



Conseil économique et social

Distr. Générale
6 septembre 2017
Français
Original : anglais, français et russe

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable

Soixante et unième session

Genève, 4-6 octobre 2017

Point 10 b) de l'ordre du jour provisoire

**Harmonisation du cadre juridique paneuropéen
pour la navigation intérieure**

Application des résolutions de la Commission Economique des Nations Unies pour l'Europe relatives à la navigation intérieure

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Le présent document est soumis dans le cadre du module 5, Transport par voie navigable, paragraphe 5.1, du programme de travail pour la période 2016-2017 (ECE/TRANS/2016/28/Add.1) adopté par le Comité des transports intérieurs à sa soixante-dix-huitième session, le 26 février 2016.
2. Le secrétariat reproduit ci-après une mise à jour du document ECE/TRANS/SC.3/2016/13 concernant l'état d'application par les gouvernements de toutes les Résolutions en vigueur du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).
3. Le secrétariat rappelle que, suite à la décision de la cinquante-neuvième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/201, par. 42), la mise en œuvre de la cinquième édition révisée de la Résolution n° 24 relative au Code européen des voies de navigation intérieure est présentée dans les documents ECE/TRANS/SC.3/2017/6 et ECE/TRANS/SC.3/2017/25.

II. Résolutions du Groupe de travail sur les transports par voie navigable qui n'ont été ni annulées par une autre ni invalidées d'une autre manière

Résolution n°	Cote du document	Titre
13, révisée	TRANS/SC.3/118, annexe 2, et TRANS/SC.3/131	Certificat international (carte internationale) pour les bâtiments de plaisance
14, révisée	TRANS/SC.3/96 et TRANS/SC.3/131	Certificat international (carte internationale) relatif à la capacité des conducteurs de bâtiments de plaisance
15	TRANS/SC.3/83, annexe 2, et TRANS/SC.3/131	Barges de navire
21, révisée	ECE/TRANS/SC.3/179, TRANS/SC.3/150 et Adds.1 à 3	Prévention de la pollution des eaux par les bateaux de navigation intérieure et ses additifs 1, 2 et 3
22, révisée	ECE/TRANS/SC.3/108/Rev.2	SIGNI — Signalisation des voies de navigation intérieure
24, révisée	ECE/TRANS/SC.3/115/Rev.5	Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)
30	TRANS/SC.3/131	Classification des voies navigables européennes
31, révisée	ECE/TRANS/SC.3/184	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
35	ECE/TRANS/SC.3/185	Vocabulaire normalisé CEE des liaisons radio en navigation intérieure
40, révisée	ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance
41	TRANS/SC.3/148	Menues embarcations utilisées exclusivement pour la navigation de plaisance
48, révisée	ECE/TRANS/SC.3/156/Rev.3	Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) et ses annexes et appendices (en anglais seulement)
49, révisée	ECE/TRANS/SC.3/159/Rev.1	Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E
52, révisée	ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.1	Réseau européen de navigation de plaisance
57, révisée	ECE/TRANS/SC.3/165/Rev.1	Directives et recommandations pour les services d'information fluviale
58	TRANS/SC.3/166 et Corr.1	Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial (VTS) sur les voies navigables
59, révisée	ECE/TRANS/SC.3/169/Rev.2	Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables
61, révisée	ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1 et Amends.1 à 4	Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure
63, révisée	ECE/TRANS/SC.3/176/Rev.1	Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT)
69	ECE/TRANS/SC.3/188	Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes à mobilité réduite
79	ECE/TRANS/SC.3/198	Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure

Résolution n°	Cote du document	Titre
80	ECE/TRANS/SC.3/199	Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure et ses annexes et appendices (en anglais et en français seulement)

Nota : Toutes ces résolutions peuvent être consultées sur le site Web de la CEE : www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html.

III. État d'application des Résolutions*

Numéro de Résolution	13, rév.	15	21, rév.	22, rév.	24			31, rév.	35	14, rév./ 40, rév.	41
					Rév.4	Rév.5	30				
Autriche	A ¹	P ²	P ³	A ⁴	A ⁵		P ⁶	P ⁷	A ⁸	N ⁹ /A ¹⁰	P ¹¹
Bélarus					A					.../A ¹²	
Belgique	C		A	P	A ¹³	C ¹⁴	A			A ¹⁵ /A ¹⁶	A ¹⁷
Bulgarie	N	A	A	A	A ¹⁸		A	A	A	N ¹⁹ /A ²⁰	P ²¹
Croatie	A	N	A	A	A	A	A	C	C	N/A ²²	C
République tchèque	A ²³	C	A	A	A		A	A	P	A/A ²⁴	A
Finlande			A		N	N	A	A ²⁵		A ²⁶ /A ²⁷	
France	A ²⁸	N ²⁹	N ³⁰	C ³¹	C31		A	A	A	A ³² /A ³³	A
Allemagne	A ³⁴		A	A ³⁵	A ³⁶		A	A ³⁷	A	N/A ³⁸	A
Hongrie	A ³⁹	A	A	A	A		A	A ⁴⁰		A ⁴¹ /A ⁴²	
Irlande					N	N				.../A ⁴³	
Italie		A ⁴⁴			N					A ⁴⁵ /...	
Lettonie										.../A ⁴⁶	
Lituanie	A ⁴⁷	N ⁴⁸	A	A	A	C ⁴⁹	A	A	A	A/A ⁵⁰	A
Luxembourg	A	A	A ⁵¹	A	C		A	A ⁵²		.../A ⁵³	A
Pays-Bas	A ⁵⁴	A		A	C ⁵⁵		A			A ⁵⁶ /A ⁵⁷	
Norvège					N	N				.../A ⁵⁸	
Pologne	N	N	A	A	A		A	A	A	A ⁵⁹ /A ⁶⁰	A
République de Moldova	C		A		N		A	A		C/...	
Roumanie ⁶¹	C	N ⁶²	A	A	A	C ⁶³	A	A		C/A ⁶⁴	A
Fédération de Russie	N	C	A ⁶⁵	P	P ⁶⁶		P	P	P	.../C ⁶⁷	C

*Légende :
 A — Résolution appliquée
 C — Application à l'étude
 N — Résolution non appliquée
 P — Résolution partiellement appliquée
 [Néant] — Aucune donnée disponible

Numéro de Résolution	13, rév.	15	21, rév.	22, rév.	24			31, rév.	35	14, rév./ 40, rév.	41
					Rév.4	Rév.5	30				
Serbie	A ⁶⁸	A	A ⁶⁹	C	A		C	A ⁷⁰	C	N68/A ₇₁	A68
Slovaquie	A ⁷²	A ⁷³	A ⁷⁴	A4	A	A ⁷⁵	A73	A ⁷⁶	A ⁷⁷	P/A ⁷⁸	A
Suisse	N ⁷⁹	N	A	A	P	P ⁸⁰	A	N	N	N ⁸¹ /A ⁸²	C
Turquie					N	N					
Ukraine	N	A	A	A ⁸³	A	C ⁸⁴	A	A	P ⁸⁵	C/A ⁸⁶	A
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	A ⁸⁷		N		N	N				.../A ⁸⁸	
États-Unis d'Amérique		A ⁸⁹			N	N					

Numéro de Résolution	48, rév.	49, rév.	52, rév.	57, rév.	58	59				79**	80	
						Rév. 1	Rév. 2	61, rév.	63, rév.			69
Autriche	A ⁹⁰	P ⁹¹	A	A ⁹²	N ⁹³	A ⁴		P ²	A ⁹⁴	P ²	A ⁹⁵	A ⁹⁶
Bélarus	N		A	N	P ⁹⁷	N	N	P ⁹⁸				
Belgique	C	A	C	C/P	C	P		A ⁹⁹			C	P/A ¹⁰⁰
Bulgarie	N ¹⁰¹	A	N	N101	N	A101		N	N	A ¹⁰²	N ¹⁰³	A ¹⁰⁴
Croatie										C		A
République tchèque	A	A	A	A	A	A		A	A	A	A	A
Finlande												
France						C ¹⁰⁵		N ¹⁰⁶		A ¹⁰⁷		C
Allemagne	A		N	A	A			A ¹⁰⁸	A	A ¹⁰⁹	A	A
Hongrie										A ¹¹⁰		A
Irlande												
Italie												
Lettonie												
Lituanie	C		A	A	C	C		A	C	C	C	C
Luxembourg										C		A ¹¹¹
Pays-Bas												A
Norvège												

