



## Conseil économique et social

Distr. générale  
29 juillet 2011  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail des transports par voie navigable

##### Cinquante-cinquième session

Genève, 12-14 octobre 2011

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

#### **Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et autres questions relatives aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure**

### **Modernisation des exigences en matière de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure**

#### Note du secrétariat

## I. Mandat

1. À sa cinquante-troisième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a adopté la version révisée de la résolution n° 31 (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). À cet égard, le SC.3 a fait observer que la résolution révisée constituerait une contribution utile aux discussions en cours sur la modification de la Directive 96/50/CE, de l'Union européenne, concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté (ECE/TRANS/SC.3/183, par. 15).
2. À sa cinquante-quatrième session, le Groupe de travail a été informé des travaux de la Commission du Danube sur la révision des Recommandations concernant la délivrance des certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure sur le Danube (1995). Il a décidé de maintenir à son ordre du jour le point concernant la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et de suivre tout fait nouveau relatif à la question (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 39).
3. Conformément à cette décision et dans l'objectif susmentionné de contribuer à la révision de la Directive 96/50/CE, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a étudié, à sa trente-huitième session, la question de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau,

ainsi que les travaux en cours au sein des commissions fluviales. Le SC.3/WP.3 a maintenu la question à l'ordre du jour de sa session suivante en vue d'obtenir des renseignements supplémentaires de la part de l'Union européenne sur la révision de cette directive (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/76, par. 25).

4. À sa trente-neuvième session, le SC.3/WP.3 a été informé par la délégation de l'Union européenne que la révision de la Directive 96/50/CE en était au stade de l'évaluation de l'impact et la décision concernant la nécessité ou non de réviser cette directive devrait être prise en septembre 2011. Le SC.3/WP.3 a également été saisi d'une proposition de la Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save) visant à réviser la résolution n° 31 afin d'y introduire plusieurs types de certificat et à remplacer le mécanisme de reconnaissance réciproque, qui repose sur des accords administratifs, par une reconnaissance systématique par tous les pays qui acceptent cette résolution (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/11). Le SC.3/WP.3 a observé que l'introduction de plusieurs types de certificat, ainsi que les modifications majeures qu'il était proposé d'apporter à la nature même de la résolution et aux mécanismes de reconnaissance des certificats que celle-ci prévoit méritaient d'être examinées de manière approfondie, dans le cadre de vastes consultations avec les parties prenantes. À cet égard, le SC.3/WP.3 a pris note des conclusions d'une réunion informelle lors de laquelle la Commission européenne, la CEE et des commissions fluviales ont souligné qu'il importait de collaborer en vue de moderniser les instruments régionaux et internationaux existants ayant trait aux certificats de conducteur et à la navigation intérieure en général. Le SC.3/WP.3 a demandé au secrétariat d'élaborer une note sur la question, qui serait soumise au SC.3 à sa cinquante-cinquième session et serait fondée sur les contributions des délégations, et a décidé de consacrer une partie de sa session suivante (février 2012) à un débat approfondi sur les certificats de conducteur de bateau et d'autres questions étroitement liées (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, par. 14 à 17).

5. Conformément à la décision du SC.3/WP.3, la présente note recense, dans leurs grandes lignes, les travaux prioritaires actuels de la CEE, de l'Union européenne et des commissions fluviales en matière de reconnaissance des certificats de conducteur de bateau<sup>1</sup> et décrit les mesures qui pourraient être prises par le SC.3 pour faciliter la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau dans la région de la CEE et pour étudier d'autres questions relatives aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

## **II. Certificats de conducteur de bateau et autres questions relatives aux qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure: travaux en cours**

### **A. Union européenne**

6. La Directive 96/50/CE du Conseil du 23 juillet 1996 concernant l'harmonisation des conditions d'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure pour le transport de marchandises et de personnes dans la Communauté harmonise les conditions fondamentales d'obtention des certificats nationaux de conduite

---

<sup>1</sup> Cet aperçu général présente les informations communiquées au secrétariat à l'occasion des dernières sessions du SC.3/WP.3 et pendant la réunion informelle tenue le 14 juin 2011, à laquelle ont participé la CEE, la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission du Danube, la Commission du bassin de la Save et une délégation de l'Union européenne.

de bateaux de navigation intérieure entre les différents États membres de l'Union européenne. En outre, la Directive 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 par navigation intérieure établit la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport par navigation intérieure dans les différents États membres de l'Union européenne.

