



Conseil économique et social

Distr. générale
4 mars 2011
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

Trente-huitième session
Genève, 16-18 février 2011

Rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa trente-huitième session

Table des matières

	<i>Paragraphes</i>	<i>Page</i>
I. Participation	1–3	3
II. Adoption de l'ordre du jour (point 1 de l'ordre du jour).....	4–5	3
III. Élection des membres du Bureau (point 2 de l'ordre du jour)	6	3
IV. Résultats de la cinquante-quatrième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (point 3 de l'ordre du jour)	7	3
V. Session spéciale de rédaction relative au Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe (point 4 de l'ordre du jour).....	8–23	4
A. Chapitre 1: Importance et caractéristiques du transport par voie navigable dans la région de la CEE	10	4
B. Chapitre 2: État actuel du réseau européen de voies navigables d'importance internationale	11	5
C. Chapitre 3: Cadres institutionnel et réglementaire de la navigation intérieure en Europe	12	7
D. Chapitre 4: Perspective paneuropéenne en matière d'efficacité et de viabilité des transports par voie navigable.....	13–15	7

E.	Suite à donner au Livre blanc: Incidences sur les activités du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure	16-23	9
VI.	Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur (point 5 de l'ordre du jour).....	24-25	10
VII.	Code européen des voies de navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour).....	26-34	11
VIII.	Résolution n° 61, «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure» (point 7 de l'ordre du jour).....	35-44	13
A.	Amendements à la section 1-2, «Définitions»	39	14
B.	Dispositions spéciales applicables aux bateaux de navigation fluviomaritimes.....	40	14
C.	Prescriptions techniques minimales relatives à l'équipement électronique installé à bord des bateaux.....	41	14
D.	Autres amendements à la résolution n° 61.....	42-44	14
IX.	Résolution n° 59, «Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables» (point 8 de l'ordre du jour).....	45-47	15
X.	Règles paneuropéennes sur l'avarie commune et sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour)	48-49	15
XI.	Navigation de plaisance (point 10 de l'ordre du jour).....	50-52	16
XII.	Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour).....	53	17
XIII.	Adoption du rapport (point 12 de l'ordre du jour)	54	17
Annexe			
	Décisions prises par le Groupe d'experts du CEVNI lors de sa réunion du 15 février 2011		18

I. Participation

1. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (ci-après le Groupe de travail ou le SC.3/WP.3) a tenu sa trente-huitième session du 16 au 18 février 2011 à Genève.
2. Y ont participé des représentants des pays ci-après: Allemagne, Autriche, Bulgarie, Fédération de Russie, Lituanie, Pays-Bas, République tchèque, Serbie, Slovaquie, Suisse et Ukraine.
3. Ont aussi pris part à la session des représentants des organisations intergouvernementales ci-après: Commission de la Moselle, Commission du Danube et Commission internationale du bassin de la Save. Les organisations non gouvernementales suivantes étaient également représentées: Union européenne de la navigation fluviale (UENF) et IVR (Association internationale pour la défense des intérêts communs des secteurs de la navigation intérieure et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe). Les délégations de l'Union européenne et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) n'ont pas été en mesure de participer à la session.

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

Document: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/75.

4. Le Groupe de travail a **adopté** l'ordre du jour provisoire, tel qu'il a été établi par le secrétariat (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/75).
5. S'agissant du point 12 de l'ordre du jour («Adoption du rapport»), le Groupe de travail a **rappelé** que, comme il est d'usage, seules les décisions qu'il aura prises seront mentionnées dans le projet de rapport qui sera établi par le secrétariat et dont il sera donné lecture à la fin de la session. Un rapport final succinct sera établi par le Président avec le concours du secrétariat et diffusé après la session.

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

6. M. Evgueniy Kormyshev (Fédération de Russie) a été réélu Président pour les trente-huitième et trente-neuvième sessions du SC.3/WP.3.

