


**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**
**Quarante-huitième session**

Genève, 17-19 février 2016

**Rapport du Groupe de travail de l'unification  
 des prescriptions techniques et de sécurité  
 en navigation intérieure**

## Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation .....	1-4	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour) .....	5-6	3
III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour) .....	7	3
IV. Résultats des travaux de la cinquante-neuvième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour) .....	8	3
V. Atelier sur la sûreté des transports par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour) .....	9-12	4
VI. Suivi du Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe : examen d'une nouvelle proposition de stratégie (point 5 de l'ordre du jour) .....	13-15	4
VII. Infrastructure des voies navigables (point 6 de l'ordre du jour) .....	16-28	5
A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) .....	16-18	5
B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu ») .....	19-23	6



C.	Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (Résolution n° 49 révisée).....	24	7
D.	Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables (Résolution n° 59 révisée).....	25–28	7
VIII.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure : sixième réunion du Groupe international d'experts (point 7 de l'ordre du jour) .....	29–30	8
IX.	Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour).....	31–39	8
A.	Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (Résolution n° 24 révisée).....	31–36	8
B.	Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (Résolution n° 61 révisée) .....	37–39	9
X.	Promotion des services d'information fluviale et autres technologies de l'information et des communications (TIC) dans le domaine de la navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour).....	40–47	9
A.	Directives et recommandations pour les services d'information fluviale (Résolution n° 57).....	41	10
B.	Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur) (Résolution n° 48) .....	42	10
C.	Normes internationales relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (Résolutions n <sup>os</sup> 79 et 80).....	43	10
D.	Coopération avec le Comité RAINWAT .....	44	10
E.	Système d'identification automatique (AIS) pour l'aide à la navigation en navigation intérieure .....	45–47	11
XI.	Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure : Convention internationale sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour).....	48–49	11
XII.	Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour).....	50–52	11
XIII.	Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour).....	53	12
Annexe			
	Atelier sur la sûreté et la sécurité des transports par voie navigable en Europe .....		13

## I. Participation

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après dénommé « Groupe de travail » ou « SC.3/WP.3 ») a tenu sa quarante-huitième session du 17 au 19 février 2016 à Genève.
2. Ont pris part à cette session des représentants des pays suivants : Allemagne, Belgique, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Pologne, République tchèque, Slovaquie et Suisse.
3. L'Union européenne (UE) et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) étaient représentées. Ont également participé à la session des représentants des organisations intergouvernementales ci-après : Commission du Danube et Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save). Des délégations de l'Association kazakhe des armateurs et des entrepreneurs de l'industrie navale, de la Commission économique eurasienne, des sociétés Fluvius et Plimsoll, de la Fédération des associations nationales de courtiers et d'agents maritimes (FONASBA), du réseau EDINNA (Inland Waterway Transport Educational Network), de l'Académie navale de Harlingen, de la Chambre russe de la marine marchande et du Pacte mondial des Nations Unies étaient présentes à l'invitation du secrétariat.
4. M. Francesco Dionori, chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique, a ouvert la session. Il a souhaité la bienvenue aux délégations et a présenté les principaux points à examiner lors de la session.

## II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour)

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/95  
et document informel n° 1 (2016) du SC.3/WP.3.

5. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire tel que complété par le document informel n° 1 (2016) du SC.3/WP.3, afin de prendre en compte les documents informels n°s 2 à 18 du SC.3/WP.3. Il a été décidé d'ignorer le point 12, « Questions diverses », puisqu'il n'y avait aucune question à examiner au titre de ce point.
6. Conformément à la pratique établie, il a été décidé que seules les principales décisions prises figureraient dans le projet de rapport qu'élaborerait le secrétariat et dont il donnerait lecture à la fin de la session. Un rapport complet serait établi par le Président avec le concours du secrétariat et diffusé après la session.

## III. Élection du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)

7. M. I. Ignatov (Bulgarie) a été réélu Président pour la session en cours et la quarante-neuvième session du Groupe de travail.

## IV. Résultats des travaux de la cinquante-neuvième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/201.

8. Le Président a informé le Groupe de travail des principales décisions prises par le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) à sa cinquante-neuvième session (9-11 novembre 2015), à savoir : a) l'examen de

l'évolution de sa stratégie ; b) les travaux sur la troisième édition révisée du Livre bleu, à accomplir en 2016 et 2017 ; c) l'adoption d'amendements aux Résolutions n<sup>os</sup> 49, 57 et 63 ; d) l'adoption de la troisième révision de la Résolution n<sup>o</sup> 48 ; e) le lancement d'un débat sur la Convention internationale relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'adoption d'un plan de travail sur quatre ans (2016-2020), et l'examen d'autres questions. Il a par ailleurs indiqué que le SC.3 avait décidé de consacrer sa soixantième session à ses principales réalisations au cours de ses soixante années d'existence.

## **V. Atelier sur la sûreté des transports par voie navigable (point 4 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/1  
et documents informels n<sup>os</sup> 2, 12 et 13 (2016) du SC.3/WP.3.

