. 26), et est convenu de ce qui suit:

i) Il conviendra de faire référence à une nouvelle directive de la CE portant amendement de la directive 97/68/CE, une fois que le texte aura été définitivement mis au point et communiqué au secrétariat;

- ii) Au paragraphe 5 *bis*-1.1.2, les termes russes et français «модернизированный двигатель» et «moteur rénové» devraient être remplacés par «восстановленный двигатель» et «moteur révisé», respectivement;
- iii) Au paragraphe 5 *bis*-2.8, en russe, le secrétariat devrait trouver, en concertation avec l'industrie, une meilleure formulation pour remplacer le terme «модификации».

32. Le Groupe de travail a approuvé le texte du projet de résolution figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/2004/8, tel que modifié au paragraphe 28 ci-dessus, et a demandé au secrétariat de le transmettre au Groupe de travail des transports par voie navigable, pour examen et adoption.

33. Un représentant de la Fédération de Russie a réservé la position de sa délégation sur le projet de résolution. Il a expliqué qu'en raison de la révision en cours des normes nationales relatives à la prévention de la pollution atmosphérique, visant à les harmoniser avec la législation de la Communauté européenne, sa délégation avait besoin d'un temps supplémentaire pour définir sa position concernant les normes énoncées dans le projet de résolution.

QUESTIONS DIVERSES

Dates des prochaines sessions

34. Le Groupe de travail tiendra sa vingt-huitième session du 8 au 10 juin 2004 et sa vingt-neuvième session du 15 au 17 mars 2005.

ADOPTION DU RAPPORT

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