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

7. Le Groupe de travail a pris note des résultats de la cinquante-quatrième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) et, en particulier, du fait que ce dernier a approuvé les résolutions suivantes, en se fondant sur les propositions formulées par le SC.3/WP.3 à sa trente-septième session:

- a) Résolution n° 67 portant modification de la Résolution n° 22 relative à la signalisation des voies de navigation intérieure (SIGNI) (ECE/TRANS/SC.3/108/Rev.1/Amend.1);

b) Résolution n° 68 portant modification de la Résolution n° 61 sur les Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/172/Amend.3);

c) Résolution n° 69 portant modification de la Résolution n° 25 relative aux Directives concernant les bateaux à passagers également aptes à transporter des personnes à mobilité réduite (ECE/TRANS/SC.3/188);

d) Résolution n° 70 portant modification de la Résolution n° 60 sur les Normes internationales relatives aux avis à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure (ECE/TRANS/SC.3/175/Amend.1);

e) Résolution n° 71 portant modification de la Résolution n° 40 relative au certificat international de conducteur de bateau de plaisance (ECE/TRANS/SC.3/147/Amend.1).

V. Session spéciale de rédaction relative au Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe (point 4 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/1 à 4.

8. Conformément au mandat qui lui avait été confié par le SC.3 à sa cinquante-quatrième session (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 12), le Groupe de travail a examiné la version finale du projet de texte du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe, établi par le secrétariat sur la base du projet approuvé par le SC.3, complété par des observations supplémentaires communiquées par des délégations.

9. Le Groupe de travail a pris note des observations de nature rédactionnelle présentées par les Gouvernements de la Belgique, de la Fédération de Russie, de la Slovaquie, de la Suisse et de l'Ukraine (document informel n° 9 (2011)), ainsi que des observations supplémentaires communiquées par la Fédération de Russie lors de la session.

A. Chapitre 1: Importance et caractéristiques du transport par voie navigable dans la région de la CEE

Document: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/1.

10. Le Groupe de travail a approuvé le projet de chapitre 1, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/1, étant entendu que les modifications suivantes y seraient apportées:

a) Paragraphe 11:

i) *Remplacer* les informations relatives aux caractéristiques du transport par voie navigable en Allemagne, en Belgique, aux Pays-Bas et en Ukraine par les données de 2007;

ii) *Remplacer* les informations relatives aux caractéristiques du transport par voie navigable dans la Fédération de Russie par ce qui suit:

Dans la Fédération de Russie, 153,4 millions de tonnes de marchandises ont été transportées par voie navigable en 2007 (par rapport à 108,9 en 2006), soit un trafic de 86 milliards de tonnes-kilomètres (57,7 en 2006). La part du

transport national s'est établie à 131,6 millions de tonnes (87,9 en 2006) et celle du transport international à 21,8 millions de tonnes (21,8 en 2006).

- b) Paragraphe 14: *modifier* l'avant-dernière phrase comme suit:

À eux seuls, ces quatre pays représentent près de ~~60 %~~ **50 % de l'ensemble du transport par voie navigable en Europe, du volume total de marchandises transportées par voie navigable dans les pays figurant au tableau 3**, Fédération de Russie incluse.

B. Chapitre 2: État actuel du réseau européen de voies navigables d'importance internationale

Document: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/2.

11. Le Groupe de travail a approuvé le projet de chapitre 2, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/2, étant entendu que les modifications suivantes y seraient apportées:

- a) Dans l'ensemble du document: Rappeler aux paragraphes pertinents la longueur totale du sous-réseau telle qu'elle est indiquée aux figures 3, 7, 8, 10 et 12;

b) Dans l'ensemble du document: Dans la version russe, corriger comme suit la traduction du terme anglais «capacity» lorsqu'il s'applique à la flotte: «общая грузоподъемность»; au tableau 5, il devrait être fait mention de «грузоподъемность» et de «мощность главных двигателей»;

- c) Dans l'ensemble du document: Ajouter la référence à la classification des bateaux de navigation intérieure, en particulier pour la flotte rhénane;

- d) Paragraphe 11: À la fin du paragraphe, *ajouter* ce qui suit:

«Par ailleurs, il importe de noter que la liaison en eau profonde entre le Danube et la mer Noire, qui fait partie du couloir de transport international n° 7 et qui a été mise en œuvre par l'Ukraine conformément aux normes juridiques internationales et à la législation nationale pertinentes, est opérationnelle.»;

e) Paragraphe 14: *Remplacer* «Avec le Bug, la Pologne détient la clef de l'interconnexion avec le système des cinq mers de la Fédération de Russie, qui est actuellement isolé» *par* «Avec le Bug, la Pologne peut contribuer à l'interconnexion entre les voies navigables de l'Europe de l'Ouest et celles de la Fédération de Russie. Toutefois, la navigation à courant libre pose de gros problèmes, compte tenu de la diversité des régimes hydrologiques et des profondeurs.»;

- f) Paragraphe 16: À la fin du paragraphe, *ajouter* ce qui suit:

«Dans la perspective de conserver les paramètres relatifs aux chenaux sur toute la longueur du Danube, de façon à permettre à tous les intervenants de la navigation internationale de rentabiliser l'exploitation du fleuve, il est nécessaire que tous les pays intéressés réalisent les travaux de maintien des caractéristiques de navigation de cette voie.»;

- g) Paragraphe 21: À la fin du paragraphe, *ajouter* ce qui suit:

«Il importe de noter par ailleurs que la première phase du projet de liaison en eau profonde entre le Danube et la mer Noire consiste notamment à permettre la circulation vingt-quatre heures sur vingt-quatre des navires de mer, des bateaux de navigation fluvio-maritime et des bateaux et convois de navigation intérieure, ce qui permettra de mettre en place pour le Danube des itinéraires de transport maritime à

courte distance en vue d'établir des interconnexions stables entre l'Europe de l'Ouest et le Moyen-Orient.»;

h) Paragraphe 40: À la fin de l'alinéa *b*, *ajouter* «ou d'augmenter le niveau d'eau du réservoir de Tcheboksary».

i) Paragraphe 42: *Remplacer* le texte actuel par le texte suivant:

«En 2008, 28 215 bateaux étaient inscrits au Registre fluvial russe, dont 1 066 bateaux de navigation fluviomaritime. On comptait 17 694 automoteurs, 10 521 unités non automotrices, 6 807 bateaux à cargaison sèche, 1 705 bateaux-citernes et 1 596 bateaux à passagers. La capacité totale de la flotte s'élevait à 12 033 Mt. L'âge moyen des bateaux de navigation intérieure était de 29 ans et celui des bateaux de navigation fluviomaritime de 28 ans. À compter de 2003, des mesures ont été prises pour renouveler la flotte de façon systématique. Des bateaux ont donc été construits en utilisant des éléments de la flotte en service. En 2007, plus de 2 000 entreprises exerçaient des activités de transport fluvial. Adapter la flotte intérieure aux besoins d'un marché en expansion est une partie intégrante de la stratégie nationale pour le développement du transport par voie navigable.»;

j) Paragraphe 53: À la fin du paragraphe, *ajouter* ce qui suit:

«L'établissement de liaisons de transport entre les bassins fluviaux du Dniepr et de la Daugava, ainsi que du Dniepr, de la Vistule et de l'Oder» est en outre prometteur.»;

k) Paragraphe 56, note de bas de page 12: *Supprimer* «La liaison Váh-Oder (itinéraire E 81) est un autre projet que la Slovaquie continue d'étudier.»;

l) Paragraphe 57, *ajouter* ce qui suit à la fin du paragraphe:

«La tâche prioritaire des autorités slovaques est d'achever la construction du canal de la Váh et, par la suite, de construire la liaison par canal vers l'Oder et, si possible, la Vistule, de manière à constituer une voie navigable internationale E-30 conformément à l'Accord AGN. Cela permettrait d'établir une branche Sud de la liaison par canal mer Baltique-mer Adriatique-Danube le long des corridors intermodaux V et VI. Cette branche Sud relierait directement le Danube aux ports de la Baltique et intégrerait les voies navigables slovaques au réseau de voies navigables du Bélarus, de la Fédération de Russie et de l'Ukraine. La Slovaquie étudie également l'aménagement d'autres voies navigables à l'est du pays (Laborec, Latorica et Bodrog). La navigation sur la Bodrog, avec accès ultérieur à la Tisza en Hongrie, semble possible à terme.»;

m) Paragraphe 60, *ajouter* ce qui suit à la fin du paragraphe:

«La flotte slovaque est principalement affectée au transport de marchandises sur le Danube. En 2009, elle comptait 228 bateaux de navigation intérieure, dont 42 pousseurs, 28 automoteurs, 143 barges de poussage (en majorité du type «Europe II») et 15 bateaux à passagers.»;

n) Paragraphe 81, *remplacer* «sur le canal Bistroe dans le delta du Danube (pour les flux vers et depuis l'Ukraine)» *par* «sur la liaison en eau profonde entre le Danube et la mer Noire, avec utilisation maximale de la capacité naturelle de la partie ukrainienne du Danube, en vue de réaliser la liaison Danube-mer Noire.»;

o) Figure 14: *Ajouter* un texte explicatif sous la carte schématique du réseau AGN;

p) Paragraphe 91: *Modifier* la dernière phrase comme suit:

«Ce bénéfice dépend notamment de la concurrence modale existante et donc de la politique globale des transports, en particulier, en ce qui concerne l'internalisation des coûts externes, ~~comme l'introduction de l'Eurovignette pour le transport routier, qui est à l'étude dans l'Union européenne.~~ **Il apparaît donc nécessaire d'envisager une réforme de la tarification des infrastructures pour le secteur des transports.**».

C. Chapitre 3: Cadres institutionnel et réglementaire de la navigation intérieure en Europe

Document: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/3.

12. Le Groupe de travail a approuvé le projet de chapitre 3, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/3, étant entendu que les modifications suivantes y seraient apportées:

a) Dans la version russe, *corriger* comme suit la traduction de «Institutional and regulatory framework»: «Организационная и нормативно-правовая основа»;

b) Préciser que le chapitre 3 ne porte que sur la partie européenne de la région de la CEE;

c) Paragraphe 41: *Actualiser* les chiffres concernant le statut de l'Accord ADN;

d) Paragraphe 58: *Ajouter* une brève description du projet du Compte de l'ONU pour le développement concernant l'élaboration et la mise en œuvre d'un instrument de surveillance et d'évaluation des émissions de dioxyde de carbone (CO₂) dans les transports intérieurs, dans le cadre de la stratégie d'atténuation des effets des changements climatiques;

e) Annexe: *Actualiser* comme suit les renvois aux instruments de la Commission centrale pour la navigation du Rhin:

i) Point 2.3 (Prescriptions minimales relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateau): «Règlement relatif au personnel de la navigation sur le Rhin (RPN)»;

ii) Point 2.4 (Prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses): «Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), conclu à Genève le 26 mai 2000»;

iii) Point 4.1 (Pollution provenant des bateaux de navigation intérieure): «Règlement de police pour la navigation du Rhin» (chap. 15).

f) Annexe: *Actualiser* comme suit les renvois aux instruments de la Commission de la Moselle:

Point 2.4 (Prescriptions relatives au transport de marchandises dangereuses): «Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), conclu à Genève le 26 mai 2000».

D. Chapitre 4: Perspective paneuropéenne en matière d'efficacité et de viabilité des transports par voie navigable

Document: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/4.

13. Le Groupe de travail a approuvé le projet de chapitre 4, tel qu'il figure dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/4, étant entendu que les modifications suivantes y seraient apportées:

- a) Paragraphe 30:
 - i) À l'alinéa *b*, *remplacer* «effectuées par l'Union européenne et les commissions fluviales» *par* «internationales»;
 - ii) *Ajouter* le nouvel alinéa *d* suivant:
 - «d) Aider les pays à échanger leurs données d'expérience concernant les mesures prises pour faire face aux incidences financières de la modernisation de leur flotte fluviale.»;
- b) Paragraphe 34, alinéa *b*, *remplacer* «Suivre» *par* «Participer aux»;
- c) Paragraphe 38, alinéa *a*, à la fin du paragraphe, *ajouter* «ou une conférence internationale destinée aux pays ayant des intérêts dans le secteur de la navigation intérieure»;
- d) Paragraphe 42, première phrase, *supprimer* «avec détermination»;
- e) *Après* le paragraphe 42, *insérer* un nouveau paragraphe libellé comme suit (et renuméroter les autres paragraphes en conséquence):

