



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/60
16 juin 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par voie navigable

Groupe de travail sur l'unification des prescriptions
techniques et de sécurité en navigation intérieure

Trentième session

Genève, 6-8 juin 2006

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL SUR SA TRENTIÈME SESSION

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Paragraphes</i>
Participation.....	1
Adoption de l'ordre du jour	2
Élection des membres du Bureau	3
Observations et propositions relatives à de nouveaux amendements au CEVNI.....	4 – 6
Harmonisation des normes relatives aux feux de signalisation des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure.....	7 – 8
Formulation de principes communs et de prescriptions techniques concernant un service paneuropéen d'information fluviale (SIF).....	9 – 17
a) Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables intérieures.....	9 – 11
b) Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur).....	12 – 15
c) Normes internationales pour les avis à la batellerie et pour les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure.....	16 – 17

TABLE DES MATIÈRES *(suite)*

	<i>Paragraphes</i>
Nouveaux projets d'amendements à l'AGN.....	18 – 21
Questions diverses	22 – 26
a) Mise à jour de la résolution n° 61	22
b) Mise à jour des Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international (annexe de la résolution n° 31).....	23
c) Élaboration d'une procédure harmonisée pour l'examen des demandes de reconnaissance des certificats de bateau et des certificats de conducteur de bateau.....	24 – 25
d) Dates de la prochaine session	26
Adoption du rapport.....	27

RAPPORT

PARTICIPATION

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure a tenu sa trentième session du 6 au 8 juin 2006. Des représentants des pays suivants ont participé à ses travaux: Allemagne, Autriche, Bulgarie, Fédération de Russie, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie et Suisse. Ont également pris part à la session des représentants des organisations intergouvernementales ci-après: Commission du Danube et Commission internationale du bassin de la Save.

ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/59). Il a été décidé d'examiner également, au titre du point 7 «Questions diverses», les trois questions suivantes proposées par le secrétariat:

- a) Mise à jour de la résolution n° 61;
- b) Mise à jour des Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international (annexe de la résolution n° 31); et
- c) Élaboration d'une procédure harmonisée pour l'examen des demandes de reconnaissance des certificats de bateau et des certificats de conducteur de bateau.

ÉLECTION DES MEMBRES DU BUREAU

3. M. Evgueny Kormyshov (Fédération de Russie) a été élu Président de la session.

OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS RELATIVES À DE NOUVEAUX AMENDEMENTS AU CEVNI

Documents: TRANS/SC.3/WP.3/58/Add.1; ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/1 et Add.1; document informel n° 3.

4. Il a été rappelé que le Groupe de travail, à sa vingt-neuvième session, avait provisoirement approuvé une série d'amendements au CEVNI, telle qu'elle figure dans le document TRANS/SC.3/WP.3/58/Add.1. Compte tenu des observations et des propositions des gouvernements et des commissions fluviales figurant dans les documents ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/1 et Add.1, le Groupe de travail a décidé de modifier comme suit le texte des projets d'amendements parus sous la cote TRANS/SC.3/WP.3/58/Add.1:

- i) Au paragraphe 16 du document TRANS/SC.3/WP.3/58/Add.1, il convient de remplacer le groupe de mots «article 6.25» par «**article 6.21**»;
- ii) La définition de l'expression «bateaux rapides», à l'article 1.01 cc), devrait être assortie d'une note de bas de page 2 libellée comme suit: «Les autorités compétentes peuvent ajouter à cette définition leur interprétation quant à l'applicabilité de cette expression aux bateaux naviguant sur des voies d'eau intérieures particulières ou sur des tronçons de ces voies, par exemple, lorsque les bateaux doivent limiter leur vitesse.»;