** Pour la Résolution n° 79, le secrétariat a utilisé les données relatives à l'état de la Résolution n° 60, révisée.

Numéro de Résolution	59											
	48, rév.	49, rév.	52, rév.	57, rév.	58	Rév. 1	Rév. 2	61, rév.	63, rév.	69	79**	80
Pologne	A	N	N	A	A	N		A	A	A ¹¹²	A	A
République de Moldova										A ¹¹³		
Roumanie ⁶¹	A ¹¹⁴	A	A	A114	A114	A		A62	A114	A62	A114	A114
Fédération de Russie	P	P	C	P	P	N	N	C ¹¹⁵	P	C ¹¹⁶	C	C
Serbie	A69		C	A69	A69	A69		A69	C	C	A69	A69
Slovaquie	A ¹¹⁷	A ¹¹⁸	A ¹¹⁹	A ¹²⁰	P121	A4		A73	A ¹²¹	A73	A ¹²²	A ¹²³
Suisse	A	N ¹²⁴	C	A	A	A		P80	A	N ¹²⁵	N	N
Turquie												
Ukraine	A ¹²⁶			A ¹²⁷				C ¹²⁸		N	A ¹²⁹	A ¹³⁰
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord										A ¹³¹		
États-Unis d'Amérique												

Nota

- ¹ Appliquée en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 61/2015) et précisée par un règlement (Schiffstechnikverordnung, BGBl. II Nr. 162/2009 idF BGBl. II Nr. 58/2016).
- ² En tant que membre de l'Union européenne (UE), l'Autriche applique la Directive 2006/87/EC et ses révisions en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 61/2015), laquelle est précisée par un règlement (Schiffstechnikverordnung, BGBl. II Nr. 162/2009 idF BGBl. II Nr. 58/2016).
- ³ Appliquée en vertu de règlements (Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl. II Nr. 289/2011 idF BGBl. II Nr. 60/2013) et l'ADN. En ce qui concerne les règlements techniques, l'Autriche applique la Directive 2006/87/CE et ses révisions en tant que membre de l'Union européenne.
- ⁴ Utilisée par le service de surveillance de la navigation pour l'installation des signaux de balisage sur les voies de navigation intérieure.
- ⁵ CEVNI 4 a été transposé dans la législation nationale par l'Autriche avec le règlement « Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl. II Nr. 289/2011 », tel que modifié par les BGBl. II Nr. 410/2011, BGBl. II Nr. 81/2012 et BGBl. II Nr. 60/2013.
- ⁶ Appliquée partiellement en vertu d'un règlement (Schiffahrtsanlagenverordnung, BGBl. II Nr. 298/2008 idF BGBl. II Nr. 27/2015).
- ⁷ En tant que membre de l'Union européenne, l'Autriche applique la Directive 96/50/CE en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 61/2015), laquelle est précisée par un règlement (Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 298/2013 idF BGBl. II Nr. 160/2014).
- ⁸ Appliquée en vertu du Manuel pour les voies navigables (Handbuch Binnenschiffahrtfunk).
- ⁹ Voir Résolution n° 40, révisée.
- ¹⁰ L'autorité compétente pour l'autorisation des certificats internationaux concernant la compétence des conducteurs de bateaux de plaisance (« certificat ICC ») pour la navigation intérieure en Autriche est le Ministère fédéral des transports, de l'innovation et de la technologie (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie). Les bureaux des administrations régionales peuvent également autoriser les certificats ICC.
Appliquée en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 61/2015).

Jusqu'au 1er janvier 2012 les organismes habilités à délivrer les certificats ICC pour la navigation côtière (yachting) étaient la Fédération autrichienne de la navigation de plaisance à moteur (Motorbootsport u. Seefahrts Verband Österreich (MSVOE)) et l'Association nautique autrichienne (Österreichischer Segel-Verband (OeSV)); depuis le 1er janvier 2012 le « viadonau — Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft m. b. H. » délivre les certificats ICC basés sur des certificats privés appropriés. Appliquée en vertu de la législation (Seeschiffahrtsgesetz, BGBl. Nr. 174/1981 idF BGBl. I Nr. 180/2013) et précisée par un règlement (Seeschiffahrts-Verordnung, BGBl. Nr. 189/1981 idF BGBl. II Nr. 169/2015 ; Jachtführung-Prüfungsordnung, BGBl. II Nr. 170/2015 idF BGBl. II Nr. 58/2016).

- ¹¹ En tant que membre de l'UE, l'Autriche applique la Directive 2013/53UE concernant les bateaux de plaisance (Sportbooteverordnung 2015, BGBl. II Nr. 41/2016) ; des restrictions sont mises en œuvre en vertu d'un règlement (Wasserstraßen-Verkehrsordnung, BGBl. II Nr. 289/2011 idF BGBl. II Nr. 60/2013) ; une limite de puissance pour le pilotage de menues embarcations inférieure de 4,4 kW est appliquée en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 61/2015) et d'un règlement (Schiffsführerverordnung, BGBl. II Nr. 298/2013 idF BGBl. II Nr. 160/2014).
- ¹² Le Bélarus a accepté la Résolution n° 40 et l'Inspection d'état pour les menues embarcations délivre des certificats, conformes au modèle de certificat figurant dans la Résolution n° 40.
- ¹³ Le Règlement général de police pour la navigation sur les voies navigables intérieures (APSB) (décret royal du 24 septembre 2006) est basé sur le CEVNI 4.
- ¹⁴ Les travaux sont en cours Mettre en conformité la réglementation de navigation intérieure avec le CEVNI 5.
- ¹⁵ Les autorités compétentes belges acceptent sans objection les certificats délivrés par les autorités d'un autre pays. Un certificat de conducteur de bateau a été institué par le décret royal du 2 juin 1993 pour la navigation sur les voies navigables belges de certaines catégories de bateaux de plaisance.
- ¹⁶ La direction générale du transport maritime du Service public fédéral Mobilité et Transports est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats ICC.
- ¹⁷ Est d'application depuis le 1er janvier 2007 (Arrêté royal du 24 septembre 2006).
- ¹⁸ Les dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube basées sur le CEVNI 4 sont appliquées.
- ¹⁹ Les autorités bulgares compétentes, par l'intermédiaire de l'Administration maritime bulgare, délivrent des certificats internationaux conformément aux dispositions de la Résolution n° 40, révisée.
- ²⁰ L'Administration maritime bulgare [Изпълнителна агенция « Морска администрация » (ИАМА)] est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats ICC.
- ²¹ Les menues embarcations d'une longueur inférieure à 4,57 m (ou 15 pieds) et d'une puissance du moteur inférieure à 15 kW sont exemptées d'enregistrement.
- ²² Les Capitaineries croates (Lučka Kapetanija Sisak, Lučka Kapetanija Slavonski Brod, Lučka Kapetanija Osijek et Lučka Kapetanija Vukovar) ont été désignées autorités compétentes pour l'autorisation et la délivrance des certificats ICC.
- ²³ Cette Résolution a été acceptée et elle est appliquée en vertu de la législation nationale depuis le 1er octobre 1995. Le certificat ICC et d'autres certificats délivrés à l'étranger pour les menues embarcations de plaisance sont reconnus pour les bateaux d'une longueur inférieure à 20 mètres et d'une capacité de moins de 12 personnes lorsque de tels bateaux sont utilisés par un ressortissant étranger. Pour de plus grands bateaux, il faut obtenir une autorisation d'exploitation émise par l'autorité compétente, sauf disposition contraire du traité international auquel la République tchèque est partie. L'autorité compétente est la suivante : Administration d'État pour la navigation (Štátní plavební správa), Jankovcova 6, CZ-170 04 Prague.
- ²⁴ L'autorité compétente de la République tchèque pour la délivrance des certificats ICC est la suivante : Administration d'État pour la navigation (Štátní plavební správa), Jankovcova 6, CZ-170 04 Prague. Depuis le 1er mars 2010, l'Administration d'État pour la navigation délivre sur une carte en plastique (ISO 7810) un nouveau type de certificat ICC qui est aussi reconnu comme certificat national de conducteur de menues embarcations. Ce certificat est délivré conformément aux dispositions prévues par la Résolution n° 40.