9. Le Groupe de travail a pris note des informations que les représentants de la Commission du Danube, du réseau EDINNA, de l'Académie navale de Harlingen, de l'UE, de la Fédération des associations nationales de courtiers et d'agents maritimes (FONASBA), de l'OSCE et de la Chambre russe de la marine marchande ont communiquées suite aux observations liminaires du secrétariat concernant les défis à relever en matière de sécurité et les principales manifestations organisées par la Commission économique pour l'Europe (CEE) sur la sécurité des transports, recouvrant notamment les questions d'orientation générale et des questions liées à certains secteurs des transports. Le Groupe de travail a été informé que le prochain Forum sur la sécurité des transports serait organisé par la CEE le 17 juin 2016. Il a aussi pris note des informations relatives au système de gestion de la sécurité appliqué sur les voies navigables de la Fédération de Russie.

10. Le Groupe de travail a rappelé que le SC.3 et le SC.3/WP.3 s'étaient penchés sur la question de la sûreté lors de leurs sessions. Ils avaient notamment parlé de l'introduction de plans de sûreté pour les installations portuaires E en tant que projet d'annexe IV à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

11. Le Groupe de travail a eu un échange de vues sur les cadres réglementaires existants, les approches et les programmes dans le domaine de la sûreté aux niveaux national et international, la relation entre sûreté et sécurité et les nouveaux défis.

12. À la fin du débat, le Groupe de travail a proposé d'examiner plus avant un certain nombre de questions (voir annexe).

## **VI. Suivi du Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe : examen d'une nouvelle proposition de stratégie (point 5 de l'ordre du jour)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/2  
et documents informels n<sup>os</sup> 9 et 17 (2016) du SC.3/WP.3.

13. Le Groupe de travail a pris note des observations relatives au document de réflexion sur la poursuite de l'élaboration d'une nouvelle stratégie du SC.3, communiquées par l'Allemagne, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) (document informel n<sup>o</sup> 9 (2016) du SC.3/WP.3). La délégation de la Fédération de Russie a

souligné qu'il importait que le SC.3 poursuive ses activités en tant qu'instance réunissant des pays d'Europe orientale et d'Europe occidentale, notamment dans le domaine de l'harmonisation des prescriptions techniques s'appliquant aux bateaux de navigation intérieure. La Belgique a apporté son appui à la CCNR, en particulier afin d'éviter un chevauchement d'activités avec le Comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (European Committee for Drawing up Common Standards in the Field of Inland Navigation (CESNI)). La Commission économique eurasienne s'est également déclarée favorable à ce que le SC.3 poursuive ses activités et continue d'élaborer sa stratégie. L'Association kazakhe des armateurs et des entrepreneurs de l'industrie navale a mis l'accent sur l'importance des activités de la CEE et a appuyé la poursuite de l'élaboration de la stratégie du SC.3. La Commission du Danube a apporté son soutien au secrétariat au sujet du document de réflexion et a insisté sur l'importance des activités de la CEE portant sur les défis actuels pour la Commission au niveau paneuropéen, tout particulièrement pour les États membres ne faisant pas partie de l'UE. Le Président a souscrit à la déclaration de la Commission.

14. Le Groupe de travail a invité les États membres à communiquer avant la fin du mois de mars 2016 leurs propositions concernant la poursuite de l'élaboration de la stratégie du SC.3 et le mandat de cet organe. Le secrétariat a été prié d'établir en vue de la quarante-neuvième session une version révisée du document de réflexion, fondée sur les communications reçues.

15. Le Groupe de travail a examiné une proposition se rapportant à des activités du SC.3 en relation avec les objectifs de développement durable (document informel n° 17 (2016) du SC.3/WP.3), dans l'optique de nouvelles activités à mener. Le SC.3/WP.3 a demandé au secrétariat d'en tenir compte dans le document relatif à la stratégie.

## **VII. Infrastructure des voies navigables (point 6 de l'ordre du jour)**

### **A. Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/120/Rev.3,  
ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12  
et ECE/TRANS/WP.24/137.

16. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par le secrétariat au sujet de la décision du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), à sa cinquante-huitième session (30 novembre-1<sup>er</sup> décembre 2015), relative à la proposition d'harmonisation de l'AGN et du Protocole à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable (ECE/TRANS/SC.3/2015/3-ECE/TRANS/WP.24/2015/12). Le Comité d'administration du Protocole avait décidé d'approuver la mise à jour de ce dernier afin qu'il reste en concordance avec l'AGN et demandé au secrétariat de transmettre les amendements correspondants au dépositaire à New York (ECE/TRANS/WP.24/137, par. 38 et 39).

17. Le Groupe de travail a pris note des exposés de M. K. Wyszowski et M<sup>me</sup> A. Lewandowska, représentants du Pacte mondial des Nations Unies, portant sur les changements en cours dans la structure administrative du Gouvernement polonais et sur le programme 2015-2020 pour la navigation intérieure. Il a été informé des rapports établis

par le Pacte mondial des Nations Unies en 2015 sur les voies de navigation intérieure en Pologne, portant sur la Vistule et la mer Baltique. Des informations détaillées ont été fournies sur le développement du réseau de navigation intérieure polonais et, en particulier, sur la Vistule en tant que section de la voie E-40 prévue dans le cadre du programme sur la navigation intérieure et d'autres activités et projets liés à la navigation intérieure. Le SC.3/WP.3 s'est félicité de l'intention de la Pologne d'adhérer à l'Accord AGN.

18. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de la tenue du forum sur l'environnement et de la conférence finale de la Commission pour la rénovation de la voie navigable E-40 (15 et 16 décembre 2015 à Lublin, Pologne), et il a prié le secrétariat d'inviter la Commission à participer à sa quarante-neuvième session.

## **B. Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (« Livre bleu »)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/3  
et documents informels n<sup>os</sup> 3 et 4 (2016) du SC.3/WP.3.

19. Le Président a rappelé que le SC.3, à sa cinquante-neuvième session, avait prié les gouvernements de soumettre les renseignements manquants sur les liaisons côtières utiles à la navigation intérieure, afin que ces données puissent être ajoutées à l'AGN et au Livre bleu (ECE/TRANS/SC.3/201, par. 23). Le Groupe de travail a invité les États membres à mettre à jour les renseignements sur les parcours côtiers dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/3, en vue de leur prise en compte dans la troisième édition du Livre bleu.

20. La Commission du Danube a informé le Groupe de travail de la non-concordance entre les paramètres de la voie E-80 indiqués dans le Livre bleu et ceux qui avaient été adoptés par la Commission, cette situation étant probablement due à l'introduction dans le Livre bleu de deux valeurs différentes, la valeur cible et la valeur actuelle, pour les paramètres de navigation concernant certaines voies navigables. Le SC.3/WP.3 a demandé au secrétariat de clarifier cette question avec la Commission du Danube et d'établir un document à ce sujet pour la prochaine session du SC.3/WP.3, selon que de besoin.

21. Le Groupe de travail a pris note de la proposition de la Slovaquie visant à modifier le Livre bleu en éliminant les renseignements concernant le goulet d'étranglement causé par une hauteur insuffisante sous un pont à Bratislava (document informel SC.3/WP.3 n<sup>o</sup> 4 (2016)), et l'a approuvée. Le secrétariat a été prié de modifier le projet de troisième édition révisée du Livre bleu en conséquence. La Commission du Danube a remercié la Slovaquie pour les travaux réalisés, qui avaient permis d'améliorer les conditions de navigation sur le Danube.

22. Le Groupe de travail a pris note de la première ébauche de la troisième version révisée du Livre bleu (document informel SC.3/WP.3 n<sup>o</sup> 3 (2016)) et a décidé de conserver la présentation actuelle. Il a également approuvé le calendrier pour l'achèvement de la troisième édition du Livre bleu, comme suit :

- Février 2016 : première ébauche ;
- 12 avril 2016 : premières mises à jour envoyées par les États membres ;
- 16 juin 2016 : informations présentées dans une deuxième version du texte pour examen à la quarante-neuvième session du SC.3/WP.3 ;
- Fin juillet 2016 : date limite de soumission des mises à jour ;

- Septembre 2016 : communication du texte définitif aux gouvernements pour validation ;
- 2-4 novembre 2016 : approbation du texte définitif par le SC.3 ;
- Fin 2016 : préparation de la publication de la troisième édition révisée ;
- Février 2017 : présentation de la publication au Comité des transports intérieurs.

23. Le Groupe de travail a invité les États membres à soumettre des propositions de mise à jour du Livre bleu au secrétariat pour le 12 avril 2016, conformément au calendrier approuvé.

### **C. Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E (Résolution n° 49 révisée)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.1.

24. Le Président a rappelé que le précédent amendement à la Résolution n° 49 avait été adopté par le SC.3 à sa cinquante-neuvième session et a invité les délégations à soumettre de nouvelles propositions d'amendement à celle-ci. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'élaborer des amendements à la Résolution n° 49, sur la base de la version finale de la troisième version révisée du Livre Bleu.

### **D. Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables (Résolution n° 59 révisée)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/4, ECE/TRANS/SC.3/2015/5 et ECE/TRANS/SC.3/169/Rev.1.

25. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des modifications qui pourraient être apportées à la Résolution n° 59 en se fondant sur la cinquième version révisée du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) et l'Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube. Le SC.3/WP.3 a en outre pris note de leurs incidences possibles sur d'autres résolutions de la CEE (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/4).

26. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Commission du Danube relatives aux principales différences entre la Résolution n° 59 et l'Instruction sur le mode d'installation des signaux de balisage sur le Danube, en particulier les annexes à celle-ci, qui avaient été révisées sur la base d'informations actualisées. Le SC.3/WP.3 a commencé l'examen de la question de la révision de la Résolution n° 59 sur la base du document ECE/TRANS/SC.3/2015/5. La Commission du Danube et la Commission de la Save ont appuyé les travaux de révision. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de poursuivre ces travaux en coopération avec la Commission du Danube et la Commission de la Save.

27. Le Groupe de travail a invité les délégations à procéder à un examen approfondi de la question de la prochaine révision des annexes à la Résolution n° 59 avec la participation d'experts des États membres et des commissions fluviales à sa prochaine session.

28. Le Groupe de travail a invité le Groupe d'experts volontaires chargé de la Résolution n° 61 à examiner les incidences éventuelles sur l'appendice 7 de ladite Résolution s'agissant des couleurs des feux et des calculs de l'intensité lumineuse, et à proposer des amendements, selon que de besoin.