7. Dans sa communication de 2006 sur le Programme «NAIADES» («Navigation intérieure: actions et développement en Europe»), la Commission européenne avait inclus, dans la partie consacrée aux marchés, des mesures législatives pouvant être envisagées à l'avenir sur l'harmonisation des certificats de conducteur de bateau dans l'Union européenne.

8. La Commission européenne procède actuellement à une analyse d'impact de la révision éventuelle de la Directive 96/50/CE, dont les résultats devraient être rendus publics en septembre 2011.

## **B. Commission économique pour l'Europe**

9. L'étude de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau repose principalement sur la résolution n° 31, qui porte adoption des Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international (ECE/TRANS/SC.3/184). Cette résolution définit les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau, décrit les procédures de reconnaissance des certificats et définit le contenu minimal de ces derniers, ainsi que les connaissances professionnelles requises pour leur obtention.

10. Lors de la dernière révision de la résolution n° 31, le SC.3 a souligné que cette résolution avait pour objet de poser le cadre général de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau. Il a spécifiquement salué le rôle des commissions fluviales, qui ont fourni des règlements plus détaillés sur les certificats de conducteur de bateau, ainsi que des règles additionnelles concernant différents types de certificat, des modèles de certificat et des documents connexes comme les certificats médicaux et les certificats d'aptitude à la conduite au radar (ECE/TRANS/SC.3/183, par. 15).

11. Outre la mise à jour de la résolution n° 31, depuis 2009, le SC.3 recueille des informations sur les prescriptions locales se rapportant au contrôle de la connaissance par les conducteurs de bateaux de certains secteurs des voies de navigation intérieure et de leurs capacités de navigation dans ces secteurs. Un rapport sur la question, fondé sur les informations communiquées par les États membres, est soumis chaque année au SC.3.

12. Dans le Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe, adopté récemment par la CEE, il est reconnu que des progrès ont été accomplis en ce qui concerne l'harmonisation des prescriptions minimales de la CEE, de l'Union européenne et des commissions fluviales relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateau, mais qu'il convient de poursuivre les efforts déployés à l'échelle paneuropéenne si l'on veut faire face à la pénurie prévue de main-d'œuvre qualifiée, recenser les obstacles restants et définir des stratégies adaptées (ECE/TRANS/SC.3/189, par. 152). Il est recommandé à la CEE d'appuyer et de promouvoir les travaux menés actuellement par l'Union européenne et les commissions fluviales en vue de faire face aux défis relatifs à la main-d'œuvre et de redorer l'image du transport par voie navigable. En outre, il est recommandé au SC.3 de poursuivre ses travaux sur l'harmonisation des prescriptions relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau et de membre d'équipage, ainsi qu'aux effectifs des bateaux de navigation intérieure, et d'envisager la

création d'un régime juridique paneuropéen dans ces domaines (ECE/TRANS/SC.3/189, par. 219).

## **C. Commissions fluviales**

### **1. Commission centrale pour la navigation du Rhin**

13. Le processus de reconnaissance réciproque, par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), des certificats de conducteur de bateau délivrés par des États non membres de cette commission a été amorcé en 2007 par l'adoption du Protocole additionnel n°7 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin (Convention de Mannheim) et devrait s'achever en 2011. D'ici là, la plupart des pays riverains du Danube auront déposé leur demande visant à ce que les certificats qu'ils délivrent soient reconnus pour la navigation sur le Rhin<sup>2</sup>. La reconnaissance a été accordée, ou va l'être, pour toutes les demandes dont a été saisie la CCNR. Dans la plupart des cas, les États ont légèrement modifié leur législation afin de l'aligner sur les prescriptions applicables à la navigation sur le Rhin. Ce processus de reconnaissance réciproque repose sur un ensemble d'arrangements administratifs, qui prévoient que la CCNR et les autorités nationales compétentes se réunissent régulièrement. La liste des certificats reconnus et des conditions de reconnaissance y relatives est publiée sur le site web de la CCNR.