Les conditions d'obtention de ce nouveau certificat et les compétences requises sont les mêmes que pour le certificat demandé aux conducteurs de menues embarcations et pour le certificat international des conducteurs de bateau de plaisance, conformément à la loi no 114/1995 relative à la navigation

intérieure et au Règlement n° 244/1995 sur les requises pour naviguer et conduire un navire. Pour obtenir un certificat national de conducteur de menues embarcations ou le certificat international de conducteur de bateau de plaisance de la classe I (voies de navigation intérieure), le demandeur doit prouver qu'il connaît les règles de navigation, les principes de la construction des navires, les notions théoriques de la navigation à voile, la technique de la navigation à voile et les principes de l'hygiène. Il doit montrer au cours d'un examen pratique qu'il est capable de conduire le bateau correctement, en toute sécurité, d'exécuter les manœuvres de base et de faire face à des situations d'urgence.

Le détenteur du certificat international de conducteur de bateau de plaisance, classe C (navigation diurne dans les eaux côtières jusqu'à 0,75 mille nautique de la côte, par des vents ne dépassant pas la force 4 sur l'échelle de Beaufort et une hauteur de vagues de 1,2 m) doit prouver qu'il connaît les principes de base du droit international maritime et de la réglementation (certaines sections de la loi n° 60/200 Coll., sur la navigation maritime, certaines règles de la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer — Convention COLREG), les principes de base de la navigation et du balisage maritime (système de l'AIMS), des rudiments de météorologie et les principes de base de la sécurité et du sauvetage en mer. L'examen pratique n'est pas requis pour les catégories M et S, pour la conduite des seules menues embarcations équipées d'un moteur de propulsion propre, d'une puissance ne dépassant pas 100 kW, ou des voiliers non équipés d'un moteur de propulsion propre, dont la voilure a une surface ne dépassant pas 80 m².

L'âge minimum pour détenir un certificat international de conducteur de bateau de plaisance est de 16 ans pour les bateaux de la classe I et de 18 ans pour les bateaux de la classe C.

²⁵ En Finlande, la formation des conducteurs de bateau de navigation intérieure est conforme aux règles contenues dans la Résolution n° 31, sauf en ce qui concerne le CEVNI, qui n'est pas enseigné actuellement car il n'est pas utilisé en Finlande. Selon la législation finlandaise, un certificat n'est pas délivré automatiquement aux étrangers qui désirent être employés à bord de bateaux finlandais. Il ne l'est que lorsque les autorités finlandaises responsables de la formation ont établi l'équivalence des examens. Le candidat doit en outre avoir une connaissance suffisante du finnois ou du suédois.

²⁶ Les conditions de délivrance du certificat ICC sont les suivantes : a) toute personne titulaire d'un brevet de navigation de la marine marchande, de quelque grade que ce soit, et tout officier de marine ou officier marinier ayant au moins le rang de second maître peut se prévaloir de son propre brevet ; b) les amateurs doivent passer un examen devant un examinateur désigné par l'Organisme finlandais de la sécurité des transports. Tous les certificats internationaux sont délivrés par l'Organisme finlandais de la sécurité des transports. Aucun club ou organisme privé n'est autorisé à délivrer une carte internationale ou un certificat international.

²⁷ L'Organisme finlandais de la sécurité des transports (Liikenteen turvallisuusvirasto/Trafiksäkerhetsverket) est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats.

²⁸ Le 15 avril 1988, la France a accepté la Résolution n° 13, révisée, relative au certificat international pour les bateaux de plaisance. À l'occasion des directives données aux commissions de surveillance pour la délivrance de certificats internationaux conformes aux dispositions de la Résolution n° 13, révisée, il a été précisé que ces dispositions ne sont applicables qu'aux menues embarcations de navigation intérieure qui sont conçues pour effectuer couramment des voyages de plaisance, à l'exclusion des bateaux de passagers transportant 12 passagers ou plus, des anciens bateaux de marchandises désaffectés et transformés intérieurement en bateaux-logements mais qui, du fait de leur gabarit, ne peuvent être considérés comme des bateaux de plaisance standard, et des bateaux rapides à caractère sportif.

En conséquence, les bateaux de plaisance d'une longueur maximale de 15 mètres, transportant moins de 15 personnes, et conçus pour circuler normalement à une vitesse inférieure à 20 km/h, désignés par le terme de « coches de plaisance », peuvent circuler librement sur les eaux intérieures de la zone définie par l'arrêté ministériel du 17 mars 1988 s'ils sont munis du certificat international pour les bateaux de plaisance de navigation intérieure délivré conformément aux dispositions de la Résolution n° 13, révisée, par tout État ayant accepté ladite Résolution.

Les autorités compétentes pour délivrer ce certificat sont les présidents des commissions de surveillance des bateaux.

Les autorités françaises compétentes appliquent cette Résolution uniquement sur les voies de navigation intérieure françaises. Le certificat devra donc préciser « voies de navigation intérieure », qui désignent les rivières et les canaux, à l'exclusion du Rhin et de la Moselle).

Par contre, en ce qui concerne les eaux maritimes, les documents prévus par les conventions maritimes ou par les accords bilatéraux continueront d'être exigés (essentiellement, la preuve que le bateau a le droit de battre le pavillon de pays qu'il arbore). Ces documents sont également reconnus comme valables sur les eaux intérieures.

²⁹ Cette Résolution est peu appliquée car elle concerne surtout le transport maritime.

³⁰ Cette Résolution sera appliquée progressivement.

³¹ Ces Résolutions, qui concernent la police de la circulation, doivent être mises en application notamment à l'occasion de la prochaine modification du Règlement général de police (décret n° 73-912 du 27 septembre 1973). Le nouveau règlement général de police (RGP) est mis en œuvre en France par les décrets n° 2013-251 et n° 2013-253 qui portent publication du code des transports. Le RGP est constitué par les dispositions R.4241-1 et suivantes, dont l'entrée en vigueur est programmée au 1^{er} septembre 2014. Un décret d'application doit venir compléter le dispositif en 2013 (reprise des dispositions techniques du CEVNI).

³² Le décret n° 91-731 du 23 juillet 1991 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux circulant ou stationnant sur les eaux intérieures prévoit dans son article 13 que le certificat international relatif à la capacité des conducteurs de bateau de plaisance délivré conformément aux dispositions de la Résolution n° 14, révisée, présenté par un conducteur pilotant un bateau de plaisance conçu et équipé pour circuler à moins de 20 km/h, et dont la longueur hors tout de la coque est inférieure ou égale à 15 mètres est équivalent au certificat de capacité de catégorie « C » délivré par la France pour la conduite des coches de plaisance.

Le certificat n'est toutefois pas exigé lorsque le bateau est nolisé et qu'il a préalablement reçu un label délivré par les autorités compétentes, le conducteur étant dans ce cas muni d'une carte de plaisance délivrée par le noliseur.

Les conducteurs de bateau de sport, conçus et équipés pour pratiquer une activité sportive et notamment pour circuler normalement au-delà de 20 km/h, ou de péniches de plaisance d'une longueur supérieure à 15 mètres doivent être munis soit du document français approprié, soit d'un document admis par un accord de réciprocité entre la France et le pays d'origine du conducteur.

Ces dispositions sont applicables sans délai. Le certificat international peut être exigé des conducteurs de bateau lors de tout contrôle effectué par les autorités compétentes.

³³ Estimation par le secrétariat.

³⁴ La Résolution a été incorporée dans la législation nationale. Les documents seront délivrés par les associations habilitées.

³⁵ Il a été tenu compte des recommandations lors de la révision des règlements de police sur la navigation intérieure.

³⁶ Les recommandations du CEVNI ont été incorporées dans toute la mesure possible aux règlements de police nationaux pour la navigation intérieure. Les deux additifs ont été également pris en considération au cours des révisions des règlements de police compte tenu des circonstances nationales.

³⁷ Cependant, dans la législation nationale telle que la Binnenschifferpatentverordnung (Ordonnance sur les certificats de conducteur de bateau en navigation intérieure), les prescriptions relatives à l'obtention d'un certificat de conducteur de bateau ainsi que le programme d'examen vont un peu au-delà des prescriptions minimales établies dans la Résolution n° 31.

³⁸ Le Ministère fédéral des transports et des infrastructures numériques (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur) est l'autorité compétente pour l'autorisation des certificats ICC. Le certificat international est accepté sur les voies navigables fédérales d'Allemagne pour conduire un bateau de plaisance d'une longueur inférieure à 20 mètres, à l'exclusion du Rhin, où le certificat ICC est accepté pour les bateaux de navigation de plaisance d'une longueur inférieure à 15 m. Le certificat est délivré par Deutscher Motoryachtverband e.V. (DMYV) (Vinckeufer 12-14, D-47119 Duisburg) ou Deutscher Segler-Verband e.V. (DSV) (pour les deux: Gründgensstr. 18, D-22309 Hamburg) autorisés par le Ministère fédéral des transports et des infrastructures numériques (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur).

