



Conseil économique et social

Distr. générale
7 avril 2010
Français
Original: russe

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

Trente-septième session

Genève, 16-18 juin 2010

Point 5 a) de l'ordre du jour provisoire

Résolution n° 61, «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure»:

Amendements à la section 1-2, «Définitions»

Note du secrétariat

I. Introduction

1. À sa trente-sixième session, le Groupe de travail a eu un échange de vues approfondi sur la proposition de l'Autriche, formulée dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3, visant à apporter des modifications à la section 1-2, «Définitions».
2. Le Groupe de travail n'étant pas parvenu à adopter une position commune sur la question, les gouvernements et les commissions fluviales ont été invités à communiquer par écrit au secrétariat leurs observations et suggestions à cet égard (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/72, par. 21 à 25).
3. À la date de publication du présent document, le secrétariat avait reçu des informations sur ce point du Bélarus (indiquant qu'il n'avait aucune observation à faire), de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (indiquant qu'elle appuierait tout amendement à l'annexe de la Résolution n° 61 qui contribuerait à aligner davantage cette dernière sur le Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR) et sur la Directive 2006/87/CE de l'Union européenne) et de la Bulgarie (indiquant qu'elle appuyait la proposition de l'Autriche formulée dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3), ainsi que des propositions plus détaillées, reproduites ci-après, de la Fédération de Russie.
4. Tout en tenant compte des arguments de l'Autriche, présentés dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3 susmentionné, en ce qui concerne la nécessité d'uniformiser les définitions des types de bateaux dans la perspective de la mise en vigueur

du numéro européen unique d'identification des navires, le secrétariat appuie le point de vue de la Fédération de Russie quant à la mise en concordance maximale des définitions des types de bateaux figurant dans la Résolution n° 61, dans les documents de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et dans ceux de l'Union européenne (UE). Par contre, la proposition de l'Autriche visant à supprimer de la section 1-2 une série de définitions relatives aux déchets produits à bord des bateaux, à l'équipement électrique et à d'autres éléments ne semble pas justifiée. De plus, certaines définitions proposées dans le document de l'Autriche pour des termes nouveaux nécessitent des éclaircissements supplémentaires. À titre d'exemple, les définitions données sous 97a et 97b peuvent donner à penser que les feux de signalisation et ce qui est désigné sous l'appellation «périodes de lumière» («light appearances» dans la version anglaise) ne sont activés que de façon sporadique pour permettre d'identifier le bateau qui en est équipé, et peuvent être désactivés le reste du temps, ce qui ne correspond pas à la réalité, du moins en ce qui concerne les feux de signalisation, et peut prêter à confusion.

5. Compte tenu de ce qui précède et d'autres observations de la Fédération de Russie relatives au texte des amendements proposés, il semble indispensable que des échanges aient lieu entre Genève et Bruxelles afin que les observations faites sur le texte de la Directive durant les réunions de la CEE soient examinées et commentées par la Commission européenne, faute de quoi il ne sera pas possible d'harmoniser les prescriptions techniques à l'échelle européenne.

6. Lorsqu'il examinera la question de l'adoption éventuelle d'amendements à la section 1-2 de l'annexe de la Résolution n° 61, le Groupe de travail souhaitera peut-être tenir compte du fait que des corrections concernant notamment les définitions ont été apportées à la Directive 2006/87/CE par la Directive 2009/46/CE. Certaines de ces corrections, énoncées ci-après, ne sont pas prises en compte dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3:

i) Modifier comme suit la définition figurant sous le point 52 (sous le point 40 dans la section 1-2 de l'annexe de la Résolution n° 61):

52. «Aires de rassemblement»: des aires du bateau qui sont particulièrement protégées et dans lesquelles se tiennent les ~~passagers~~ **personnes** en cas de danger;

ii) Modifier comme suit la définition figurant sous le point 76 (sous le point 44 dans la section 1-2 de l'annexe de la Résolution n° 61):

76. «Tirant d'eau» («*T*»): la distance verticale en m entre le point le plus bas de la coque, ~~à l'arête inférieure des tôles de fond ou de la quille~~, **la quille ou d'autres appendices fixes n'étant pas pris en compte**, et le plan du plus grand enfoncement du bateau;

iii) Ajouter comme suit le nouveau point 76a:

76a. «Tirant d'eau hors tout» («*T_{OA}*»): la distance verticale en m entre le point le plus bas de la coque, la quille ou d'autres appendices fixes étant pris en compte, et le plan du plus grand enfoncement du bateau.