14. La CCNR étudie également la question de la reconnaissance des livrets de service délivrés par des États, membres ou non de la CCNR, en vue d'assurer que tous les titres soient reconnus sur la base de l'expérience (reconnaissance acquise) et de la formation (reconnaissance en cours).

15. La CCNR a également publié des études approfondies sur les moyens d'établir une équivalence entre les prescriptions actuelles de l'Union européenne et celles applicables à la navigation sur le Rhin. Ces études ont mis en relief un degré élevé d'harmonisation à l'échelle globale, mais des divergences dans la pratique. Les travaux menés par la CCNR sur la reconnaissance réciproque ont montré que les prescriptions applicables dans les pays riverains du Danube étaient plus rigoureuses que les siennes et que celles de l'Union européenne.

16. De l'expérience acquise, ainsi que des enseignements tirés du processus de reconnaissance réciproque, la CCNR a conclu que, dans ce domaine, la question la plus importante n'était pas l'harmonisation, mais la modernisation des prescriptions applicables aux conducteurs de bateau et aux membres d'équipage. Cette modernisation permettrait de tirer profit des progrès techniques et de faire face au problème de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée grâce à la modernisation de la formation professionnelle. La CCNR a conclu également que ce processus de modernisation devait être mis en œuvre en faisant participer l'éventail le plus large possible d'États concernés par la navigation intérieure.

### **2. Commission du Danube**

17. Ces deux dernières années, un petit groupe de travail spécial de la Commission du Danube s'est attelé à la révision des Recommandations concernant la délivrance des certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure sur le Danube (1995). Cette révision a été effectuée en tenant dûment compte de la version révisée de la résolution n° 31 de la CEE, de la Directive 96/50/CE et des règlements de la CCNR.

---

<sup>2</sup> Les pays suivants sont les seuls à ne pas avoir déposé de demande concernant la reconnaissance réciproque: Croatie, Serbie et Ukraine.

18. L'avant-projet de version révisée des Recommandations de la Commission du Danube est conforme aux prescriptions minimales de l'Union européenne, à celles applicables sur le Rhin et à la résolution n° 31. Toutefois, cette proposition fait par ailleurs la distinction entre trois types de certificat, qui, de l'avis des experts de la Commission du Danube, renforceraient la sécurité de la navigation s'ils étaient mis en œuvre pour la navigation sur le Danube et sur d'autres voies navigables européennes.

19. Dans l'attente de la décision qui sera prise concernant la révision de la Directive 96/50/CE, la Commission du Danube, à sa dernière séance plénière (mai 2011), a décidé de reporter la décision relative à la révision de ses Recommandations. De plus, à la trente-huitième session du SC.3/WP.3, elle a proposé la création d'un groupe de travail spécial placé sous les auspices de la CEE, qui serait chargé aussi bien d'étudier la question des certificats de conducteur de bateau que d'élaborer les contributions qui seront apportées lors de la révision de la Directive 96/50/CE (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/76, par. 24). À la trente-neuvième session du SC.3/WP.3, elle a également évoqué la nécessité de poursuivre les travaux sur les certificats de conducteur de bateau et rappelé sa proposition d'établir un groupe de travail commun (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, par. 15).

### **3. Commission de la Moselle**

20. La Commission de la Moselle traite la question des certificats de conducteur de bateau dans son Règlement de police pour la navigation de la Moselle (1995), mais ne délivre pas de certificats spéciaux pour la navigation sur la Moselle. Ses prescriptions sont conformes à celles applicables à la navigation sur le Rhin et, en principe, les certificats reconnus pour la navigation sur le Rhin sont également reconnus pour la Moselle. À l'heure actuelle, la Commission de la Moselle envisage la possibilité d'adhérer à l'accord administratif conclu par la CCNR avec les pays non riverains du Rhin concernant la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau.