«Plusieurs options peuvent être envisagées pour réduire les émissions de CO₂ (amélioration de la conception des bateaux ou création d'un marché des quotas d'émissions de CO₂). Il serait particulièrement important d'appuyer les études ayant pour objectif de recenser les solutions qui existent et de déterminer leur efficacité en matière de réduction des émissions de CO₂. Les intervenants du secteur de la navigation intérieure pourraient ainsi choisir la solution la mieux adaptée à ce mode de transport propre. En outre, il faudrait tenir compte du fait que certaines mesures visant à réduire les émissions d'oxydes de soufre et d'oxydes d'azote (comme la possibilité d'équiper les bateaux de moteurs au gaz naturel liquéfié) nécessitent d'élaborer de nouvelles prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure»;

- f) Paragraphe 44:
 - i) À l'alinéa *b*, après «en collaboration avec» *ajouter* «les États membres.»;
 - ii) *Modifier* la fin de l'alinéa *c* comme suit:
 - «, y compris les travaux de recherche portant sur **les mesures visant à réduire les émissions de CO₂ provenant des bateaux de navigation intérieure et sur** d'autres combustibles susceptibles d'être utilisés par ~~les bateaux de navigation intérieure~~ ce type de bateaux»;
 - iii) *Ajouter* le nouvel alinéa *e* suivant:
 - «e) S'assurer que les mesures visant à réduire l'impact des bateaux de navigation intérieure sur l'environnement sont dûment prises en compte lors de la mise à jour des normes internationales relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure.»;
- g) Paragraphe 53:
 - i) À l'alinéa *a*, après «en particulier», *insérer* «les États membres.»;
 - ii) À l'alinéa *c*, *remplacer* «de la Convention de Budapest de 2001 relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI) et de la CLNI» *par* «des conventions internationales en vigueur dans ce domaine»;
 - iii) *Ajouter* le nouvel alinéa *e* suivant:

«e) Promouvoir l'utilisation des règles paneuropéennes harmonisées relatives au transport de marchandises dangereuses codifiées dans les instruments juridiques de la CEE et, en particulier, l'Accord ADN.».

14. Le Groupe de travail a invité le secrétariat à procéder aux dernières vérifications de nature rédactionnelle des trois versions linguistiques du Livre blanc et de soumettre la version finale du document au Comité des transports intérieurs, afin que celui-ci l'approuve à sa soixante-treizième session, qui se tiendra du 1^{er} au 3 mars 2011.

15. Le Groupe de travail a remercié les délégations, et en particulier les commissions fluviales et la Commission européenne, de leur précieuse contribution à l'élaboration de ce document stratégique qui orientera les travaux du Groupe de travail des transports par voie navigable ces dix prochaines années. Le secrétariat a informé le Groupe de travail que chaque délégation ayant contribué à l'élaboration du Livre blanc serait mentionnée dans la version finale.

E. Suite à donner au Livre blanc: Incidences sur les activités du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure

16. Le Groupe de travail a examiné les incidences des recommandations formulées dans le chapitre IV du Livre blanc sur ses activités futures, en soulignant la nécessité de renforcer la coordination entre la CEE, la Commission européenne, les commissions fluviales et les autres institutions concernées. À cet égard, il a de nouveau insisté sur l'importance de disposer d'un mécanisme efficace de consultation entre la CEE et la Commission européenne, afin de garantir que les États membres de la CEE soient informés en temps opportun des initiatives législatives et des réformes en cours dans l'Union européenne et que les travaux entrepris lors de l'élaboration d'instruments internationaux pertinents ayant trait à la navigation intérieure soient coordonnés. Le SC.3/WP.3 a en conséquence demandé au secrétariat d'établir pour sa trente-neuvième session un projet de déclaration dans laquelle le Groupe de travail des transports par voie navigable inviterait la Commission européenne à présenter régulièrement aux sessions du SC.3/WP.3 et du SC.3 des informations sur ses activités concernant la législation prévue au sein de l'Union européenne dans le domaine de la navigation intérieure.