II. Observations et propositions de la Fédération de Russie relatives à la proposition de l'Autriche formulée dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3

7. La proposition de l'Autriche, formulée dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3, vise à aligner les dispositions de l'annexe de la

Résolution n° 61 sur les Directives de la Commission européenne, en vue de faciliter les échanges d'informations. La Fédération de Russie estime cependant que certaines définitions proposées dans ledit document sont moins bonnes que les définitions actuellement énoncées non seulement dans l'annexe de la Résolution n° 61, mais aussi dans le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI). En outre, la Fédération de Russie juge plus raisonnable de compléter les définitions existantes par de nouvelles, que de les supprimer alors qu'elles sont indispensables à la compréhension des textes. Il faut également tenir compte du fait que l'ajout de nouveaux termes nécessite une refonte complète de l'annexe de la Résolution n° 61, voire du CEVNI. Compte tenu de la nécessité d'utiliser des termes communs dans la base de données des bateaux au moment de leur attribuer un numéro d'identification, il sera également nécessaire de poursuivre le travail de formulation de définitions acceptables. Enfin, il convient d'améliorer non seulement les définitions qui figurent dans la Résolution n° 61, mais aussi celles qui sont formulées dans les Directives de la Commission européenne.

8. La Fédération de Russie note que la traduction en russe de la proposition de l'Autriche présente un certain nombre d'inexactitudes qui ont entraîné des erreurs et des divergences dans l'interprétation des définitions proposées. Dans les observations ci-après, les textes en italiques indiquent les éléments à ajouter et les textes biffés indiquent les éléments à supprimer.

9. Aux fins de la recherche de formulations convenant à toutes les parties pour les termes et les définitions, la Fédération de Russie a choisi de présenter les observations et propositions ci-après en reprenant la numérotation utilisée dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3.

III. Propositions faites par la Fédération de Russie pour modifier la proposition formulée dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2010/3

1. Compte tenu de la définition qui en est donnée (voir sous le point 23), un «bâtiment», à distinguer d'un «bateau», ne peut être utilisé pour le transport de marchandises ou de passagers, il est proposé d'employer deux termes distincts:

- i) «Bateau», tel que ce terme est défini dans la Résolution n° 61;
- ii) «Bâtiment»: structure flottante ou matériel flottant (voir sous le point 23 ci-après)¹.

4. «Navire de mer»: un bateau *adapté* (en russe, *признанное годным*) ~~à naviguer~~ à la navigation en mer.

Explication: [sans objet dans la version française].

5. «Automoteur» (en russe, *Самоходное судно*): un bateau construit pour naviguer indépendamment (en russe, *для автономного плавания*), par ses propres moyens mécaniques de propulsion (en russe, *с использованием собственной движущей силы*).

¹ Tout bien considéré, la Fédération de Russie propose comme par le passé d'éviter l'emploi dans l'annexe de la Résolution n° 61 du terme défini au paragraphe 1 de l'annexe de la proposition de l'Autriche, ainsi que dans la Directive de l'UE (à savoir le terme «craft» en anglais, «bâtiment» en français et «Fahrzeug» en allemand), et de regrouper les significations associées à ce terme sous le vocable «судно» tel qu'il est défini dans la section 1-2 de l'annexe de la Résolution n° 61.

Explication: la définition proposée par l'Autriche ne tient pas compte des bateaux également motorisés qui ne transportent pas des marchandises, mais qui, par exemple, transportent des passagers ou servent pour mener des recherches².

6. «Automoteur-citerne» (en russe, *Самоходный танкер*): un bateau destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes, construit pour naviguer ~~isolément~~ *indépendamment* (en russe, *для автономного плавания*), par ses propres moyens mécaniques de propulsion (en russe, *с использованием собственной движущей силы*).

7. «Automoteur ordinaire» (en russe, *Самоходное грузовое судно*): un bateau, autre qu'un automoteur-citerne, destiné au transport de marchandises, construit pour naviguer ~~isolément~~ *indépendamment* (en russe, *для автономного плавания*), par ses propres moyens mécaniques de propulsion (en russe, *с использованием собственной движущей силы*).