- iii) Au paragraphe 4 de l'article 1.09, le groupe de mots «d'au moins 18 ans» devrait être remplacé par «**d'au moins 21 ans**»;
- iv) Dans la version anglaise, le titre de l'article 1.10 devrait être modifié comme suit: «**Vessel's papers and other documents**»;
- v) L'alinéa 1 *a* de l'article 1.10 devrait être aligné sur l'expression utilisée dans la résolution n° 61, à savoir «**ship's certificate**» en anglais, «**certificat de bateau**» en français, et «**судовое свидетельство**» en russe;
- vi) Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à faire savoir au secrétariat, **au plus tard le 1^{er} février 2007**, si la liste des documents visée à l'article 1.10 devrait également être accompagnée d'un document confirmant la nationalité du bateau et son immatriculation;
- vii) Dans une note de bas de page du paragraphe 3 de l'article 4.05, dans la version russe, le terme «указателем скорости циркуляции» devrait être remplacé par «**индикатором скорости изменения курса**»;
- viii) Il a été décidé de revenir à une éventuelle reformulation de l'article 6.01 *bis* après examen de la proposition de la Commission du Danube relative à la réglementation de la navigation des petites embarcations dans les chenaux de trafic commercial, telle qu'elle figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/1/Add.1, compte dûment tenu du libellé de l'article 6.01 du Règlement de police pour la navigation du Rhin figurant au paragraphe 9 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/1;
- ix) Au paragraphe 1 de l'article 6.08 et à l'annexe 7, il convient de modifier la désignation des signaux A.4 a) et A.4 b), qui deviennent **A.4 et A.4.1**;
- x) Le paragraphe 1 de l'article 8.01 devrait être modifié comme suit:

«1. En cas d'incident ou d'accident susceptible de provoquer une perte des matières dangereuses transportées, le signal "N'approchez pas" doit être donné par les bateaux portant la signalisation visée au paragraphe 1, 2 ou 3 de l'article 3.14, si l'équipage n'est pas en mesure d'éviter les dangers qui en résulteraient pour les personnes ou pour la navigation.

Cette disposition ne s'applique pas aux barges de poussage et aux autres bateaux non motorisés. Toutefois, lorsque ceux-ci font partie d'un convoi, le signal "N'approchez pas" doit être donné par le bateau à bord duquel se trouve le conducteur du convoi.»;

- xi) Au paragraphe 5 de l'article 8.02, les crochets devraient être supprimés;
- xii) Il convient de corriger une faute d'impression au paragraphe 2 de l'article 9.06, les alinéas devant être numérotés respectivement *a*, *b*, *c* et *d*.

5. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir un projet de résolution du SC.3 sur les amendements au CEVNI, tels que figurant dans le document TRANS/SC.3/WP.3/58/Add.1 et modifiés au paragraphe 4 ci-dessus, et de le soumettre au Groupe de travail SC.3, pour examen et adoption, à sa cinquantième session.

6. Le Groupe de travail a pris note du projet de règles relatif à une éventuelle réglementation de la navigation des menues embarcations dans les chenaux de trafic commercial, établi par la Commission du Danube à sa demande et paru sous la cote ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/1/Add.1. Les participants ont en particulier noté que l'allocation d'une voie de 30/20 m de large en file simple était sans doute trop généreuse et pourrait être limitée à 10 m. Il a été estimé que, d'une manière générale, les autorités compétentes pourraient appliquer les règles à telle ou telle voie navigable ou tel ou tel tronçon de voie navigable lorsqu'elles le jugent opportun. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à étudier le projet de règles figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/1/Add.1, compte tenu des dispositions de la résolution n° 41 sur les menues embarcations utilisées exclusivement pour la navigation de plaisance (TRANS/SC.3/148), et de communiquer au secrétariat, **le 1^{er} février 2007 au plus tard**, leurs observations sur ce document. Le Groupe de travail reprendra l'examen du projet de règles à sa trente-deuxième session prévue en juin 2007, en tenant dûment compte des observations reçues des gouvernements.

HARMONISATION DES NORMES RELATIVES AUX FEUX DE SIGNALISATION DES NAVIRES DE MER ET DES BATEAUX DE NAVIGATION INTÉRIEURE

Documents: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/2 et Add.1; document informel n° 7.

7. Le Groupe de travail a été informé par les experts allemands qu'une norme internationale EN 14744:2005 sur les feux de signalisation des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure avait été adoptée. En outre, le Groupe de travail a été informé que la CCNR avait décidé d'aligner son règlement de police sur la norme récemment adoptée, comme indiqué dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/2/Add.1, tandis que le Groupe de travail conjoint CE/CCNR examinait aussi la manière d'aligner les dispositions pertinentes de la Directive 82/714/CEE révisée sur cette même norme.

8. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction les efforts visant à parvenir à une harmonisation des feux de signalisation des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure, qui devrait profiter à la fois aux producteurs et aux autorités de contrôle. Le secrétariat a été invité à établir et à diffuser dès que possible, en collaboration avec la délégation de l'Allemagne, les propositions détaillées et concrètes sur les amendements qui pourraient être apportés au CEVNI pour l'aligner sur la norme EN 14744:2005. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à examiner les projets d'amendement au CEVNI et à communiquer leurs observations au secrétariat **avant le 1^{er} février 2007** afin que le Groupe de travail puisse statuer sur cette question à sa prochaine session d'été. Le secrétariat a également été invité, si possible, à obtenir et diffuser le texte de la norme internationale EN 14744:2005 dans les trois langues de travail de la CEE (anglais, français et russe) afin que les délégués puissent se faire une idée plus claire des conséquences que pourrait avoir une éventuelle adaptation du CEVNI pour leur secteur d'activité.

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

a) Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables intérieures

Documents: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/3; document informel n° 1.

9. Le représentant des Pays-Bas a informé le Groupe de travail de l'état d'avancement des travaux sur la norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables intérieures. Il a en particulier indiqué que la dernière version de la norme, établie par le Groupe international d'experts et approuvée par le Comité du Règlement de police de la CCNR (éd. 1.6 d'avril 2006), était reproduite dans le document informel n° 1, tandis que le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/3 contenait l'édition 1.4 de septembre 2005.

10. Le représentant de la Fédération de Russie, tout en saluant le projet de norme internationale, a proposé que le paragraphe 2.3.4 de ce texte soit modifié comme suit:

«2.3.4 Il est recommandé d'utiliser des produits dérivés de stations mobiles de classe A ou de stations professionnelles de classe B comme plate-forme pour l' AIS intérieur. L'utilisation de la classe B utilisant la technologie CSTDMA est obligatoire pour les bateaux de plaisance et les menus embarcations qui ne relèvent pas du chapitre V de la Convention SOLAS.

Tant qu'aucun appareil professionnel de classe B n'est disponible, l'équipement mobile de l' AIS intérieur est un dérivé de l'équipement mobile de classe A de l' AIS maritime conformément à la Convention SOLAS de l'OMI.»

Dans son raisonnement, il a estimé qu'étant donné que tous les types de bateaux (classe A, classe B «SO» et classe B «CS») doivent être visibles les uns et les autres, les messages devant être utilisés par les systèmes AIS de la classe B «CS» devraient être pris en compte; sans aucun doute, l' AIS devrait être installé sur tous les bateaux de navigation intérieure pour plus de sécurité. Deuxièmement, a-t-il ajouté, l' AIS de la classe B «CS» serait beaucoup plus abordable que les stations mobiles professionnelles de la classe A ou de la classe B et serait plus adapté à ces classes de bateaux. Par ailleurs, les simulations avec l' AIS des classes A et B «CS» + «SO», effectuées par la Coast Guard des États-Unis, avaient montré que la performance de l' AIS de la classe A n'avait pas diminué mais que la performance de l' AIS de la classe B «SC» était meilleure que celle de l' AIS de la classe «SO». Les expériences en mer effectuées aux États-Unis (L3) et en Allemagne (BSH), sous l'égide du Groupe de travail 8A du Comité technique 80 de la CEI, ont donné des résultats fiables. Le représentant de la Fédération de Russie a proposé que tous les bateaux de navigation intérieure soient divisés en plusieurs groupes en fonction du tonnage, des désignations fonctionnelles ou d'autres critères. Chaque pays pourrait alors prescrire le type de bateau qui devrait être équipé du matériel AIS approprié.

11. Le Groupe de travail a pris note du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2006/3 et du document informel n° 1, puis a invité les gouvernements et les commissions fluviales à communiquer au secrétariat, **le 15 juillet 2006 au plus tard**, leurs observations sur le projet de

norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables intérieures, afin qu'elles puissent être soumises au SC.3 et examinées par celui-ci à sa cinquantième session prévue en octobre 2006, en même temps que l'édition 1.6 de la norme, que le secrétariat, agissant en collaboration avec la délégation néerlandaise, doit publier dans les trois langues de travail de la CEE.

b) Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur)

Documents: TRANS/SC.3/156; documents informels n^{os} 5, 8 et 9.

12. Un membre du secrétariat a présenté la proposition du Groupe d'experts internationaux sur le système ECDIS intérieur concernant l'édition 2.0 de la norme internationale ECDIS intérieur figurant dans le document informel n^o 8.