La compétence pratique prouvée par un certificat de capacité délivré sur cette base est considérée par l'Allemagne comme suffisante pour conduire un bateau de plaisance sur les voies navigables. En outre, une ordonnance dispose que le titulaire d'un tel document délivré par un autre État est dispensé de l'épreuve pratique lorsqu'il acquiert un certificat de capacité allemand.

D'autre part, les connaissances théoriques connexes ne peuvent pas être considérées comme équivalentes, mais elles facilitent la vérification de l'équivalence parce que la preuve de bonnes connaissances a été apportée, à défaut de toutes les connaissances nécessaires pour la conduite de bateaux dans des conditions permanentes de sécurité.

³⁹ En Hongrie, les Résolutions n^{os} 13 et 14 sont appliquées depuis une dizaine d'années déjà. Le pays a acquis une grande expérience dans l'application de ces Résolutions qui facilitent la navigation de plaisance internationale. Grâce à cette expérience, les experts hongrois ont pu participer activement à la révision des Résolutions n^{os} 13 et 14 et les propositions qu'ils ont faites ont permis d'en améliorer les annexes. De nouveaux modèles de document qui tiennent compte des éléments nouveaux incorporés à la Résolution n^o 13 au moment de sa révision sont en cours d'élaboration. Pendant les nombreuses années où ces Résolutions ont été appliquées, les autorités hongroises n'ont reçu aucune communication concernant des difficultés que soulèverait leur mise en œuvre.

⁴⁰ En 1995, le Ministère hongrois des transports, des communications et de la gestion des eaux a publié l'arrêté n^o 2/1995 (II.24) KHVM sur le brevet de navigation et sur le régime des examens. Le règlement mentionné satisfait pleinement aux prescriptions des Recommandations de la Résolution n^o 31 et à celles de la Commission du Danube en ce qui concerne les exigences professionnelles.

Toutefois dans certains cas, le règlement hongrois est plus exigeant que les Recommandations susmentionnées. Les brevets de conducteur/capitaine sont délivrés pour des secteurs déterminés du fleuve (il n'y a pas de brevet délivré pour tout le fleuve). Les autorités hongroises exigent ce qui suit :

- Le brevet de conducteur au radar doit être délivré conformément aux prescriptions du Règlement du Rhin ;
- Au cours de l'examen concernant la connaissance de la voie navigable, le candidat doit montrer qu'il connaît les parties dangereuses et compliquées du secteur sur lequel il est interrogé, en inscrivant des informations nautiques sur la carte schématique ;
- Le candidat doit posséder une connaissance élémentaire des termes de navigation en russe ou en allemand ;
- Les titulaires du certificat de batelier du Rhin peuvent demander la reconnaissance de l'équivalence de leur brevet. Le brevet de conducteur de catégorie « A » peut alors leur être délivré. Pour l'admission, il faut passer avec succès un examen dans les matières suivantes :
 - Connaissance des règles de route et des règles de navigation ;
 - Connaissance de la voie navigable ;
 - Notions de droit ;
 - Connaissance de l'ADN ;
 - Connaissance de la radiocommunication danubienne.

Le candidat doit aussi justifier par le livre de bord ou par le livret de service l'accomplissement de huit avalages et de huit remontées sur le secteur pertinent du Danube.

Dans le cas où le candidat ne dispose pas de la patente de batelier du Rhin mais qu'il détient un autre document autorisant la conduite de bateaux sur les voies navigables néerlandaises ou les voies navigables du bassin rhénan, l'autorité hongroise a le droit de définir les matières de l'examen et le type du brevet à délivrer au candidat.

L'autorité compétente hongroise est prête à accepter l'équivalence des brevets de navigation rhénane au radar sans examen supplémentaire, par voie de réciprocité.

⁴¹ Depuis le 1^{er} juillet 1983, le certificat international (carte internationale) relatif à la capacité des conducteurs de bateau de plaisance (Résolution n^o 14, révisée) est délivré en Hongrie par un organisme récemment créé, l'Inspection générale du transport.

⁴² L'Autorité nationale des transports (Nemzeti Közlekedési Hatóság) est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats.

⁴³ L'Irlande accepte la Résolution n^o 40. L'Irish Sailing Association (ISA), International Yacht Training (anciennement International Yachtmaster Training) et l'Irish Waterski and Wakeboard Federation (IWWF) sont les organes habilités à délivrer le certificat international de conducteur de bateau de plaisance au nom du Bureau d'inspection de la navigation de la Sous-direction de la sécurité maritime du Département des transports. Le format qui a été retenu pour le certificat international est celui qui fait l'objet de l'Annexe 3. Les documents ne sont délivrés que si les prescriptions énoncées à l'Annexe 1 sont remplies. La procédure de délivrance du certificat international est régie par les conditions suivantes :

1. Ne peuvent recevoir un certificat que les personnes qui possèdent un certificat de compétence délivré par un organisme qualifié et/ou qui ont passé avec succès les évaluations pour l'ICC sous l'autorité d'un organisme qualifié conformément aux méthodes approuvées par le Département des Transports, Tourisme et Sport.
 2. Le Département peut retirer l'agrément à tout moment et se réserve le droit d'inspecter les locaux et de surveiller, au moment qu'il juge opportun et sans préavis, que la formation est bien assurée.
 3. Toute proposition de modification du programme de formation ou des méthodes d'évaluation doit être adressée au Bureau d'inspection de la navigation du Département des transports.
 4. Le centre de formation doit s'assurer que le personnel répond aux critères de recrutement pour le programme de formation et aux autres conditions nécessaires à la délivrance d'un certificat.
 5. Tous les certificats doivent être numérotés et soumis uniquement en tant qu'échantillons. Ils ne sont valides que pour les bateaux non commerciaux jusqu'à 24 mètres de longueur et 80 tonnes de tonnage brut. Un registre centralisé de tous les certificats délivrés doit être tenu à jour et un relevé doit être conservé pour inspection. Une liste de tous les certificats délivrés comportant les numéros, le nom complet et la date de naissance des candidats doit être soumise à l'Inspecteur principal du Bureau d'inspection de la navigation en décembre de chaque année.
 6. Une banque des feuilles d'examen pour les tests de compétence pour l'ICC et le CEVNI doit être maintenue. Les feuilles d'examen doivent être tirées au hasard lors de chaque test administré.
- ⁴⁴ Les autorités italiennes acceptent la Résolution n° 15 dans les conditions mentionnées ci-après. En ce qui concerne l'inscription des barges de navire, les autorités italiennes sont d'accord pour accepter que ces barges soient inscrites, indifféremment, sur un registre maritime ou bien sur un registre relatif à la navigation intérieure, à condition qu'il n'y ait pas double inscription. À ce sujet, la solution suivante pourrait être adoptée : inscrire la barge sur l'un ou l'autre des registres en fonction de son utilisation principale, à savoir dans les eaux intérieures ou en mer. Toujours de l'avis des autorités italiennes, on devrait maintenir le principe selon lequel les marchandises à bord des barges, tout au moins lors de leur mise à l'eau, sont déchargées au cours du voyage maritime ou intérieur, avec l'interdiction absolue de charger en cours de route, tant à l'aller qu'au retour, des marchandises autres que celles qui sont destinées à être transférées avec la même barge, sur le navire porte-barges, pour le nouveau voyage sur les routes maritimes intercontinentales. Il est signalé en outre que sur les voies de navigation intérieure italiennes, il n'est perçu aucun paiement ni sous la forme de taxes ni sous la forme de péages divers. Toutefois, le principe selon lequel lesdites barges sont soumises au même régime fiscal que les autres bateaux en navigation intérieure a été admis.
- ⁴⁵ Les certificats (ou cartes) internationaux dont il s'agit, délivrés par les gouvernements étrangers ou par des organismes étrangers qualifiés, sont reconnus comme des documents valables dans les eaux italiennes aux fins de la seule navigation de plaisance sans autres restrictions ultérieures que celles prévues dans les documents mêmes. Pour ce qui concerne, en particulier, le certificat (ou la carte) relatif à la capacité des conducteurs de bateau de plaisance, il est utile de signaler que, conformément à la loi de la République italienne n° 50 du 11 février 1971, ledit certificat peut être considéré comme un document valable aussi pour la conduite d'embarcations battant pavillon italien. Les certificats précités ne sont pas encore délivrés aux ressortissants italiens se rendant à l'étranger, étant donné qu'une telle introduction entraînerait des modifications législatives. Ils seront toutefois délivrés dans un proche avenir.
- ⁴⁶ L'autorité compétente de la Lettonie pour la délivrance des certificats de capacité pour la conduite des bateaux de plaisance est la Direction de la sécurité routière (CSDD). De plus amples informations sont disponibles à l'adresse suivante : www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-WP3-2014-inf_16e.pdf.
- ⁴⁷ L'administration de la sécurité maritime ne publie pas ces documents, mais reconnaît qu'ils sont délivrés dans les États membres.
- ⁴⁸ Aucune barge de navire n'est enregistrée en Lituanie.
- ⁴⁹ Une législation nationale appropriée est en préparation.