## **VIII. Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure : sixième réunion du Groupe international d'experts (point 7 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/2010/12 et Corr.1, ECE/TRANS/SC.3/2014/15, ECE/TRANS/SC.3/2014/16 et Corr.1, ECE/TRANS/SC.3/2015/6, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/90 et annexe, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2015/1, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2015/2 et documents informels n<sup>os</sup> 14 et 15 (2015) du SC.3/WP.3.

29. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des progrès réalisés par le Groupe international d'experts et des projets de documents à examiner, ainsi que des récentes activités menées par d'autres organisations dans ce domaine.

30. Le Président a noté que les informations relatives à la révision de la Directive 96/50/CE du Conseil n'étaient pas encore disponibles. Le secrétariat a rappelé qu'un certain nombre de documents avaient été établis en vue de leur examen par le Groupe international d'experts. En l'absence d'autres propositions des membres du Groupe d'experts, il a été décidé de reporter la sixième réunion du Groupe jusqu'à ce que des informations relatives à la suite donnée à la Directive 96/50/CE ou toute autre information pertinente soient soumises par les États membres, les commissions fluviales ou d'autres parties prenantes.

## **IX. Unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (point 8 de l'ordre du jour)**

### **A. Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) (Résolution n<sup>o</sup> 24 révisée)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5, ECE/TRANS/SC.3/2015/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/5 et document informel n<sup>o</sup> 5 (2016) du SC.3/WP.3.

31. Le Groupe de travail a examiné la proposition d'amendements au CEVNI soumise par la Commission de la Save (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/5). Il a décidé de modifier l'amendement proposé au paragraphe 2 de l'article 6.35 du CEVNI en le rédigeant comme suit : « skieurs et objets remorqués avec des personnes ». Le secrétariat a été prié d'établir la version définitive de cette proposition.

32. Comme suite à la demande du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/201, par. 43), le Groupe de travail a décidé de fixer la date de la réunion suivante du Groupe d'experts du CEVNI lorsqu'un plus grand nombre de propositions d'amendements au CEVNI auraient été présentées.

33. Le Groupe de travail a pris note des renseignements concernant la mise en œuvre de la cinquième édition du CEVNI présentés par la Croatie et la Slovaquie ainsi que de l'établissement de la version définitive du texte du CEVNI en langues croate et slovaque.

34. Le Groupe de travail a invité les États membres à réunir les informations requises pour le document sur la mise en œuvre du CEVNI et pour le questionnaire sur les prescriptions régionales et nationales spéciales, tels qu'approuvés par le SC.3 à sa cinquante-neuvième session (ECE/TRANS/SC.3/201, par. 42 et ECE/TRANS/SC.3/2015/7). Le SC.3/WP.3 a en outre décidé de publier un rapport sur la mise en œuvre du CEVNI et a prié le secrétariat de

contacter les États membres et les commissions fluviales afin de recueillir les informations nécessaires à cette fin.

35. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par la Commission du Danube sur les progrès accomplis dans l'harmonisation des Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) avec la cinquième édition du CEVNI et la traduction du CEVNI en allemand, ainsi que des informations communiquées par la Commission de la Save concernant l'établissement de la version définitive de la traduction du CEVNI dans les langues officielles de la Commission. La Commission du Danube a été invitée à transmettre au secrétariat le texte allemand des amendements à la quatrième édition du CEVNI une fois qu'il aurait été établi. Le Président a indiqué qu'il serait souhaitable que des versions du CEVNI dans d'autres langues soient publiées sur le site Web de la CEE.

36. Le Groupe de travail a pris note du projet de mise à jour d'une affiche présentant les signaux utilisés en navigation intérieure élaboré en se fondant sur la cinquième édition du CEVNI, que la Direction serbe des voies navigables (PLOVPUT) avait transmis en langues anglaise et serbe dans le document informel n° 5 (2016) du SC.3/WP.3, et a remercié la PLOVPUT de cette initiative. Le Groupe de travail a demandé aux délégations de soumettre leurs éventuelles observations sur la version anglaise de l'affiche pour le 15 mars 2016. Il a en outre demandé au secrétariat de réaliser, en coopération avec la PLOVPUT, les affiches en langues anglaise, française et russe pour la session suivante du SC.3/WP.3.

## **B. Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (Résolution n° 61 révisée)**

*Document(s) :* ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1/Amend.3, ECE/TRANS/SC.3/2015/8, ECE/TRANS/SC.3/2015/9 et document informel n° 14 (2016) du SC.3/WP.3.

37. Le Groupe de travail a été informé qu'une série d'amendements à la Résolution n° 61 adoptée par le SC.3 avait été publiée en tant qu'amendement n° 3 à ladite résolution, comme suite à la demande faite par le SC.3 à sa cinquante-neuvième session, et pouvait être consultée sur le site Web de la CEE.

38. Le Groupe de travail a examiné la proposition de la Fédération de Russie concernant le nouveau texte de la section 8B-4, établi par le Groupe d'experts volontaires chargé de la Résolution n° 61 (ECE/TRANS/SC.3/2015/8), portant sur les valeurs limites à respecter à la sortie des stations d'épuration de bord installées sur les bateaux de navigation intérieure, telle que présentée dans le document informel n° 14 (2016) du SC.3/WP.3, et a décidé de la transmettre au Groupe d'experts volontaires pour examen complémentaire.