### **4. Commission internationale du bassin de la Save**

21. La Commission internationale du bassin de la Save (Commission de la Save) a adopté sa décision n° 32/07 portant adoption des Règles concernant les exigences minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau dans le bassin de la Save. Cette décision est conforme aux règlements en vigueur au sein de l'Union européenne et pour la navigation sur le Rhin, à l'exception de certaines prescriptions locales spécifiques à la navigation sur la Save.

22. Pour la Commission de la Save, plusieurs questions doivent encore être réglées à l'échelle de l'Union européenne ou à l'échelle paneuropéenne, y compris la distinction entre les types de certificat (menues embarcations, secteurs maritimes, etc.) et d'autres éléments pratiques, comme le calcul du temps de navigation. Selon elle, les questions des certificats de conducteur de bateau et des qualifications, en général, devraient être étudiées par l'éventail le plus large possible d'États, qu'ils soient ou non membres de l'Union européenne.

23. À cette fin, lors de la dernière session du SC.3/WP.3, la Commission de la Save a soumis une proposition visant à réexaminer et à étoffer les dispositions actuelles de la résolution n° 31. Elle estime que la modernisation des certificats de conducteur de bateau et des qualifications professionnelles des membres d'équipage devrait être confiée à un groupe conjoint d'experts interorganisations chargé spécifiquement de cette question, à

l'instar du Groupe d'experts chargé du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI)<sup>3</sup>, qui s'occupe des règles de navigation.

### III. Conclusions

24. Comme il est mentionné dans la section précédente, il a été reconnu à maintes reprises par l'Union européenne, la CEE et les commissions fluviales qu'il convenait de moderniser les prescriptions relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateau et d'assurer la reconnaissance des qualifications professionnelles du personnel de la navigation intérieure.

25. Lors d'une réunion informelle spéciale tenue le 14 juin 2011, la Commission européenne, la CEE, la CCNR, la Commission du Danube et la Commission de la Save ont formulé les conclusions suivantes:

a) Il convient de moderniser les instruments régionaux et internationaux existants en matière de certificats de conducteur et de navigation intérieure en général;

b) Un tel processus de modernisation appelle la mise en place d'un mécanisme de coopération régulière (groupe de travail conjoint, etc.), auquel l'ensemble des commissions fluviales et leurs États membres pourraient participer sur un pied d'égalité;

c) Ce processus de modernisation devrait être mis en œuvre en étroite consultation avec la Commission européenne, compte dûment tenu des programmes correspondants de l'Union européenne relevant du Programme d'action «NAIADES»;

d) La CEE et les commissions fluviales devraient élaborer une proposition préliminaire visant à mettre en place un tel mécanisme, après avoir consulté leurs États membres et les autres parties prenantes.

26. Prenant note de ces conclusions et des débats généraux sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite de bateau, le SC.3/WP.3 a décidé de consacrer une partie de sa quarantième session (février 2012) à ces certificats (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, par. 17).

27. En vue de donner des indications supplémentaires au SC.3/WP.3, le Groupe de travail des transports par voie navigable souhaitera peut-être se prononcer sur les questions suivantes:

a) Reconnaître que, s'agissant d'assurer un degré élevé d'harmonisation entre les prescriptions minimales de l'Union européenne, de la CEE et des commissions fluviales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau, la principale question restant à traiter est la modernisation des prescriptions en matière de qualification professionnelle dans le domaine de la navigation intérieure;

b) Donner suite à la proposition des commissions fluviales d'organiser une concertation paneuropéenne sur un tel processus de modernisation et, à cet effet, envisager d'organiser des réunions conjointes entre les différents groupes de travail des commissions fluviales et de la CEE en 2012;

c) Si le mécanisme de réunions conjointes CEE/commissions fluviales s'avère probant, envisager d'officialiser cette coopération en créant un groupe de travail conjoint officiel;

---

<sup>3</sup> Le Groupe de travail conjoint Commission européenne/CCNR sur les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure en est un autre exemple.

d) Informer la Commission européenne au sujet de ce processus et faire en sorte qu'elle y participe activement et étudier comment intégrer cette initiative dans la suite donnée au programme NAIADES.

---