- ⁵⁰ L'Administration de la sécurité de navigation de Lituanie est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des ICC.
- ⁵¹ La Convention de Strasbourg relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure a été ratifiée par la loi du 13 janvier 2002.
- ⁵² Le Luxembourg, vu le nombre extrêmement faible de personnes intéressées par la délivrance d'un certificat de conducteur de bateau de navigation intérieure, a décidé depuis longtemps de ne pas émettre de document spécifique national, mais de reconnaître les documents émis par les autres États membres de la Commission économique pour l'Europe. La reconnaissance est prévue à l'article 15 du Règlement grand-ducal du 29 avril 2002 concernant le transport de personnes sur la Moselle et aux articles 1er et 2 du Règlement grand-ducal du 29 avril 2002 portant application de la directive n° 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes en navigation intérieure.
- ⁵³ L'autorité compétente en la matière est le Commissariat aux affaires maritimes, M. Marc Glodt, B. P. 2636, L-1026 Luxembourg.
- ⁵⁴ Le Gouvernement néerlandais adopte la Résolution n° 13, révisée, relative au certificat international (carte internationale) pour les bateaux de plaisance contenue dans le document TRANS/SC.3/118, annexe 2, en date du 27 novembre 1986. Il n'existe à l'heure actuelle aux Pays-Bas aucune prescription concernant la construction et le gréement des bateaux de plaisance. Il est néanmoins entendu que, dans le cas où de telles prescriptions seraient introduites aux Pays-Bas, les détenteurs du certificat international (carte internationale) dont il est question dans la Résolution n° 13, révisée, ne seront pas dispensés de l'obligation d'appliquer lesdites prescriptions. Aux Pays-Bas, les organismes non gouvernementaux suivants sont autorisés à délivrer le certificat international pour les bateaux de plaisance :
- Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (ANWB), à La Haye ;
 - Koninklijke Nederlandse Watersport Verbond (KNWV), à Bunnik ;
 - Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC), à Utrecht.
- ⁵⁵ En 2011 le Gouvernement néerlandais a adopté une stratégie relative à l'harmonisation de la législation sur la navigation intérieure. Pour permettre une comparaison des règlements existants, qui diffèrent de l'une à l'autre des six régions, avec le CEVNI 4, cette dernière a été traduite en néerlandais. L'objectif est d'élaborer un instrument unique relatif à la navigation intérieure fondé sur le CEVNI en 2015 au plus tard.
- ⁵⁶ Les autorités néerlandaises sont disposées à accepter la Résolution n° 14, révisée, concernant le certificat international (carte internationale) relatif à la capacité des conducteurs de bateau de plaisance, aux conditions suivantes :
- Le Gouvernement des Pays-Bas est disposé à accepter le certificat international et la carte internationale :
- Sur la base de la réciprocité, à condition qu'ils aient été délivrés par les autorités compétentes du pays concerné ;
 - Dans le cas d'un bateau de plaisance d'une longueur de 15 mètres ou plus, ou d'un bateau à moteur pouvant atteindre une vitesse supérieure à 20 km/h, les autorités néerlandaises se réservent le droit de vérifier si le titulaire du certificat international ou de la carte internationale a effectivement passé un examen valable.
- En ce qui concerne les certificats et les cartes internationales délivrés par les autorités néerlandaises, la distinction entre catégories de bateaux de plaisance et entre les différentes zones de navigation s'établira comme suit :
- Catégories de bateaux de plaisance :*
- a) Bateaux de plaisance tenus de détenir un certificat de navigation, selon la loi néerlandaise sur les bateaux de navigation intérieure, à savoir les bateaux d'une longueur de 15 mètres ou plus et les bateaux à moteur pouvant atteindre une vitesse de plus de 20 km/h ;
 - b) Les autres bateaux de plaisance seront exonérés de l'obligation de posséder un certificat de navigation.
- Zones de navigation :*
- I. Les fleuves, les canaux et les lacs aux Pays-Bas ;
 - II. Tous les cours d'eau aux Pays-Bas.

Les certificats et les cartes internationaux, qui seront délivrés par les Pays-Bas aux navigateurs des bateaux de plaisance de la catégorie b), seront valables pour la zone de navigation n° II.

Les quatre fédérations des sports nautiques suivantes sont autorisées à délivrer les certificats internationaux (les cartes internationales) visés par la Résolution n° 14, révisée :

- Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (ANWB) (Fédération royale néerlandaise du tourisme) ;
- Koninklijke Nederlandse Watersport Verbond (KWV) (Fédération royale néerlandaise des sports nautiques) ;
- Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC) (Fédération royale néerlandaise des bateaux à moteur) ;
- Nederlandse Waterskibond (NWB) (Fédération néerlandaise de ski nautique).

⁵⁷ Les dispositions de la note 56 s'appliquent ; les organismes autorisés à délivrer l'ICC visé par la Résolution n° 40 sont :

- le Stichting VAMEX ;
- Koninklijke Nederlandse Toeristenbond (ANWB) (Fédération royale néerlandaise du tourisme) ;
- Koninklijke Nederlandse Watersport Verbond (KWV) (Fédération royale néerlandaise des sports nautiques) ;
- Koninklijke Nederlandse Motorboot Club (KNMC) (Fédération royale néerlandaise des bateaux à moteur) ;
- Nederlandse Waterskibond (NWB) (Fédération néerlandaise de ski nautique).

⁵⁸ La Direction maritime norvégienne (Sjøfartsdirektoratet) est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats.

⁵⁹ Le Gouvernement polonais indique que la Commission nationale de la culture physique et des sports délivre des cartes internationales conformément à la Résolution n° 14, révisée.

⁶⁰ L'autorité compétente et organe approuvé pour la délivrance du certificat ICC est le Comité national de la culture physique et des sports.

⁶¹ Les dispositions de ces Résolutions ont été incorporées à la législation nationale de Roumanie.

⁶² En tant que membre de l'UE, la Roumanie applique la Directive 2006/87/CE et ses révisions en vertu de l'Ordre du Ministre des transports (OMT) n° 1447/2008.

⁶³ Il est prévu que le CEVNI 5 sera intégré dans la prochaine édition des dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube.

⁶⁴ La Résolution n° 40 a été transposée dans la loi nationale par l'OMT n° 534 du 11 août 2016 sur l'approbation du Règlement sur les exigences minimales pour la formation et les conditions d'obtention des certificats internationaux pour les conducteurs de bateau de plaisance. L'Autorité chargée de la navigation (Autoritatea Navala Romana) est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance des certificats.

⁶⁵ Dans le cadre des prescriptions nationales (Registre fluvial russe et Règlement pour la classification et construction des bateaux de navigation intérieure).

⁶⁶ La Résolution n° 24 a été prise en compte lors de l'élaboration de la dernière édition des Règles de navigation sur les voies de la navigation intérieure de la Fédération de Russie. Le processus de l'harmonisation des Règles avec les dispositions du CEVNI est en cours. Les prescriptions spéciales des Règles, qui diffèrent des dispositions du CEVNI, sont énumérées dans le Chapitre 9, « Prescriptions régionales et nationales spéciales ».

⁶⁷ La navigation de plaisance sous pavillon étranger est régie par les textes suivants :

a) Règlement de navigation intérieure de la Fédération de Russie applicable aux voiliers de sport et aux bateaux de plaisance battant pavillon étranger, adopté par le décret gouvernemental de la Fédération de Russie n° 472 du 12 mai 2012 ;

b) Décret gouvernemental de la Fédération de Russie n° 734-p du 5 mai 2012, portant adoption de la liste des ports accueillant les bateaux battant pavillon étranger et de la liste des voies navigables ouvertes auxdits bateaux. Des informations supplémentaires figurent dans ECE/TRANS/SC.3/2015/16.