17. Le Groupe de travail a pris note d'une présentation de l'Union européenne de la navigation fluviale (UENF), dans laquelle celle-ci se félicitait de l'initiative de publier le Livre blanc et soulignait l'importance de celui-ci pour la promotion des transports par voie navigable. Il a pris note également des activités de l'UENF visant à renforcer le rôle de la navigation intérieure dans la politique globale des transports de l'Union européenne. Il a cordialement invité l'UENF à prendre part à ses réunions futures et à présenter des propositions au nom du secteur de la batellerie concernant des activités que le SC.3/WP.3 pourrait entreprendre.

18. Le Groupe de travail a accueilli favorablement la proposition du secrétariat d'organiser une réunion d'experts, d'une durée d'une journée, sur la mise en valeur de l'infrastructure des voies navigables, conformément à la Recommandation n° 1 et compte tenu de la révision en cours de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E («Livre bleu»). La réunion devrait se tenir en marge de la trente-neuvième session du SC.3/WP ou ultérieurement.

19. Le Groupe de travail a invité les délégations et le secrétariat à proposer soit pour la trente-neuvième session du SC.3/WP.3, soit à un stade ultérieur, des mesures permettant de donner suite aux autres recommandations.

20. S'agissant de l'alinéa c de la Recommandation n° 3, le Groupe de travail a poursuivi son débat sur le rôle susceptible d'être joué par la CEE concernant l'exploitation de la future base de données paneuropéenne sur les coques et les navires. Il a pris note de l'exposé présenté par les représentants du projet PLATINA sur les fait nouveaux concernant la version pilote de la base de données européenne sur les coques.

21. Le Groupe de travail a également pris note des informations communiquées par le secrétariat relatives aux résultats des consultations menées avec la Commission européenne et le Bureau du Comité des transports intérieurs, à la demande du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 28). Le secrétariat a souligné qu'un consensus semblait se dégager quant à la valeur ajoutée de la dimension paneuropéenne de cette base de données. Toutefois, il reste encore à déterminer l'entité qui sera chargée de l'exploitation de la base de données sur les coques de l'Union européenne ainsi que les procédures et modalités envisageables pour élargir sa portée à des pays non membres de l'Union européenne.

22. Le secrétariat a estimé que trois questions devraient être examinées quant à la possibilité pour la CEE d'héberger et d'exploiter une telle base de données paneuropéenne. En premier lieu, les prescriptions opérationnelles relatives aux ressources humaines, aux technologies de l'information et aux procédures d'échange de données doivent être définies avec précision. Ensuite, il convient d'examiner la question des arrangements administratifs et juridiques, en se fondant sur les procédures, établies à l'échelle internationale, relatives à l'échange sécurisé de données entre les autorités compétentes, notamment concernant la protection des données. Enfin, il faudrait analyser les incidences financières de l'établissement et de l'exploitation, pendant une période prolongée, d'une base de données paneuropéenne placée sous les auspices de la CEE et établir des procédures adéquates de financement. Le secrétariat a fait observer qu'actuellement, il semble être exclu d'exploiter la base de données proposée avec les ressources du budget ordinaire de la CEE et que des systèmes semblables exploités sous les auspices de la CEE, comme la base de données internationale TIR (ITDB) sécurisée, relative au transit douanier, bénéficiaient de ressources extrabudgétaires.

23. Le Groupe de travail a accueilli favorablement le rapport du secrétariat et a décidé de poursuivre l'étude des conditions dans lesquelles la CEE pourrait héberger la base de données paneuropéenne sur les coques. Le Groupe de travail a demandé au secrétariat d'établir, pour sa trente-neuvième session, une ébauche de note thématique, dans laquelle les questions susmentionnées seraient étudiées de manière plus approfondie et qui, une fois qu'elle aurait été examinée et affinée, pourrait être renvoyée au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) afin que celui-ci l'examine à sa session d'octobre 2011. Le Groupe de travail a remercié le projet PLATINA et le secrétariat d'avoir communiqué les informations générales nécessaires à un débat constructif sur cette question stratégique.