10. «Pousseur»: un bateau spécialement construit pour assurer la propulsion d'un convoi poussé³ (en russe, *для перемещения судов и плавучих средств*).

Explication: l'Autriche propose d'utiliser les termes figurant sous les points 11 à 16 à la place des termes «chaland» et «barge de poussage» qui figurent dans la Résolution n° 61. Dans cette proposition, le mot «barge» (barge-citerne ou barge ordinaire)⁴ est employé en remplacement de «barge de poussage». Étant donné que, dans la Fédération de Russie, le terme correspondant à «barge» n'est pas strictement équivalent à «barge de poussage», et que l'on ne déplace pas les «barges» uniquement en les poussant, il serait judicieux de conserver les précédentes définitions 5 et 6 et de supprimer les définitions 11, 14, 15 et 16.

12. «Chaland-citerne»: un bateau destiné au transport de marchandises dans des citernes fixes (en russe, *стационарных*), construit pour être remorqué ou poussé et non muni de moyens mécaniques de propulsion ou muni de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements.

13. «Chaland ordinaire»: un bateau non motorisé autre qu'un chaland-citerne, destiné au transport de marchandises, construit pour être remorqué ou poussé et non muni de moyens mécaniques de propulsion ou muni de moyens mécaniques de propulsion qui permettent seulement d'effectuer de petits déplacements.

14. «Barge»: une barge-citerne, une barge ordinaire ou une barge de navire.

² En ce qui concerne la définition figurant sous le point 5, il convient de noter qu'il existe une divergence entre les versions anglaise et française de la Directive de l'UE. Dans la version française (qui reprend le texte du Règlement de visite des bateaux du Rhin (RVBR)), il est écrit qu'un automoteur est un automoteur ordinaire ou un automoteur-citerne; dans la version anglaise, on peut lire (en raison d'une traduction approximative) qu'un automoteur est un automoteur transportant des marchandises ou un automoteur-citerne. Il convient de corriger la version anglaise de la Directive comme suit: «Self-propelled vessel» is a normal self-propelled vessel or a self-propelled tanker».

³ Observation du secrétariat sans objet dans la version française.

⁴ Il semble que les auteurs de la Directive de l'UE aient été induits en erreur par une traduction incorrecte de français en anglais. En effet, dans la version française de la Directive (et donc dans le RVBR), les points 14, 15, 16 et 17 ne font pas référence à ce qu'on appelle en anglais des «lighters», mais à des «barges». Or, le traducteur avait déjà employé en anglais le terme «barge» pour traduire aux points 11 à 13 le mot français «chaland». Il a ainsi dû rechercher dans le dictionnaire un terme pouvant servir à remplacer le mot «barge» aux points 14 à 17. Cette question a été examinée en détail au sein du Groupe de volontaires, puis au sein du WP.3 et du SC.3, et il a été décidé de ne pas employer le terme «lighter» aux paragraphes 14 à 17. D'autre part, le terme «толкаемая баржа» («barge de poussage» en français et «pushed barge» en anglais) a été adopté à l'échelle internationale et s'emploie depuis longtemps dans le CEVNI.

Explication: la Fédération de Russie approuve le remplacement, sous le point 7, de «ship-borne barge», par «ship-borne lighter».

19. «Bateau à ~~passagers~~ à voiles»: un bateau à ~~passagers~~ construit et aménagé pour être propulsé aussi par des voiles (en russe, *для использования паруса в качестве движителя*).

Explication: la Fédération de Russie juge inutile d'énoncer la définition d'un bateau à passagers à voiles. En effet, celle-ci implique une classification des bateaux en fonction de deux critères distincts, à savoir la force motrice et l'usage qu'il doit avoir. Il est amplement suffisant d'énoncer la définition d'un bateau à voiles.

22. «Bateau rapide»: la Fédération de Russie propose de ne pas modifier la définition de cette expression telle qu'elle figure dans l'annexe de la Résolution n° 61.

Explication: après s'être longuement penché sur la définition de cette expression, le Groupe de travail a choisi une formulation correcte convenant à toutes les parties, laquelle a également été adoptée dans le CEVNI. La Fédération de Russie estime que la définition proposée est nettement moins bonne que la définition actuelle.

23. «Bâtiment»: «*structure flottante*» ou «*matériel flottant*».