39. La Commission du Danube a indiqué au Groupe de travail qu'elle avait harmonisé ses recommandations avec la Résolution n° 61, à l'exception du chapitre 15A, car le type de bateau visé dans ce chapitre n'opérait pas sur le Danube.

## **X. Promotion des services d'information fluviale et autres technologies de l'information et des communications (TIC) dans le domaine de la navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour)**

40. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat des résultats de la semaine consacrée aux Services d'information fluviale (SIF) (24-27 novembre 2015, Lille, France) et des principales décisions prises par le Groupe d'experts chargé du système de

visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur) concernant la poursuite des travaux sur la norme relative à l'ECDIS intérieur, la mise au point définitive de la version 2.0 de la Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) par le Groupe d'experts VTT, les activités en cours du Groupe d'experts de la notification électronique internationale (ERI), notamment la création d'un nouveau groupe de travail sur l'échange international de données, et une proposition de révision du Règlement (CE) n° 416/2007 de la Commission établie par le Groupe d'experts des avis à la batellerie. Le SC.3/WP.3 a en outre été informé que la prochaine semaine consacrée aux SIF se tiendrait du 13 au 17 juin 2016 à Prague. Le Président a informé les délégations de la mise en œuvre du système européen de gestion des données de référence. Il a en outre indiqué que les décisions prises par les groupes d'experts internationaux pourraient nécessiter la mise à jour des résolutions correspondantes de la CEE.

#### **A. Directives et recommandations pour les services d'information fluviale (Résolution n° 57)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1  
et ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1/Amend.1.

41. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que l'amendement à la Résolution n° 57 adopté par le SC.3 à sa cinquante-neuvième session avait été publié sous la cote ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1/Amend.1 et pouvait être consulté sur le site Web de la CEE.

#### **B. Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur) (Résolution n° 48)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3, annexes et appendices.

42. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que la troisième version révisée de la Résolution n° 48 avait été publiée sous la cote ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3 et pouvait être consultée sur le site Web de la CEE. La version actualisée des annexes techniques de la Résolution n° 48 était également disponible sur le site Web de la CEE en anglais.

#### **C. Normes internationales relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (Résolutions n° 79 et 80)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/6 et documents informels n° 6, 11 et 15 (2016) du SC.3/WP.3.

43. Le Groupe de travail a approuvé le projet de proposition concernant la révision de la Résolution n° 80 et a demandé au secrétariat de le transmettre au SC.3 pour adoption. Il a pris note de la proposition de la Fédération de Russie visant à modifier les tableaux des avis à la batellerie (document informel n° 6 (2016) du SC.3/WP.3) et a prié le secrétariat de le transmettre au Président du Groupe d'experts des avis à la batellerie.

#### **D. Coopération avec le Comité RAINWAT**

44. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat de la tenue d'une réunion avec le Président du Comité RAINWAT le 26 novembre 2015.

## **E. Système d'identification automatique (AIS) pour l'aide à la navigation en navigation intérieure**

*Document(s)* : Document informel n° 16 (2016) du SC.3/WP.3.

45. Le Groupe de travail a examiné la proposition de la Fédération de Russie (document informel n° 16 (2016) du SC.3/WP.3) et a prié le secrétariat de la transmettre au Président du groupe conjoint formé par le Groupe d'experts VTT et le Groupe d'experts chargé de l'ECDIS intérieur.

46. Le Groupe de travail a procédé à un échange de vues sur la poursuite de l'application de l'aide à la navigation (AtoN) virtuelle sur les voies de navigation intérieure. La Commission de la Save a estimé que l'AtoN virtuelle ne pouvait pas remplacer les vraies bouées sur les voies de navigation intérieure en raison de leur importance pour la batellerie. Cette opinion a été appuyée par la Fédération de Russie et la Commission du Danube, qui ont évoqué d'autres difficultés et conséquences liées à l'introduction de l'AtoN virtuelle sur les voies de navigation intérieure ayant été relevées par la Commission du Danube, et qui ont souligné que cette question devait donc être examinée par des experts juridiques.

47. Le Groupe de travail a approuvé la proposition du secrétariat d'organiser un atelier sur les SIF à sa prochaine session et a prié le secrétariat de prendre les dispositions nécessaires à cet égard. La Commission du Danube a évoqué son expérience de l'organisation des ateliers annuels du Forum sur les systèmes d'information géographique (SIG) pour le Danube et a appuyé cette proposition.

## **XI. Harmonisation du cadre juridique paneuropéen pour la navigation intérieure : Convention internationale sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (point 10 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/7 et documents informels n<sup>os</sup> 7, 8, 10 et 18 (2016) du SC.3/WP.3.

48. Le Président a informé les délégations des réponses communiquées jusqu'alors par les Parties contractantes (Biélarus, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse) et les commissions fluviales (Commission du Danube et Commission de la Save) à la lettre envoyée par le secrétariat à propos de la Convention internationale relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure concernant une éventuelle modification de l'article 3. Le Groupe de travail a pris note des informations communiquées par les Parties contractantes indiquant que les dispositions de cette convention avaient été incorporées dans leur législation nationale et qu'il serait préférable de ne pas modifier le texte existant.