VI. Reconnaissance réciproque des certificats de conducteur (point 5 de l'ordre du jour)

24. Au nom de la délégation de l'Union européenne, le secrétariat a informé le Groupe de travail que la révision 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 était en cours, mais qu'aucune information ne pouvait être communiquée à l'heure actuelle. Le représentant de la Commission du Danube a rendu compte des conclusions de la dernière réunion du Groupe de volontaires de la Commission du Danube chargé d'étudier la question des certificats de conducteur de bateau. Du 1^{er} au 3 février 2011, ce groupe a établi la version définitive du projet de nouvelles recommandations de la

Commission du Danube sur les certificats de conducteur de bateau. Le représentant de la Commission a souligné que les recommandations proposées étaient conformes à la Directive de l'Union européenne, mais qu'elles incluaient une disposition relative à un type supplémentaire de certificat de conducteur de bateau, rendu nécessaire par des pratiques spécifiques de navigation sur le Danube. Le représentant de la Commission internationale du bassin de la Save a rendu compte des activités actuellement mises en œuvre par la Commission en vue de comparer les différents types de certificats de conducteur de bateau existants en Europe, dans l'objectif de réviser les règlements pertinents de la Commission. Les représentants de la Commission du Danube et de la Commission internationale du bassin de la Save ont proposé au Groupe de travail d'établir un groupe de volontaires sur les types de certificats de conducteur de bateau. L'objectif de ce groupe serait de définir une position commune, qui pourrait ensuite être présentée comme la position de la CEE sur la révision en cours de la Directive 96/50/CE. Les représentants de la Commission du Danube et de la Commission internationale du bassin de la Save ont proposé d'organiser la première réunion du Groupe de volontaires pendant la session du Groupe de travail et ont indiqué que les secrétariats des deux commissions étaient disposés à élaborer un document d'information conjoint en vue de cette réunion.

25. Compte tenu de ces débats, le Groupe de travail a décidé de maintenir le point consacré à la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur à l'ordre du jour de sa session suivante et a cordialement invité la délégation de l'Union européenne à rendre compte de la révision de la Directive, de sorte que le Groupe de travail puisse être en mesure d'étudier, de manière productive, comment continuer de stimuler la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur à l'échelle paneuropéenne. Le SC.3/WP.3 a également appuyé la proposition des commissions fluviales d'organiser une réunion spéciale du groupe de volontaires chargé des certificats de conducteur de bateau qui serait couplée avec sa prochaine session. Les commissions fluviales ont été invitées à transmettre le document d'information relatif à cette réunion au plus tard le 31 mars 2011. Le Groupe de travail a également demandé au secrétariat d'informer la Commission européenne de cette décision et de l'inviter à participer à la réunion prévue du Groupe de volontaires chargé des certificats de conducteur de bateau.

VII. Code européen des voies de navigation intérieure (point 6 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/5.

26. Le Groupe de travail a été informé que le Groupe d'experts du CEVNI a tenu ses douzième et treizième sessions le 10 décembre 2010 et le 15 février 2011, respectivement.

27. Le Groupe de travail a pris note de la présentation faite par le secrétariat, en collaboration avec le Groupe d'experts du CEVNI, sur les travaux menés actuellement ou prévus ayant trait au CEVNI. Il a indiqué apprécier ces informations sur l'utilisation du CEVNI et son nouveau chapitre 9. Le Groupe de travail a fait sienne la méthode proposée pour les activités actuelles et futures relatives au CEVNI et, en particulier, les éléments suivants:

a) Établissement prévu du nouveau chapitre 9 modifié sur la base des informations communiquées par les pays en réponse au questionnaire de 2010 sur le CEVNI (publié dans le document informel n° 1);

b) Invitation aux gouvernements et aux commissions fluviales à mettre, autant que faire se peut, leurs réglementations en conformité avec les dispositions de la quatrième édition révisée du CEVNI et à réduire autant que possible les dérogations au Code et aux prescriptions supplémentaires;

c) Coordination entre les amendements futurs aux règlements des commissions fluviales et ceux qui seront apportés au CEVNI;

d) Poursuite des travaux visant à assurer la cohérence entre les différentes versions linguistiques du CEVNI et élaboration de la version allemande.