⁶⁸ S'agissant des Résolutions n°s 13 (révisée), 14 (révisée), 40 et 41, la loi sur la navigation et les ports sur les voies navigables de la République de Serbie (Journaux officiels RS n°s 73/10 et 121/12) ne contient que des dispositions générales, laissant la réglementation détaillée de cette question au code spécifique, étant donné qu'au cours des prochaines années ces questions feront l'objet de nouvelles modifications et de nouveaux amendements (les délais d'adoption du code susmentionné sont stipulés dans les dispositions transitoires et finales du projet de loi).

- ⁶⁹ Les questions qui sont régies par les Résolutions n^{os} 21, 48, 57, 58, 59, 61, 79 et 80, étant donné la portée importante du règlement, sont réglées par la loi sur la navigation et les ports sur les voies navigables de la République de Serbie qui a transposé dans la réglementation nationale les Résolutions de la CEE susmentionnées et, pour ce qui est des lignes directrices et des recommandations concernant l'utilisation des Services d'information fluviale, sur les sources secondaires appropriées de l'acquis communautaire (directive 2005/44/CE et règlements n^{os} 414/2007, 415/2007 et 416/2007 relatifs aux avis à la batellerie).
- ⁷⁰ Avec l'adoption en 2012 du « Code relatif aux qualifications, conditions d'octroi de qualifications et certificats de compétence de membres d'équipage de bateaux de marine marchande de navigation intérieure », la Serbie a commencé à appliquer la Résolution n^o 31.
- ⁷¹ L'ICC est délivré par la capitainerie de Belgrade qui est l'unité locale du Ministère de la construction, des transports et de l'infrastructure de la République de Serbie i conformément à la Résolution n^o 40.
- ⁷² Appliquée en vertu de la législation :
- La loi n^o 338/2000 Coll. sur la réglementation de la navigation intérieure et les amendements à certaines lois et
 - Le décret du Ministère des transports, des postes et des télécommunications de la République slovaque n^o 4052/2010/SCLVD/z.04853-M du 4 février 2010, fixant les détails sur la condition physique technique et la remise en forme opérationnelle des navires, sous réserve de l'inscription et en même temps ne sont pas soumis à la classification obligatoire.
- L'organisme autorisé à délivrer le certificat international pour les bateaux de plaisance en République slovaque est l'Autorité des transports, la branche des transports par voie navigable, l'adresse : Letisko M. R. Štefánika, 823 05 Bratislava, SK, e-mail : plavba@nsat.sk.
- ⁷³ En tant que membre de l'UE, la Slovaquie applique la Directive 2006/87/CE et ses révisions en vertu de la législation :
- La loi n^o 338/2000 Coll. sur la réglementation de la navigation intérieure et les amendements à certaines lois, amendée et
 - Le règlement du gouvernement de la République slovaque n^o 193/2009 Coll. sur l'aptitude technique et la remise en forme opérationnelle des navires, amendé.
- ⁷⁴ Appliquée en vertu de la législation :
- La loi n^o 338/2000 Coll. sur la réglementation de la navigation intérieure et les amendements à certaines lois, amendée,
 - Le règlement du gouvernement de la République slovaque n^o 193/2009 Coll. sur l'aptitude technique et la remise en forme opérationnelle des navires, amendé,
 - La loi n^o 364/2004 Coll. sur les eaux, amendée,
 - L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN),
 - CEVNI 5.
- ⁷⁵ CEVNI 5 est pleinement mise en œuvre par la loi n^o 338/2000 Coll. sur la réglementation de la navigation intérieure et les amendements à certaines lois.
- ⁷⁶ En tant que membre de l'UE, la Slovaquie applique la Directive 96/50/CE et ses révisions en vertu de la législation :
- La loi n^o 338/2000 Coll. sur la réglementation de la navigation intérieure et les amendements à certaines lois, amendée et
 - Le décret n^o 12/2005 Coll. du Ministère des Transports, des postes et des télécommunications de la République slovaque sur les exigences de qualification, la vérification de la compétence des membres d'équipage de navires et des conducteurs de menues embarcations et sur les spécimens des certificats de compétence des membres d'équipage des bateaux, amendé.
- ⁷⁷ Appliquée en vertu de la loi n^o 351/2011 Coll. sur les communications électroniques.
- ⁷⁸ Appliquée en vertu de la législation :
- La loi n^o 338/2000 Coll. sur la réglementation de la navigation intérieure et les amendements à certaines lois, amendée et
 - Le décret n^o 12/2005 Coll. du Ministère des Transports, des postes et des télécommunications de la République slovaque sur les exigences de qualification, la vérification de la compétence des membres d'équipage de navires et des conducteurs de menues embarcations et sur les spécimens des certificats de compétence des membres d'équipage des bateaux, amendé.

Les données sur la carte correspondent au format prévu à l'Annexe III de la Résolution n° 40, à l'exception de l'adresse du titulaire (qui pas indiquée sur la carte) et de la date d'expiration (pas de restriction).

Les certificats de compétence de conducteur de menue embarcation délivrés par l'administration nationale de la navigation sont valables pour la navigation intérieure. Ils sont reconnus par les États étrangers sur la base d'un accord mutuel ou d'après des conditions de reconnaissance mutuelle.

⁷⁹ Les autorités compétentes de la Suisse rappellent qu'elles ont formulé une réserve d'attente à propos de cette Résolution lors de la quarante-huitième session du Comité des transports intérieurs. En effet, bien que le Gouvernement suisse envisage d'introduire les dispositions dans sa législation, il ne pourra le faire avant plusieurs années, compte tenu du délai nécessaire à l'adaptation de la législation nationale et des concordances indispensables pour garantir l'admission du régime international.

⁸⁰ Sur le Rhin, le règlement de police de la navigation du Rhin et le règlement de visite des bateaux du Rhin s'appliquent.

⁸¹ Remplacée par la Résolution n° 40.

⁸² La Résolution n° 40 est appliquée en Suisse depuis le 1^{er} décembre 2007. L'article 91 de l'ordonnance du 8 novembre 1978 sur la navigation dans les eaux suisses (Ordonnance sur la navigation intérieure, ONI) a été modifié de manière à inclure ladite Résolution.

Article 91 : Reconnaissance des documents (extrait de l'article)

1. Celui qui séjourne temporairement en Suisse est autorisé à conduire un bateau suisse de la catégorie pour laquelle il est en mesure de présenter l'un des documents suivants :

- a) Un permis de conduire national ;
- b) Un certificat international délivré sur la base de la Résolution n° 40 de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies.

2. Il est autorisé à conduire son bateau étranger s'il ressort de l'un des documents visés à l'alinéa 1 qu'il est autorisé à conduire ce bateau dans son pays.

3. Pour autant qu'ils aient atteint l'âge minimum fixé à l'article 82, les titulaires de permis bénéficient des dispositions visées aux alinéas 1 et 2.

4. Le certificat international doit être établi selon les modèles 1 ou 2 de l'Annexe 6.

⁸³ Le marquage des signaux lumineux dans les voies de navigation intérieure ukrainiennes a été remplacé conformément à la Résolution 22.

⁸⁴ Les travaux sont en cours pour aligner la réglementation nationale sur le CEVNI 5.

⁸⁵ Concernant l'harmonisation des communications en navigation intérieure, l'Ukraine utilise les phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes, qui ont été utilisées pour la rédaction de la Résolution n° 35 et auxquelles des phrases spécifiques à la navigation intérieure ont été ajoutées.

⁸⁶ Le décret du Ministère des transports n° 686 du 2 février 2004 prévoit que les conducteurs de bateau utilisés exclusivement pour la plaisance, qui ne sont pas soumis aux dispositions de la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, peuvent obtenir un certificat de conducteur de bateau de plaisance pour la conduite des deux catégories de bateaux suivantes :

- Bateaux d'une longueur inférieure à 30 mètres équipés d'un moteur de moins de 750 kWt (1 020 ch) ;
- Bateaux d'une longueur inférieure à 12 mètres équipés d'un moteur de moins de 220 kWt (300 ch).

Le Règlement sur la procédure relative à la délivrance du certificat de conducteur de menue embarcation a été adopté par l'Ordre n° 283 du Ministère de l'Infrastructure ukrainienne du 7 mai 2013, tel que modifié par l'Ordre n° 413 du Ministère de l'Infrastructure ukrainienne du 26 août 2014. L'autorité compétente et organe approuvé pour la délivrance du certificat ICC est le Service d'État de la sécurité des transports de l'Ukraine (Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека)).