Explication: si l'on raisonne par analogie avec la réglementation adoptée par l'Organisation maritime internationale, on peut proposer de classer les grues, dragues, sonnettes et autres engins flottants du même genre, dans la catégorie des bateaux.

24. «Bâtiment de chantier» (en russe, *Судно технического флота*): un bateau approprié et destiné d'après son mode de construction et son équipement à être utilisé sur les chantiers, tel qu'un refouleur⁵, un chaland à clapets ou un chaland-ponton, un ponton ou un poseur de blocs.

25. «Bateau de plaisance»: un bateau autre qu'un bateau à passagers, destiné au sport ou à la plaisance (en russe, *отдыха*).

27. «Établissement flottant» (en russe, *Плавучее сооружение*): une installation flottante (en russe, *конструкция*) qui n'est pas normalement destinée à être déplacée, telle qu'un établissement de bains, un dock, un embarcadère ou un hangar pour bateaux.

Explication: [sans objet dans la version française].

28. «Matériel flottant»: un radeau ou une construction, un assemblage ou objet apte à naviguer, autre qu'un bateau, ~~un engin flottant~~ ou un établissement flottant (en russe, *плавучим сооружением*).

Explication: il est proposé de conserver les termes figurant actuellement sous les points 15 et 16 dans l'annexe de la Résolution n° 61.

32. «Convoi poussé»: un assemblage rigide de *bateaux ou de bâtiments* dont un au moins est placé devant le ou les ~~deux bateaux bâtiments motorisés~~ qui assurent (en russe, *обеспечивающего (обеспечивающих)*) la propulsion du convoi et qui sont appelés «pousseurs» (en russe, *именуемого «толкачом» (именуемых толкачами)*); est également considéré comme rigide un convoi composé d'un pousseur et d'un *bateau ou bâtiment* poussé, accouplés de manière à permettre une articulation guidée.

Explication: dans le cas d'un convoi poussé, c'est bien un bateau qui fait office de pousseur, et non un bâtiment.

⁵ Le secrétariat suggère de traduire «reclamation barge» (en anglais) ou «refouleur» (en français) par «*рефулер*» ou «*землесосный снаряд*» en russe.

33. «Formation à couple»: un assemblage *de bateaux et* de bâtiments accouplés latéralement de manière rigide, dont aucun ne se trouve devant le bateau qui assure la propulsion de l'assemblage.

34. «Convoi remorqué»: un assemblage d'un ou plusieurs *bateaux et* bâtiments, ~~établissements flottants~~ ou matériels flottants, qui est remorqué par un ou plusieurs ~~bâtiments motorisés~~ *automoteurs* faisant partie du convoi.

Explication: la Fédération de Russie juge nécessaire de conserver les termes figurant actuellement sous les points 22, 26 et 27 dans l'annexe de la Résolution n° 61. En ce qui concerne la définition d'une superstructure fermée (sous le point 26), elle estime qu'il est possible d'adopter la proposition de l'Autriche en y apportant les corrections mentionnées plus bas.

35. «Salle des machines principales»: le local où sont ~~installés les moteurs de propulsion~~ *installées les machines principales*.

Explication: cette correction est proposée pour le cas où l'on conserverait les termes figurant actuellement sous les points 42 et 43 dans l'annexe de la Résolution n° 61.

38. «Superstructure fermée»: une construction continue, rigide et étanche à l'eau, avec des parois rigides reliées au pont *ou aux bords* en permanence et de manière étanche à l'eau (en russe, *соединение которой с палубой или бортами является постоянным и водонепроницаемым*).

Explication: la deuxième partie de la définition est une reformulation du texte proposé par l'Autriche dans laquelle il est tenu compte du fait que la superstructure peut être fixée de façon permanente non pas au pont, mais aux bords du bateau (comme par exemple sur un hydrofoil, un aéroglisseur, etc.).

49. «Poste de travail»: une zone (en russe, *место*) dans laquelle l'équipage doit accomplir son activité professionnelle (en russe, *исполняют свои функции*), y compris passerelle, mât de charge (en russe, *сходни, грузовое устройство*) et canot.

Explication: la Fédération de Russie juge essentiel de conserver les termes figurant actuellement sous les points 42, 43, 56 et 70 à 76 dans l'annexe de la Résolution n° 61.

