



# Conseil économique et social

Distr. générale  
9 décembre 2014  
Français  
Original: anglais

## 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-sixième session

Genève, 18-20 février 2015

Point 5 de l'ordre du jour provisoire

##### Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et exigences en matière de qualifications professionnelles

dans le domaine de la navigation intérieure:

Troisième réunion du Groupe international d'experts

## Proposition de révision de la Résolution n° 31

### Communication du secrétariat

#### I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément aux activités et résultats escomptés dans le module 5, Transport par voie navigable, paragraphe 5.1, du programme de travail 2014-2015 (ECE/TRANS/2014/23) adopté par le Comité des transports intérieurs le 27 février 2014.
2. À sa quarante-cinquième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a approuvé la proposition du Groupe international d'experts de réviser la Résolution n° 31 afin de l'adapter aux nouvelles exigences. Le Groupe de travail souhaitera peut-être prendre note des propositions relatives à une révision de la Résolution n° 31 présentées par le secrétariat ci-après et baser d'autres modifications sur ces dernières.
3. Comme cela a déjà été spécifié dans le document ECE/TRANS/SC.3/2011/5, le processus d'actualisation devrait être mis en œuvre en étroite consultation avec la Commission européenne, compte dûment tenu des programmes correspondants de l'UE relevant du Programme d'action «NAIADES», notamment en ce qui concerne les critères énoncés dans les tableaux de compétences STCIN (normes en matière de formation et de certification du personnel en navigation intérieure). Les tableaux STCIN, une fois finalisés, pourraient compléter l'annexe II ou être ajoutés dans une troisième annexe.

GE.14-23861 (F) 060115 070115



\* 1 4 2 3 8 6 1 \*

Merci de recycler



## II. Les cadres législatifs dans le contexte paneuropéen

### A. Région de la CEE: Résolution n° 31

4. La Résolution n° 31 pose le cadre général de la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau, en définissant les critères minima régissant la délivrance des certificats. La Résolution a été modifiée en 2009 sur la base de l'analyse comparative des prescriptions en vigueur de l'Union européenne, de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), de la Commission du Danube (DC) et de la Commission de la Save (ECE/TRANS/SC.3/183, par. 15). Cette Résolution est appliquée par les pays suivants: Allemagne, Autriche (partiellement), Bulgarie, Fédération de Russie (partiellement), Finlande, France, Hongrie, Lituanie, Luxembourg, Pologne, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie, Slovaquie et Ukraine (ECE/TRANS/SC.3/2014/12/Rev.1).

5. Il est rappelé qu'une proposition de révision avait déjà été soumise à la trente-neuvième session du SC.3/WP.3 par la Commission de la Save (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/11). Des informations relatives aux travaux de la Commission européenne, des commissions fluviales et des États membres avaient également été publiées sous les cotes ECE/TRANS/SC.3/2011/5 et ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2012/14. Il convient de noter que les dispositions telles qu'elles figurent dans la Résolution n° 31 (et la Directive 96/50/CE) sont, dans une large mesure, basées sur le Règlement des patentes du Rhin de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR).

### B. Union européenne: Directive 96/50/CE du Conseil

6. La Directive du Conseil qui a eu le principal impact direct sur la reconnaissance des certificats de conducteur de bateau est la Directive 96/50/CE 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. Elle a fixé des conditions de base harmonisées pour l'obtention des certificats nationaux de conduite de bateaux de navigation intérieure entre les différents États membres de l'Union européenne. La Directive établit une distinction entre un certificat de type «A», qui est valable pour toutes les voies navigables intérieures ne relevant pas de la réglementation pour la navigation du Rhin, et un certificat de type «B», similaire mais qui n'est pas valable pour les voies navigables à caractère maritime, comme les estuaires<sup>1</sup>.

7. Un Groupe commun d'experts chargé des normes pour les qualifications professionnelles et la formation dans le domaine de la navigation intérieure, mis en place par la Commission européenne, s'est réuni le 6 novembre 2014 pour réfléchir aux orientations à donner à l'initiative de la Commission pour la reconnaissance et l'actualisation des qualifications professionnelles en matière de navigation intérieure.

---

<sup>1</sup> *Source*: Évaluation des directives relatives à l'initiative pour la reconnaissance et l'actualisation des qualifications professionnelles en matière de navigation intérieure (Directives 91/672/CEE et 96/50/CE), rapport pour l'Union européenne, 2014.