49. Comme le secrétariat attendait encore des réponses, le SC.3/WP.3 a décidé de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa prochaine session et d'adopter une décision en se fondant sur les réponses de l'ensemble des Parties contractantes et des autres parties prenantes.

## **XII. Navigation de plaisance (point 11 de l'ordre du jour)**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/2015/16 et Corr.1  
et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/8 et Corr.1.

50. Le Groupe de travail a pris note des informations recueillies sur les lois nationales qui régissaient l'accès des bateaux de plaisance aux voies de navigation intérieure et sur la façon de se procurer les textes de ces lois. Il a ensuite approuvé le projet de base de données

sur les modèles de certificat international de conducteur de bateau de plaisance élaboré par le secrétariat et a décidé de le compléter en s'appuyant sur les informations figurant dans les documents ECE/TRANS/SC.3/2015/16 et Corr.1. La Fédération de Russie a indiqué que les données personnelles figurant dans les modèles de certificat communiqués ne devraient pas pouvoir être consultées sur la base de données publique. Le SC.3/WP.3 a décidé que cette base de données pourrait être accessible au grand public tant que des données personnelles n'y seraient pas introduites.

51. Le Groupe de travail a encouragé les gouvernements à communiquer au secrétariat les modèles des certificats délivrés par les autorités nationales conformément à la Résolution n° 40, pour qu'il les intègre à la base de données. Le Président a transmis au secrétariat le modèle du certificat délivré par la Bulgarie.

52. Le Groupe de travail a été informé par la Commission du Danube des activités prévues par celle-ci concernant les bateaux de plaisance. Ce sujet ne figurait pas parmi les questions prioritaires pour la Commission mais, en réponse aux demandes de ses États membres concernant les législations nationales relatives à la navigation de plaisance sur le Danube et les restrictions appliquées par certains États membres, la Commission allait établir un résumé des législations régissant la navigation de plaisance sur le Danube. La première version de ce résumé serait examinée à la session d'avril 2016 du groupe de travail de la Commission chargé des questions techniques. La Commission a été priée d'informer le Groupe de travail de l'état d'avancement de cette initiative lors de ses prochaines sessions.

### **XIII. Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)**

53. Conformément à l'usage, le Groupe de travail a adopté les décisions prises à sa quarante-huitième session sur la base d'un projet établi par le secrétariat.

## Annexe

### **Atelier sur la sûreté et la sécurité des transports par voie navigable en Europe**

#### **Quarante-huitième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3)**

**17 février 2016, Genève**

*Document(s)* : ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2016/1  
et documents informels n<sup>os</sup> 2, 12 et 13 (2016) du SC.3/WP.3.

#### **I. Programme de l'atelier**

##### **Observations liminaires : les travaux de la CEE sur les questions concernant la sécurité des transports**

- M. Francesco Dionori, chef de la Section des réseaux de transport et de la logistique de la Division des transports durables de la CEE
1. Organisations internationales : cadres réglementaires et approches en matière de sécurité des transports par voie navigable
    - M. Roel Janssens, Bureau du Coordonnateur pour les activités de l'OSCE relatives à l'économie et à l'environnement
    - M. Patrick Norroy, Direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne ; Groupe A.4 – Sécurité maritime et terrestre
  2. Sûreté et sécurité de la navigation intérieure en Europe
    - M. Haije Arend Leendert Mintjes, Réseau EDINNA (Inland Waterway Transport Educational Network) ; M. Jorn Josef Boll, Académie navale de Harlingen
    - M. Evgeny Sipirin, Chambre russe de la marine marchande
  3. Sûreté et sécurité dans la région du Danube
    - M. Horst Schindler, Commission du Danube
    - M. Botond Gyula Szalma, sociétés Fluvius et Plimsoll, et FONASBA
  4. Débats en table ronde et questions à examiner plus avant

Les délégations des États membres et d'autres parties prenantes ont pris part aux débats. Tous les exposés sont consultables à l'adresse suivante : [www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc\\_2016.html](http://www.unece.org/trans/main/sc3/wp3/wp3doc_2016.html).

## II. Points clefs des débats et questions à examiner plus avant

### 1. Résilience du transport par voie navigable à une action extérieure délibérée, en comparaison avec d'autres moyens de transport

Les transports intérieurs sont parfois considérés comme le maillon le plus faible de la chaîne d'approvisionnement mondiale sur le plan de la sécurité. Toutefois, en ce qui concerne la sûreté, le transport par voie navigable est considéré comme étant de loin le moyen de transport intérieur le plus sûr en comparaison avec le transport routier ou ferroviaire. La menace terroriste potentielle à laquelle est exposé le transport par voie navigable n'a pas encore été déterminée au niveau international, mais elle n'est fort probablement pas aussi grande que celle qui concerne les transports aériens et maritimes.

La sécurité est néanmoins une question importante dans le secteur des transports par voie navigable et, par conséquent, les améliorations dans ce domaine ne sont pas seulement souhaitables, mais nécessaires.