54. «Plan du plus grand enfoncement»: le plan de flottaison qui correspond à l'enfoncement maximal auquel *le bateau ou* le bâtiment est autorisé à naviguer.

Explication: la Fédération de Russie propose de conserver l'énoncé actuel pour l'expression considérée ou, si le Groupe de travail juge bon d'adopter la proposition de l'Autriche, d'apporter les corrections susmentionnées (dont le texte reprend en partie celui de la section 4-4.1.1).

57. «Franc-bord (F)»: la distance entre le plan du plus grand enfoncement et le plan parallèle passant par ~~le point le plus bas du plat bord ou, à défaut de plat bord, par le point le plus bas de l'arête supérieure du bordé~~ *d'intersection entre la surface supérieure du pont de franc-bord et la partie extérieure du plat-bord au point médian*.

70. «Longueur hors tout (LHT)»: la plus grande longueur *du bateau ou* du bâtiment en m, y compris toutes les installations fixes (en russe, *стационарные*) telles que des parties (en russe, *элементы*) de l'installation de gouverne ou de l'installation de propulsion et des dispositifs mécaniques ou analogues (en russe, *устройства*).

79. «Installation de gouverne»: tous les équipements nécessaires à la gouverne du bateau qui sont ~~indispensables~~ *nécessaires* pour obtenir la manœuvrabilité prescrite au chapitre 5.

84. «Dispositif de conduite»: les éléments constitutifs et les circuits relatifs à la conduite d'une commande de gouverne motorisée (en russe, *рулевого управления с механическим приводом*).

85. «Installation de commande (en russe, *рулевого привода*) de l'appareil à gouverner»: la commande de l'appareil à gouverner *et* son dispositif de conduite ~~et sa source d'énergie~~.

Explication: cette modification est proposée compte tenu de la définition actuelle des termes figurant sous le point 80, à savoir: «commande de gouverne»: la commande de l'appareil à gouverner, entre la source d'énergie et l'appareil à gouverner. Ainsi, la source d'énergie n'est pas mentionnée dans la définition des termes figurant sous le point 85.

89. «Timonerie aménagée pour la conduite au radar par une seule personne»: une timonerie aménagée de telle façon qu'en navigation au radar le bateau puisse être conduit par une seule personne (en russe, *«Рулевая рубка, специально оборудованная для управления судном одним человеком с помощью радиолокационной установки» – рулевая рубка, оборудованная таким образом, что при управлении судном с помощью радиолокационной установки судно способно управляться одним человеком*).

Explication: la Fédération de Russie propose d'utiliser le texte en russe figurant dans l'annexe de la Résolution n° 61.

97. La Fédération de Russie juge bon de conserver la formulation actuelle pour la définition de la société de classification agréée, car la procédure d'agrément prévue dans l'ADN a été décrite en détail et répond pleinement aux objectifs de la Résolution n° 61.

97a. «Feux de ~~navigation~~ signalisation *et feux distinctifs*» (en russe, *Сигнально-отличительные огни*): ~~périodes de lumière de fanaux de signalisation des bâtiments~~ *feux de signalisation et feux distinctifs allumés aux fins de la signalisation sur un bateau*.

Explication: [sans objet dans la version française (sauf si les feux de signalisation englobent les feux de mouillage)].

97b. «Signaux lumineux»: ~~périodes de lumière destinées à renforcer~~ *signaux destinés à compléter les signaux visuels ou sonores*.

Explication: la formulation actuelle, tant en anglais qu'en russe, ne permet pas de savoir s'il est question des feux de navigation ou bien des signaux lumineux émis par le dispositif d'alarme incendie. Des éclaircissements doivent être apportés par l'auteur de la proposition.

105. «Certificat de bateau»: *certificat conforme au modèle de l'appendice 2*, délivré par les autorités compétentes pour un bateau ~~et qui atteste le respect des~~ *satisfaisant aux exigences techniques de la présente Résolution*.

Explication: la Fédération de Russie juge bon de conserver les termes figurant sous les points 109 à 123, car ils sont employés à bon escient dans l'annexe de la Résolution n° 61. De plus, comme il n'est pas clairement indiqué dans la proposition de l'Autriche si les termes figurant sous les points 124 et 125 doivent être supprimés, la Fédération de Russie propose de les conserver en les renumérotant comme il convient.