### **C. Cadre régional: Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin**

8. La CCNR a adopté le Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN), entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2011. Le RPN englobe tous les règlements existants relatifs au personnel de la navigation sur le Rhin, sur la base des trois textes suivants: i) Règlement relatif à la délivrance des patentes et licences, adopté en juin 2007; ii) chapitre 23 du Règlement de visite des bateaux du Rhin; et iii) Règlement relatif au personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers, adopté en décembre 2004.

9. La CCNR a mis en place un Comité des questions sociales, de travail et de formation professionnelle (STF) et un groupe de travail (STF/G) dont la mission est d'examiner les questions relatives aux équipages et à la formation professionnelle. Leurs domaines de compétence respectifs se divisent en trois grandes catégories: i) activité classique de mise à jour de la réglementation; ii) activité liée à la reconnaissance des titres de navigation; et iii) activité concernant l'évolution des formations et des qualifications<sup>2</sup>.

10. Il convient de noter que la coopération entre la CCNR et la Commission européenne (DG MOVE) a été établie le 22 mai 2013 par un arrangement administratif qui comprend trois principaux domaines de coopération: i) adaptation des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure; ii) actualisation des qualifications professionnelles des membres d'équipage; et iii) observation du marché de la navigation intérieure en Europe.

### **D. Cadre régional: Danube**

11. La Commission du Danube a adopté les Recommandations relatives aux certificats de conducteur de bateau (CD/SES 77/7). Les États membres de la Commission du Danube reconnaissent mutuellement les licences nationales.

## **III. Propositions relatives à une révision de la Résolution n° 31**

### **A. Structure actuelle de l'annexe à la Résolution n° 31**

12. La liste ci-après donne une vue d'ensemble de la structure actuelle de l'annexe à la Résolution n° 31:

#### CHAPITRE 1 – GÉNÉRALITÉS

Article 1.1 – Objet et domaine d'application

Article 1.2 – Définitions

#### CHAPITRE 2 – PRESCRIPTIONS MINIMALES CONCERNANT LA DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS DE CONDUCTEUR DE BATEAU

Article 2.1 – Champ d'application

Article 2.2 – Dispositions générales

Article 2.3 – Dispositions particulières relatives à l'expérience professionnelle

Article 2.4 – Dispositions particulières relatives à l'examen de connaissances professionnelles

Article 2.5 – Renseignements figurant dans le certificat de conducteur de bateau

## CHAPITRE 3 – RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS DE CONDUCTEUR DE BATEAU

Article 3.1 – Acceptation des prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau

Article 3.2 – Reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau

Article 3.3 – Délivrance de certificats de conducteur de bateau aux postulants de moins de 21 ans et reconnaissance de ces certificats

Article 3.4 – Reconnaissance des certificats généraux et des certificats spéciaux de conducteur de bateau

### Annexe I – CONTENU DES CERTIFICATS DE CONDUCTEUR DE BATEAU

### Annexe II – CONNAISSANCES PROFESSIONNELLES REQUISES POUR L'OBTENTION DU CERTIFICAT DE CONDUCTEUR DE BATEAU

- A. Matières générales pour le transport de marchandises et de passagers
- B. Matières spéciales pour le transport de passagers exigées pour la délivrance de certificats spéciaux pour la conduite des bateaux à passagers
- C. Matières complémentaires pour la conduite du bateau au radar
- D. Matières complémentaires pour le transport de matières dangereuses

## **B. Sujets à considérer en vue d'une mise à jour de l'annexe à la Résolution n° 31**

### **a) Gaz naturel liquéfié (GNL)**

13. Ce sujet pourrait être abordé dans l'annexe II, «Connaissances professionnelles requises pour l'obtention du certificat de conducteur de bateau», à la section E, «Matières complémentaires pour le gaz naturel liquéfié». Des compétences particulières sont nécessaires pour conduire des bateaux propulsés au gaz naturel liquéfié. Réglementation, sécurité, maintenance et contrôle des systèmes à gaz naturel liquéfié et scénarios d'urgence pourraient être mentionnés dans cette nouvelle section.

### **b) Simulateurs de navigation**

14. Ce sujet pourrait être abordé à l'article 2.4, «Dispositions particulières relatives à l'examen de connaissances professionnelles». Un examen facultatif sur simulateur pourrait permettre, en cas de réussite du candidat, de réduire l'expérience professionnelle minimale visée au paragraphe c) de l'article 2.2.