13. Selon le Président du Groupe d'experts, M. Jörg Vogel (Allemagne), depuis l'adoption de l'édition précédente (1.02), le Groupe avait élaboré avec la «communauté de la CEN intérieure» d'Amérique du Nord, dans le cadre du «Groupe de l'harmonisation de la CEN intérieure» un élément pour remplacer la partie existante de la norme «Utilisation du catalogue d'objets pour la CEN intérieure». Ce document est maintenant appelé «Guide pour le codage de la CEN intérieure». Le «Inland ENC Feature Catalogue» (catalogue des caractéristiques de la CEN intérieure) qui est directement lié au Guide pour le codage remplace le document existant intitulé «Catalogue d'objets pour le système ECDIS intérieur».

L'édition 1.02 était fondée sur l'édition 3.0 de la «Publication spéciale de l'OHI n^o 57 - S57» (Transmission numérique de données hydrographiques). Aujourd'hui, l'OHI élabore une nouvelle version «Publication spéciale de l'OHI n^o 100 – S100» et une nouvelle «spécification de produit pour les CEN (maritimes)» sous l'appellation «Publication spéciale de l'OHI n^o 101 - S101». S100 et S101 suivront les normes géospatiales de l'ISO. Ceci signifie que de nouvelles structures et de nouveaux termes seront introduits selon les normes de l'OHI. Dans la proposition pour l'édition 2.0, on adopte déjà cette nouvelle approche pour éviter les incompatibilités avec S100 et S101 et obtenir la pleine reconnaissance des CEN intérieures par l'OHI.

L'OHI a remplacé son annexe A de l'appendice A de S57 par la «Publication spéciale de l'OHI n^o 62 - S62» (Codes des fabricants CEN). La proposition pour l'édition 2.0 couvre ceci dans sa nouvelle section 2a «Codes des fabricants et voies navigables».

Afin de faciliter la future mise à jour de la norme, ses parties ci-après ne seront mises à jour que dans les versions numériques et seront accessibles sur Internet: «Spécification de produit pour les CEN intérieures», y compris le «Catalogue des caractéristiques de la CEN intérieure» et le «Guide pour le codage de la CEN intérieure»; les «Codes des fabricants officiels»; et les «Codes des fabricants (privés) et voies navigables»; la «Bibliothèque des représentations pour le système ECDIS intérieur», y compris des «Procédures de symbologie conditionnelle», des «Tables de recherche» et des «Symboles».

Les résultats du projet européen COMPRIS de R-D ont déjà été inclus dans la proposition concernant l'édition 2.0.

14. Le représentant de la Fédération de Russie a dit qu'à en juger par le projet d'édition 2.0 de la norme ECDIS intérieur les efforts faits par le Groupe de l'harmonisation de la CEN intérieure pour rapprocher au maximum les normes et prescriptions relatives à la navigation maritime et à la navigation intérieure avaient été fructueux. Quant à la CEN intérieure, qui impose le maximum de conformité avec la norme S-57 de l'OHI, le système ECDIS intérieur devra aussi être conforme, s'il y a lieu, avec la norme S-52 de l'OHI, la norme de fonctionnement A. 817 (19) de l'OMI et la Directive 1174 de la CEI. À cet égard, certaines prescriptions de l'ECDIS intérieur sont trop contradictoires avec les prescriptions du système ECDIS maritime, alors que les caractéristiques de fonctionnement et les prescriptions techniques pour les systèmes ECDIS intérieur et maritime sont assez universelles. Ainsi, par exemple, les prescriptions de la norme S-52 ne vont pas à l'encontre de la sécurité de la navigation intérieure.

Le projet d'édition 2.0 de l'ECDIS intérieur comprend encore des dispositions assez strictes et spécifiques sur l'application de l'ECDIS aux voies navigables. Il faut les examiner plus avant et continuer à les harmoniser afin de rendre la norme relative à l'ECDIS intérieur plus souple et de donner aux fabricants ECDIS la possibilité de prendre davantage d'initiatives. Par exemple, il y a encore des modes «information» et «navigation», la priorité des radars sur la CEN intérieure, l'interdiction d'utiliser le système ECDIS intérieur pour opérer selon une orientation nord et le mouvement réel dans le cadre de la navigation sur les voies navigables, l'interruption automatique de la CEN en cas de discordance avec l'image radar, etc. Ces éléments doivent être harmonisés avec les normes maritimes pertinentes. Parallèlement, toutes les limitations concernant la performance et le fonctionnement du système ECDIS intérieur susmentionnées pourraient, s'il y a lieu, être introduites par les Administrations de bassin, au moyen de règles de navigation locales.