⁸⁷ Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord délivre ces certificats par l'intermédiaire de la Royal Yachting Association qui a été tenue dûment informée des dispositions de la Résolution n° 13, révisée, dont elle tient compte dans l'application du système de certification.

⁸⁸ 1. Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord accepte la Résolution n° 40 et ses annexes :

Le certificat de compétence n'est pas requis pour les bateaux de moins de 24 mètres de longueur au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Il n'est donc pas nécessaire d'avoir ce document au Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Si cette législation devait être changée, les certificats reconnus pour les bateaux de plaisance jusqu'à 24 mètres de longueur seraient ceux délivrés conformément à la Résolution n° 40.

2. a) La Maritime and Coastal Agency (MCA) est l'autorité compétente pour l'autorisation et la délivrance de certificats conformément à l'Annexe 2 de la Résolution n° 40. La Royal Yachting Association, British Waterski and Wakeboard, International Yachtmaster Training, et la British Sub Aqua Club ont également été désignées comme organismes habilités à examiner les candidats et délivrer les certificats dans leurs domaines respectifs. De tels certificats ne sont délivrés que lorsque les prescriptions de l'Annexe 1 sont respectées ;

b) Les certificats ne sont délivrés que lorsque le demandeur répond aux critères exigés par l'autorité désignée et a subi un examen établissant sa capacité de conduire un bateau de plaisance après :

i) Avoir démontré en pratique qu'il est capable de conduire le bateau de plaisance en ce qui concerne les aspects mentionnés dans les paragraphes 3.2 et 3.3 de l'Annexe 1 ; et

ii) Avoir subi un examen sur la réglementation pertinente mentionnée dans le paragraphe 3.1 de l'Annexe 1 pour les zones de navigation stipulées sur le certificat.

⁸⁹ Les dispositions de cette Résolution sont acceptables pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique si la recommandation finale du paragraphe 1 signifie que les barges de navire doivent payer les taxes et péages de toute nature qui peuvent être perçus au titre de services rendus ou de facilités accordées sur les voies de navigation intérieure. Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique ne peut accepter une recommandation qui reviendrait à taxer les barges de navire pour atténuer divers problèmes économiques, comme notamment la nécessité de retirer de la circulation des bateaux trop vieux, d'indemniser les propriétaires de bateaux inutilisés en période de fléchissement de la demande, ou de prendre d'autres mesures comparables. Bien que la Résolution ait été élaborée par référence aux voies navigables d'Europe, les services en question sont également fournis, dans les conditions indiquées, sur les voies navigables intérieures des États-Unis d'Amérique. Des milliers de bateaux immatriculés en Europe empruntent et utilisent chaque année les fleuves, rivières, ports et voies navigables des États-Unis d'Amérique, ainsi que les Grands Lacs. Ils sont tenus de payer les péages, droits portuaires et taxes habituelles selon le barème appliqué aux bateaux immatriculés aux États-Unis d'Amérique ou immatriculés à l'étranger, mais ils n'ont rien à verser pour la constitution de fonds qui serviraient à indemniser les propriétaires de bateaux américains partiellement ou totalement inutilisés. Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique considère que cette distinction, qui ne vaut pas seulement pour les barges de navire, est un principe important qui doit être respecté entre partenaires commerciaux dans le cas des bateaux transportant des marchandises d'importation ou d'exportation. Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique demandera des précisions sur cette phrase « que les barges de navire payent les taxes et péages de toute nature applicables sur les voies navigables » à la prochaine réunion du Groupe de travail des transports par voie navigable.

⁹⁰ Appliquée en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 61/2015) et du Règlement d'exécution (UE) n° 909/2013 de la Commission du 10 septembre 2013 et utilisée pour la production de cartes.

⁹¹ Dans les goulets d'étranglements stratégiques sur le Danube la profondeur est assurée par dragage. Un projet est envisagé afin d'améliorer la situation dans le goulet d'étranglement du km 1 921,0 au km 1 873,0.

⁹² Appliquée partiellement en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 61/2015) et utilisée par le Ministère fédéral des transports en tant que directive pour la mise en œuvre des RIS.

⁹³ Il n'y a pas de VTS en Autriche.

⁹⁴ Appliquée en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 61/2015) et du Règlement de la Commission n° 415/2007 tel que modifié par le Règlement n° 689/2012.

⁹⁵ Appliquée en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 61/2015) et du Règlement de la Commission n° 164/2010.

- ⁹⁶ Appliquée en vertu de la législation (Schiffahrtsgesetz, BGBl. I Nr. 62/1997 idF BGBl. I Nr. 61/2015) et du Règlement de la Commission n° 416/2007.
- ⁹⁷ Sur les voies navigables du Bélarus, les VTS sont assurés par la Belorussian Shipping Co., les autorités responsables des voies navigables, et par l'Inspection nationale de la navigation fluviale, sans qu'un centre unique ait toutefois été établi pour ces services.
- ⁹⁸ L'autorité compétente dûment habilitée dans la République du Bélarus à inspecter les bateaux de navigation intérieure est l'Inspection bélarussienne du registre fluvial. Le chapitre 8a de l'Annexe à la Résolution n° 61 sur la prévention de la pollution atmosphérique n'est pas appliqué parce qu'aucun moteur diesel embarqué n'est produit au Bélarus. Le chapitre 8b sur la prévention de la pollution de l'eau n'est que partiellement appliqué. Les bateaux naviguant sur les eaux intérieures bélarussiennes ne sont pas dotés de l'équipement nécessaire au traitement des eaux usées. Ils rejettent par conséquent leurs eaux usées dans les collecteurs urbains. Le chapitre 23 sur l'équipage minimal et les heures de travail et de repos des équipages n'est que partiellement appliqué. L'appendice 3 sur la signalisation de sécurité à utiliser à bord des bateaux de navigation intérieure est appliqué.
- ⁹⁹ Le contenu de la Résolution n° 61 est d'application en transposant la directive 2006/87/CE (Arrêté royal du 19 mars 2009).
- ¹⁰⁰ Résolution n° 80 est appliquée en région flamande.
- ¹⁰¹ Ici, et dans la mesure où d'autres Résolutions relatives aux services d'information fluviale sont concernées (n°s 48, 57 et 58), la Bulgarie applique la législation pertinente de l'Union européenne auxdits services, telle que la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (RIS) harmonisés sur les voies navigables communautaires modifiée par le Règlement (CE) n° 219/2009 du 11 mars 2009 et le Règlement d'exécution (UE) n° 909/2013 de la Commission du 10 septembre 2013.
- ¹⁰² Les bateaux bulgares pour passagers Sofia et Ruse, construits en 1983 à Degendorf (Allemagne), qui naviguent sur le Danube, satisfont du point de vue de la construction (zones de circulation, seuils des portes, hiloires, inclinaison et marches des passerelles de débarquement, protection contre l'incendie) aux exigences du transport des personnes handicapées. Il faut toutefois aménager spécialement un W.-C. et un lavabo, installer une main courante supplémentaire sur les rampes des passerelles de débarquement et prévoir les marquages et indications nécessaires.
- ¹⁰³ Ici, et dans la mesure où la Résolution n° 63 est concernée, la Bulgarie applique les Règlements de la Commission européenne (CE) n°s 164/2010 et 415/2007.
- ¹⁰⁴ Ici, et dans la mesure où la Résolution n° 63 est concernée, la Bulgarie applique les Règlements de la Commission européenne (CE) n°s 164/2010 et 415/2007.
- ¹⁰⁵ Après la réforme de son règlement général de police, la France souhaite mettre en œuvre un guide du balisage en 2014.
- ¹⁰⁶ La France applique les dispositions de la Directive 2006/87/CE et du Règlement de visite des bateaux du Rhin.
- ¹⁰⁷ Les règlements français prévoient la possibilité de transporter un certain pourcentage de personnes handicapées à bord des bateaux à passagers. La disponibilité du matériel requis à bord de ces bateaux est par conséquent envisagée.
- ¹⁰⁸ Le chapitre 23 de l'Annexe à la Résolution n° 61 sur l'équipage minimal et les heures de travail et de repos des équipages correspond aux prescriptions allemandes en la matière et il est donc déjà appliqué. En outre, l'Allemagne a modifié sa législation et, conformément à la section 112(3) n° 2 de l'ordonnance sur les bateaux de navigation intérieure (visites et certificats), reconnaît les livrets de service conformes à l'appendice 5 dont les titulaires, venant d'autres États, sont sur des bateaux étrangers, si l'État d'origine compétent a appliqué la Résolution susmentionnée de la CEE.
- ¹⁰⁹ L'application de la Résolution n° 69 est recommandée par le Gouvernement pour les bateaux neufs et les bateaux reconstruits.
- ¹¹⁰ L'application de la Résolution n° 69 est recommandée par le Gouvernement pour les bateaux neufs et les bateaux reconstruits. Les dispositions de cette Résolution seront prises en considération au moment de la révision des normes sociales et sanitaires, de même que celle de certaines normes techniques, applicables aux bateaux de navigation intérieure en Hongrie.
- ¹¹¹ Le Luxembourg publie les avis à la batellerie sur le portail ELWIS (www.elwis.de).
- ¹¹² Des mesures ont été adoptées en vue d'incorporer dans les prescriptions nationales plusieurs des recommandations qui figurent dans la Résolution. Certaines d'entre elles, notamment celles qui ont trait à la signalisation sonore et optique, y ont déjà été incorporées. Les autres seront appliquées au