### 2. Équipements et ouvrages essentiels du réseau de transport par voie navigable

Les sous-secteurs d'activité dans lesquels la sécurité revêt une plus grande importance, en particulier pour ce qui concerne la sécurité à bord et la protection des cargaisons et des terminaux, sont notamment les suivants :

- Le transport des marchandises dangereuses ;
- Le transport de biens qui sont relativement précieux ou faciles à revendre, tels que certains biens de consommation transportés par conteneurs, les carburants, etc. ;
- Le transport de voyageurs.

Les questions de sécurité dans le secteur des transports par voie navigable devraient porter principalement sur les points suivants :

- L'accessibilité des terminaux par les voies navigables et terrestres ;
- Certains types de bateaux, en raison de leurs spécificités ou de la nature des marchandises transportées ;
- Les mesures prévues par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) qui pourraient être appliquées dans le secteur des transports par voie navigable ;
- La région géographique dans laquelle les bateaux opèrent, en particulier pour ce qui concerne la structure de l'industrie et les spécificités des exploitants de bateaux ;
- L'interopérabilité transfrontière et intermodale des SIF et la cybersécurité ;
- La protection des infrastructures contiguës essentielles ou vulnérables.

### 3. Gestion de la sécurité

Actuellement, aucun régime officiel particulier de gestion de la sécurité du transport par voie navigable n'a été mis en place au niveau paneuropéen.

Dans le secteur des transports intérieurs, contrairement à la situation qui prévaut dans d'autres segments de la chaîne d'approvisionnement, la sécurité est très fragmentée pour ce qui concerne le nombre et la nature des acteurs qui y prennent part (autorités chargées des transports, commissions et associations fluviales, douanes, police, secteur privé, etc.). Une évaluation globale et intégrée devrait être effectuée en associant de nombreuses parties prenantes dans les secteurs public et privé, ainsi que les organisations

internationales compétentes. Dans ce domaine, l'expérience de la Commission du Danube, des États membres et d'autres organisations internationales pourrait être utile, s'agissant en particulier :

- De l'élaboration par la Commission du Danube de recommandations en matière de sécurité sur :
  - L'évaluation des menaces potentielles ;
  - Les tâches des administrations des compagnies de navigation et des ports en matière de sécurité des bateaux et des installations portuaires ;
  - Le plan relatif à la sécurité des bateaux ;
  - L'élaboration de modèles de comportement des équipages en cas d'agissements contraires à la loi à leur encontre et de mesures à prendre ultérieurement.
- Du travail accompli par la Fédération de Russie en vue d'instaurer au niveau national des mesures de sécurité applicables au transport par voie navigable fondées sur le Code ISPS, faisant partie du système de transport dans son ensemble et portant notamment sur :
  - L'évaluation et la catégorisation de la vulnérabilité ;
  - Les plans relatifs à la sécurité ;
  - La formation et la certification du personnel spécialisé ;
  - Le système d'inspection et d'examen des passagers, des marchandises et des bagages ;
  - Le système de gestion mis en place par l'État dans le domaine de la sécurité des transports.

En outre, il existe des procédures de sécurité internes mises en place par les compagnies de transport ou les terminaux, qui satisfont aux exigences de sécurité des opérateurs dans les branches plus sensibles de ce secteur telles que les terminaux à citernes et les compagnies de croisière fluviale.

#### **4. Dispositions relatives à la sécurité au niveau international**

Si les dispositifs de sécurité de l'aviation civile et des transports maritimes sont réglementés au niveau international, les transports intérieurs demeurent en grande partie une question nationale et il semble qu'il subsiste des lacunes en ce qui concerne les organes intergouvernementaux traitant spécifiquement de la sécurité des transports intérieurs. Des efforts pourraient cependant être faits pour tenter de trouver un dénominateur commun sur la base d'une approche fondée sur les risques communs à tous les modes de transport (ces questions intersectorielles pourraient être par exemple la protection des infrastructures essentielles, le transport de marchandises dangereuses ou de biens précieux et le transport de voyageurs).

Les instruments utilisés dans le secteur maritime, en particulier le Code ISPS, peuvent servir de modèles pour l'élaboration de certaines dispositions concernant les voies navigables, mais ils ne sont pas applicables directement ni dans leur globalité.

L'absence d'une approche unifiée et coordonnée peut aussi s'expliquer par le fait qu'il n'existe pas de cadres réglementaires, d'instruments juridiques ni de conventions harmonisés portant sur la sécurité des transports intérieurs dans son intégralité. Étant donné que la législation internationale sur la sécurité des transports par voie navigable est lacunaire, les lignes directrices de la CEE sur les mesures de prévention et de protection

visant à assurer la sécurité des transports intérieurs pourraient être utiles. Des synergies avec d'autres questions devraient aussi être examinées (par exemple la numérisation, la sûreté et le transport des marchandises dangereuses), mais il est nécessaire d'éviter les doubles emplois et il faut se concentrer uniquement sur la sécurité.