Le représentant de la Fédération de Russie a donc proposé qu'avant l'adoption de l'édition 2.0 de la norme internationale relative à l'ECDIS intérieur on invite le Groupe de l'harmonisation de la CEN intérieure à examiner les disparités susmentionnées entre les normes ECDIS pour la navigation intérieure et pour la navigation maritime avec la participation de toutes les parties intéressées, y compris les fabricants de systèmes ECDIS maritime et intérieur.

15. Le Groupe de travail a pris note du projet d'édition 2.0 de la norme internationale ECDIS intérieur figurant dans le document informel n° 8 et a demandé au secrétariat de le publier comme document officiel dans les trois langues de travail de la CEE, pour examen par le Groupe de travail SC.3. Les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à étudier le document informel n° 8 et à communiquer leurs observations y relatives éventuelles au secrétariat **le 15 juillet 2006 au plus tard**, afin qu'elles puissent être portées à l'attention du SC.3.

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

Documents: TRANS/SC.3/2005/7; TRANS/SC.3/WP.3/2004/21; TRANS/SC.3/WP.3/2004/22; document informel n° 2.

16. Il a été rappelé qu'à sa quarante-neuvième session le Groupe de travail SC.3 avait adopté la résolution n° 60 (TRANS/SC.3/2005/7) concernant les normes internationales pour les avis à la batellerie et pour les systèmes électroniques de notification en navigation intérieure, ainsi que

les normes internationales pertinentes énoncées dans les documents TRANS/SC.3/WP.3/2004/21 et TRANS/SC.3/WP.3/2004/22, qui doivent être annexées à la résolution (TRANS/SC.3/168, par. 47).

17. Le Groupe de travail a été informé des propositions de groupes d'experts internationaux pertinents concernant l'adaptation en cours des deux normes susmentionnées et a décidé que le secrétariat, lorsqu'il préparerait la publication de ces deux normes, devrait tenir compte des versions actualisées et les présenter sous forme de projets de documents pour approbation finale par le SC.3, à sa cinquantième session, avant leur distribution comme publications officielles de la CEE.

NOUVEAUX PROJETS D'AMENDEMENTS À L'AGN

Documents: TRANS/SC.3/168/Add.1; document informel n° 6.

18. Le Groupe de travail a été informé par un membre du secrétariat que les propositions d'amendements à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), établies par le SC.3/WP.3, avaient été adoptées à l'unanimité à la quarante-neuvième session du Groupe de travail par les Parties contractantes présentes et votantes et que, conformément aux dispositions pertinentes de l'accord AGN, elles avaient été transmises par le secrétariat, sous la cote TRANS/SC.3/168/Add.1, au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'AGN, aux fins de publication des notifications dépositaires correspondantes. En l'absence d'objections de la part des Parties contractantes, les amendements aux annexes I, II et III de l'Accord pourraient entrer en vigueur le 28 novembre 2006 tandis que les amendements à l'Accord lui-même pourraient entrer en vigueur le 28 mai 2007.

19. Le Groupe de travail a aussi été informé que les autres projets d'amendements à l'AGN, approuvés provisoirement par le Groupe de travail SC.3, avaient été présentés par le secrétariat dans le document informel n° 6 dans les trois langues de travail. Il a été noté que malheureusement, malgré la demande formulée par le SC.3, aucune proposition n'avait encore été reçue des gouvernements en ce qui concerne la teneur possible de l'annexe IV de l'Accord concernant la protection du réseau de voies navigables E contre une action extérieure délibérée. Le Groupe de travail a pris note du document informel n° 6 et a estimé que la plupart des projets d'amendements qui y figurent pourraient être soumis au Groupe de travail SC.3 à sa cinquantième session, qui se tiendra en octobre 2006, pour examen et adoption. Quant à l'annexe IV, les gouvernements ont été une nouvelle fois invités à communiquer au secrétariat leurs propositions concernant son éventuelle teneur.

20. Un membre du secrétariat a proposé que les gouvernements examinent, lorsqu'ils étudieront les projets d'amendements figurant dans le document informel n° 6, la possibilité d'ajouter les mots «à l'environnement et à la vie» après les mots «porter préjudice à la navigation», aux paragraphes 1 et 3.