cours des travaux de modernisation des bateaux en service et lors de la construction de nouveaux bateaux.

- ¹¹³ Les dispositions de la Résolution n° 69 ne seront appliquées qu'aux bateaux neufs.
- ¹¹⁴ Ici, et dans la mesure où d'autres Résolutions relatives aux services d'information fluviale sont concernées (n°s 48, 57, 58, 63, 79 et 80), la Roumanie applique la législation de l'UE ci-après auxdits services :
- la Directive 2005/44/CE a été transposée dans la loi nationale par l'OMT n° 1057/2007 ;
 - le Règlement de la Commission (CE) n° 415/2007 du 13 mars 2007 ;
 - le Règlement de la Commission (CE) n° 414/2007 du 13 mars 2007 ;
 - le Règlement de la Commission (CE) n° 416/2007 du 22 mars 2007 ;
 - le Règlement de la Commission (UE) n° 164/2010 du 25 janvier 2010 ;
 - le Règlement d'exécution (UE) n° 909/2013 de la Commission du 10 septembre 2013.
- ¹¹⁵ Certaines dispositions de la Résolution n° 61 sont reprises dans les Règles sur la classification et la construction des bateaux de navigation intérieure et dans les Règles sur la prévention de la pollution par les bateaux de navigation intérieure du Registre fluvial russe.
- ¹¹⁶ Les principes de la Résolution n° 69 ont été pris en compte par les dispositions pertinentes de la réglementation nationale de la Fédération de Russie.
- ¹¹⁷ En tant que membre de l'UE, la Slovaquie applique le Règlement de la Commission n° 909/2013 et ses révisions et la Loi n° 338/2000 Coll. sur la réglementation de la navigation intérieure et les amendements à certaines lois, amendée en vertu de la législation.
- ¹¹⁸ Le plan de développement stratégique des infrastructures de transport de la République slovaque en 2020.
- ¹¹⁹ La Loi n° 338/2000 Coll. sur la réglementation de la navigation intérieure et les amendements à certaines lois, amendée.
- ¹²⁰ En tant que membre de l'UE, la Slovaquie applique la Directive 2005/44/CE, ses Règlements de la Commission n°s 414/2007, 415/2007, 416/2007, 164/2010, 990/2013 et la Loi n° 338/2000 Coll. sur la réglementation de la navigation intérieure et les amendements à certaines lois, amendée.
- ¹²¹ En tant que membre de l'UE, la Slovaquie applique le Règlement de la Commission n° 415/2007 amendé par 689/2012 et la Loi n° 338/2000 Coll. sur la réglementation de la navigation intérieure et les amendements à certaines lois, amendée.
- ¹²² En tant que membre de l'UE, la Slovaquie applique le Règlement de la Commission n° 164/2010 et la Loi n° 338/2000 Coll. sur la réglementation de la navigation intérieure et les amendements à certaines lois, amendée.
- ¹²³ En tant que membre de l'UE, la Slovaquie applique le Règlement de la Commission n° 416/2007 et la Loi n° 338/2000 Coll. sur la réglementation de la navigation intérieure et les amendements à certaines lois, amendée.
- ¹²⁴ Pas de goulets d'étranglement en Suisse.
- ¹²⁵ Les dispositions de la Résolution n° 69 s'inspirent largement des règlements en vigueur sur la question pour la navigation du Rhin. Cette Résolution étant fort récente, il n'a cependant pas encore été possible d'intégrer explicitement ces recommandations dans lesdits règlements. Ceci se fera néanmoins lors de prochaines révisions.
- ¹²⁶ Conformément à la Résolution n° 48, l'Ukraine a mis au point un GPS différentiel pour le secteur ukrainien du delta du Danube, qui fera partie d'un service d'information fluviale, qui devrait couvrir le secteur entre la mer du Nord et la mer Noire (Global RIS *COMPRIS*).
- ¹²⁷ Conformément au décret n° 7 du Ministère de l'Infrastructure ukrainienne du 25 février 2011 concernant les mesures pour la mise en œuvre des systèmes d'information fluviale (RIS) des voies navigables de l'Ukraine, des RIS ont été mis en place dans le respect des dispositions de la Résolution n° 57.
- ¹²⁸ L'autorité compétente dûment autorisée en Ukraine à procéder à la visite des bateaux de navigation intérieure est le Registre des bateaux de l'Ukraine. La réglementation nationale du Registre des bateaux de l'Ukraine applicable à la construction et la classification des bateaux de navigation intérieure et aux certificats de bateau incluent les dispositions de l'Annexe de la Résolution n° 61 sur les prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure à l'exception du chapitre 23 (« Équipages »), sauf les sections 23-9, et des Annexes 3 (Signalisation de sécurité) et 5 (Modèle de livret de service) et prévoient la division des voies navigables intérieures en zones navigables 1, 2 et 3 conformément au chapitre premier de

l'Annexe à la Résolution n° 61. Cette réglementation du Registre des bateaux de l'Ukraine incluent, dans la partie relative à la construction et la certification des bateaux, les dispositions de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN). Actuellement l'Inspection ukrainienne sur la sécurité des transports maritimes et fluviaux et le ministère de l'Infrastructure ukrainienne travaillent sur la mise en œuvre dans la législation nationale de l'obligation d'avoir des livret de service pour tous les équipages de bateaux de navigation intérieure conformément à la section 23-4 (livret de service) de la Résolution n° 61, sur l'identification des autorités nationales compétentes et sur la promotion de la reconnaissance de ces livret de service standards ukrainiens dans la navigation internationale.

¹²⁹ Conformément au décret n° 7 du Ministère de l'Infrastructure de l'Ukraine du 25 février 2011 concernant les mesures pour la mise en œuvre des systèmes d'information fluviale (RIS) des voies navigables de l'Ukraine, amendé par le décret n° 53 du 30 janvier 2013, l'équipement pour la transmission des messages électroniques doit respecter les prescriptions de la Résolution n° 60.

¹³⁰ Conformément au décret n° 7 du Ministère de l'Infrastructure de l'Ukraine du 25 février 2011 concernant les mesures pour la mise en œuvre des systèmes d'information fluviale (RIS) des voies navigables de l'Ukraine, amendé par le décret n° 53 du 30 janvier 2013, l'équipement pour la transmission des messages électroniques doit respecter les prescriptions de la Résolution n° 60.

¹³¹ Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord appuie l'application de directives relatives à l'accès des personnes handicapées aux bateaux de passagers. La Communauté européenne a adopté deux directives qui comportent des dispositions régissant l'accès des personnes handicapées. La directive du Conseil 98/18/CE relative aux bateaux nationaux (maritimes) de transport de passagers exige des États membres qu'ils mettent en œuvre un plan d'action en vue d'appliquer les directives de l'OMI concernant les bateaux de transport de passagers d'ici au mois de mai 2005. La directive portant modification de la directive 82/714/CE concernant les bateaux de navigation intérieure contient des prescriptions concernant les secteurs des bateaux utilisés par les personnes à mobilité réduite. Comme il compte de nombreux bateaux dotés d'une double certification (navigation intérieure et navigation maritime), le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord s'efforcera de faire en sorte qu'un seul et même ensemble de directives s'applique à tous les petits bateaux de transport de passagers.