15. Les examens sur simulateur sont plus faciles à organiser et moins coûteux, et permettent de reproduire un plus grand nombre de situations auxquelles peuvent faire face les conducteurs et de tester les réactions des candidats en cas de panne du bateau. En outre, ils pourraient être utilisés efficacement pour l'examen des connaissances des prescriptions locales.

16. Si des simulateurs étaient utilisés pour l'évaluation des compétences, il serait nécessaire d'établir une liste des systèmes de simulation certifiés.

c) **Prescriptions relatives à la connaissance des conditions locales**

17. Ce sujet pourrait être abordé aux articles 2.4 et 3.2.2 a). Les propositions faites dans le présent paragraphe s'inspirent des travaux de l'Union européenne et de la CCNR sur la reconnaissance mutuelle des prescriptions relatives à la connaissance des conditions locales. Actuellement, les conducteurs doivent demander des certificats supplémentaires pour pouvoir emprunter certaines voies navigables. Un régime commun pour les sections de fleuves communes aux États membres de la CEE pourrait être établi par les États membres concernés à l'issue d'une procédure de consultation faisant intervenir les autorités compétentes des différents États membres. Les États membres pourraient être habilités à organiser des examens pour toutes les conditions locales dans la région de la CEE et à délivrer l'autorisation de navigation appropriée après validation des connaissances du candidat. L'examen devrait être ouvert à tous les conducteurs au sein de la région de la CEE et non discriminatoire.

18. Le texte ci-après reprend les réflexions actuelles du Groupe commun d'experts chargé des normes pour les qualifications professionnelles et la formation dans le domaine de la navigation intérieure<sup>2</sup>. Le Groupe de travail pourrait débattre de la pertinence de ces éléments:

a) Critères de connaissance des conditions spécifiques

La navigation sur des secteurs fluviaux visés par un ou plusieurs des critères suivants peut être restreinte aux détenteurs de certificats attestant la connaissance des conditions spécifiques:

1. Hydromorphologie du bassin fluvial ou du secteur

Plus précisément, des berges dangereuses, ou des cours d'eau étroits ou dont la hauteur d'eau change rapidement, ou des conditions de hautes eaux particulières, ou diverses combinaisons des éléments cités, si ceux-ci présentent des risques en matière de sécurité.

2. Absence de services appropriés d'information sur les chenaux sur les voies navigables qui présentent des risques pour la navigation en raison de leurs caractéristiques hydromorphologiques (ne concerne pas les canaux par exemple). Les services appropriés d'information sur les chenaux donnent au conducteur suffisamment d'informations sur l'état des chenaux pour lui permettre de naviguer en toute sécurité et peuvent inclure les éléments ci-après:

- Aides visuelles à la navigation (bouées, balises, signaux lumineux, panneaux et cibles réfléchissantes pour radars (réflecteurs radars sur les bouées et les balises, et balises radar aux passages des ouvertures de ponts));
- Service de radiocommunication VHF d'informations sur la navigation;
- Cartes électroniques de navigation du système ECDIS intérieur et avis à la batellerie.

3. Existence d'un règlement local spécifique de circulation justifié par des conditions hydromorphologiques particulières soulevant des problèmes de sécurité.

<sup>2</sup> Document informel sur les orientations de l'initiative de la Commission sur la reconnaissance et l'actualisation des qualifications professionnelles dans la navigation intérieure, Commission européenne (document informel n°2).

b) Une procédure de recensement des sections requérant la connaissance des conditions spécifiques et des prescriptions correspondantes devrait également être examinée (voir document informel n° 2).

### **C. Nature de la révision**

19. Une révision de base consisterait à modifier les annexes actuelles de la Résolution n° 31.

20. Une révision de la Résolution dans son ensemble pourrait également être envisagée. Il s'agirait d'une nouvelle résolution, composée du contenu actuel de la Résolution n° 31 et de la partie non technique du chapitre 23, «Équipages», de la Résolution n° 61 (voir ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2015/2). La nouvelle résolution ne devrait pas, de ce fait, concerner uniquement la délivrance et la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau, mais également fournir un cadre réglementaire plus large, concernant le personnel de la navigation intérieure dans la région de la CEE.

---