21. Le Président a informé le Groupe de travail des activités menées dans son pays pour protéger les infrastructures de transport contre une action extérieure délibérée. À son avis, la future annexe IV devrait non pas imposer aux Parties contractantes des prescriptions rigides de nature technique mais contenir des dispositions-cadres de nature générale, à l'instar du Code

international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS), mis en place par l'OMI. Il a à ce propos mis en garde contre la pleine application des dispositions de l'ISPS aux voies navigables et aux ports intérieurs, compte tenu en particulier des débats sur «le transport et la sécurité» qui avaient eu lieu à la quarante-neuvième session du SC.3 (voir TRANS/SC.3/168, par. 6 à 10).

QUESTIONS DIVERSES

a) Mise à jour de la résolution n° 61

Documents: ECE/TRANS/SC.3/172; document informel n° 4.

22. Il a été rappelé que le Groupe de travail des transports par voie navigable, à sa quarante-neuvième session et à ses sessions spéciales, avait déjà envisagé quelles mesures il pourrait prendre pour mettre à jour l'annexe de la résolution n° 61 relative aux prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/172). Il a été envisagé, en particulier, d'aligner cette annexe sur l'annexe II de la Directive CE remplaçant la Directive 82/714/CEE (concerne principalement les paragraphes 2 à 7 «Numéro officiel» et 15 «Bateaux à passagers»), d'élaborer les chapitres manquants 20 «Navires de mer» et 21 «Bateaux de plaisance» et d'élaborer des prescriptions spéciales applicables aux bateaux de navigation fluviomaritime (voir documents ECE/TRANS/SC.3/171, par. 6 iv) et xvii); TRANS/SC.3/168, par. 39; et TRANS/SC.3/168, par. 30 iii) et 31, respectivement). À cet égard, le Groupe de travail a pris note d'un document de travail présenté par la délégation de la Fédération de Russie (document informel n° 4) sur l'élaboration de prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation fluviomaritime et a demandé au secrétariat de le publier en tant que document officiel de la CEE pour examen par le Groupe de travail SC.3. Celui-ci a été invité à examiner la possibilité de charger le groupe d'experts volontaires, qui s'occupait de l'amendement de l'annexe de la résolution n° 17 révisée, d'établir des propositions et des recommandations concernant la mise à jour de l'annexe de la résolution n° 61, comme indiqué plus haut, et de les soumettre au SC.3/WP.3.

b) Mise à jour des Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international (annexe de la résolution n° 31)

Document: TRANS/SC.3/131.

23. Il a également été rappelé que le Groupe de travail des transports par voie navigable avait décidé, à sa quarante-neuvième session, d'inclure dans son programme de travail le point susmentionné concernant la mise à jour de la résolution n° 31 (TRANS/SC.3/168, annexe, élément 02.6.2 d)). Le Groupe de travail a invité les États membres ainsi que la CE et les commissions fluviales à faire parvenir au secrétariat, **au plus tard le 1^{er} février 2007**, leurs observations et leurs propositions concernant la marche à suivre pour mettre à jour les recommandations formulées dans la résolution n° 31 figurant dans le document TRANS/SC.3/131.

c) Élaboration d'une procédure harmonisée pour l'examen des demandes de reconnaissance des certificats de bateau et des certificats de conducteur de bateau

Document: TRANS/SC.3/2005/5/Add.1.

24. À sa quarante-neuvième session, le Groupe de travail SC.3 a décidé d'inclure dans son programme de travail la question de la reconnaissance des certificats de bateau et des certificats de conducteur dans l'ensemble de l'Europe. À cet égard, il a été fait référence à la recommandation formulée par le Groupe de volontaires sur les obstacles législatifs au paragraphe 42 du document TRANS/SC.3/2005/1 ainsi qu'au document de la CCNR sur la procédure et les conditions de reconnaissance de certificats de bateau délivrés par des pays tiers figurant dans le document TRANS/SC.3/2005/5/Add.1 (TRANS/SC.3/168, par. 15).

25. Le Groupe de travail a invité les États membres, la CE et les commissions fluviales à faire parvenir au secrétariat, **au plus tard le 1^{er} novembre 2006**, leurs observations et leurs propositions concernant la possibilité d'élaborer, sur la base du document TRANS/SC.3/2005/5/Add.1, une procédure harmonisée de la CEE pour l'examen des demandes de reconnaissance des certificats de bateau et des certificats de conducteur de bateau.

d) Dates de la prochaine session

26. Les trente et unième et trente-deuxième sessions du Groupe de travail sont prévues du 13 au 15 mars 2007 et du 5 au 7 juin 2007, respectivement.

ADOPTION DU RAPPORT

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