En outre, des recommandations spécifiques en matière de sécurité pourraient être formulées dans certains domaines particuliers du transport par voie navigable où elles sont nécessaires (c'est-à-dire les marchandises dangereuses, les biens précieux et commercialisables et le transport de voyageurs). Grâce à de telles mesures, un niveau élevé de sécurité serait assuré dans les domaines où cela est nécessaire, et la charge pour un secteur assez complexe et fragmenté ne serait pas trop lourde.

Il est certainement utile de poursuivre l'examen de cette question. Il faudrait procéder à une évaluation approfondie des risques potentiels en matière de sécurité dans les différents domaines et des moyens d'y faire face de manière efficace (sur le plan des coûts) ; des solutions viables peuvent être apportées et des progrès réels et tangibles ne peuvent être accomplis que si l'on évalue les lacunes et les faiblesses communes et que l'on recense les obstacles restants.

Les exigences en matière de sécurité dans le secteur du transport maritime au niveau de l'UE qui devront être examinées plus avant sont notamment les suivantes :

- Le Règlement (CE) n° 725/2004 du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires ; et
- La Directive 2005/65/CE du 26 octobre 2005 relative à l'amélioration de la sûreté des ports.

Il faudrait envisager d'échanger des données et, éventuellement, d'harmoniser les prescriptions nationales pour parvenir à l'efficacité dans la coordination entre les autorités nationales et les opérateurs de la chaîne de transport. Au niveau international, il conviendrait de le faire au moyen d'un accord international.

## **5. Formation en matière de sécurité**

La formation en matière de sécurité des membres d'équipage des bateaux de navigation intérieure est fondamentale pour ce qui concerne la sensibilisation des équipages et l'amélioration de la sécurité du transport par voie navigable.

Une condition préalable à la mise en place d'une formation obligatoire à la sécurité serait l'adoption d'un consensus concernant les éléments de base d'un système de sécurité, comprenant l'analyse des menaces, les comportements à adopter en situation d'urgence et aux fins de prévention, ainsi que des définitions harmonisées. Une fois qu'un accord serait conclu, un régime de formation et de certification pourrait être mis en place et se concrétiser par des normes en matière de formation et de certification telles que celles qui sont en vigueur dans le régime de l'Organisation maritime internationale. Un régime de formation et de certification pourrait (au besoin) être établi au moyen d'une série de tableaux de normes en matière de formation et de certification en navigation intérieure supplémentaires, qui doivent encore être élaborés.

## **6. Questions de sécurité dans le secteur des transports par voie navigable**

Les questions de sécurité dans le secteur des transports par voie navigable peuvent être réparties en deux domaines :

- La sécurité de la navigation, déterminée par les conditions du chenal et l'état sur le plan technique des bateaux et des infrastructures des voies navigables ;
- La sécurité de chacun des membres de l'équipage, déterminée par les équipements de sécurité individuels et la sensibilisation à la sécurité au niveau individuel.

L'analyse faite par l'Académie navale de Harlingen a montré que :

- On ne disposait pas de données statistiques fiables sur les accidents et les incidents dans le secteur des transports par voie navigable en Europe ;
- La grande majorité des incidents dans le secteur des transports par voie navigable attiraient peu l'attention du public ;
- La population visée n'était pas sensibilisée de manière complète aux questions de sécurité ;
- Environ 80 % de tous les incidents étaient causés par des facteurs humains ;
- L'absence d'une langue commune était un problème majeur.

En outre, la FONASBA a mentionné les questions ci-après dans son exposé :

- Le manque de personnel de navigation qualifié au cours des dix dernières années, qui affecte la sécurité dans les ports, la sécurité lors de l'utilisation des engins flottants et celle des cargaisons et des passagers ;
- Les mauvaises infrastructures des chenaux, qui augmentent les risques d'accident, d'échouage et de blessures ou de pertes humaines.

En général, ces questions devraient être traitées séparément, car :

- Des dispositions relatives à la sécurité ont déjà été mises en place, mais il n'existe toujours pas de dispositions relatives à la sécurité au niveau international ;
- L'accent devrait être mis sur la sûreté plutôt que sur la sécurité.

Les échanges d'informations et de données sur les meilleures pratiques sont importants en ce qui concerne ces deux questions ; il serait possible d'effectuer d'autres travaux de recherche à ce sujet, notamment une étude sur les incidents dans le secteur des transports par voie navigable.

### **III. Autres manifestations organisées par la CEE sur les questions concernant la sécurité des transports**

- Table ronde sur le thème « Sécurité des transports dans le contexte paneuropéen – Enjeux et solutions », février 2006, Genève ;
- Séminaire sur la sécurité des transports intérieurs, « La voie à suivre en matière de prévention et de résilience », janvier 2009, Genève ;
- Forum sur la sécurité des transports intérieurs, janvier 2010, Genève ;
- Forum sur la sécurité des transports intérieurs, janvier 2011, Genève ;
- Forum sur la sécurité des transports intérieurs (table ronde OSCE-CEE), décembre 2011, Vienne ;
- Forum sur la sécurité des transports intérieurs, février 2013, Genève ;
- Atelier sur la sécurité des chemins de fer, octobre 2013, Genève ;
- Atelier sur la vulnérabilité et la sécurité des infrastructures de transport essentielles, septembre 2015, Genève.

Le prochain Forum sur la sécurité des transports se tiendra à Genève le 17 juin 2016.