28. Le Groupe de travail a appuyé la proposition du secrétariat de rédiger, pour la cinquante-cinquième session du Groupe de travail des transports par voie navigable, une note sur les activités futures et sur le rôle du CEVNI, en se fondant sur cette présentation. Il a été demandé au secrétariat d'élaborer un projet de note en vue de la trente-neuvième session du Groupe de travail. Celui-ci s'est également félicité des informations communiquées par l'Autriche, la Commission du Danube et la Commission internationale du bassin de la Save sur les principaux progrès accomplis en ce qui concerne l'harmonisation de leurs règlements avec la quatrième édition révisée du CEVNI.

29. Le Groupe de travail a examiné les nouveaux amendements qu'il est proposé d'apporter au CEVNI, tels qu'ils sont présentés dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/5, en tenant compte des observations formulées par la Fédération de Russie dans le document informel n° 8, ainsi que des autres observations du Groupe d'experts du CEVNI.

30. S'agissant de l'amendement à l'article 1.08 proposé au paragraphe 6 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/5, le Groupe de travail a invité le Groupe de volontaires chargé de la résolution n° 61 à envisager d'introduire le texte proposé dans l'article correspondant de la résolution n° 61. Il a également invité les délégations à se prononcer, avant sa prochaine session, sur la nécessité ou non de reproduire ce texte dans l'article 1.08 du CEVNI avant le 15 mars 2011.

31. Le Groupe de travail a modifié comme suit les propositions présentées dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/5:

a) Au paragraphe 10 concernant l'amendement qu'il est proposé d'apporter à l'article 3.12, dans la version russe, remplacer «мачтовый» par «топовый»;

b) En ce qui concerne le projet de libellé révisé de l'article 4.07:

i) Réviser le paragraphe 3 en tenant compte des observations formulées par la Fédération de Russie dans le document informel n° 8 et des autres observations qui seront communiquées par des délégations au secrétariat le 31 mars 2011 au plus tard;

ii) Modifier le paragraphe 6 comme suit:

«Au cours du déplacement sur le secteur de fleuve **où, conformément aux dispositions du** ~~visé au~~ paragraphe 3, **l'autorité compétente exige que le bateau soit équipé d'un transpondeur AIS Intérieur**, il est nécessaire de transmettre au moins les informations suivantes, ~~conformément à la section 2 de la norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables.~~»;

iii) À la fin de l'alinéa *d*, ajouter «ou numéro OMI».

c) Dans la proposition d'amendement à l'article 6.01, présentée au paragraphe 12:

i) *Ajouter* la proposition visant à remplacer le titre de l'article par «Définitions et champ d'application»;

ii) Dans le texte russe, *remplacer* «конвоям» par «составам»;

d) Modifier comme suit le projet de nouvelle phrase à ajouter à l'article 6.04, tel qu'il figure au paragraphe 14:

«Sauf prescription contraire, cette règle s'applique également sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis.»;

e) Supprimer la proposition de modification de l'article 6.21 présentée au paragraphe 15;

f) Compte tenu de la proposition visant à modifier le chapitre 10 pour l'aligner sur la Convention de 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure, le Groupe de travail a prié le secrétariat d'envisager la possibilité de fournir la traduction du texte de ladite convention en anglais et en russe.

32. Le Groupe de travail a remercié la Fédération de Russie de ses observations constructives et a invité les autres délégations à faire part de leurs observations relatives aux amendements à l'étude le 31 mars 2011 au plus tard. Il a demandé au secrétariat d'élaborer la version actualisée des propositions d'amendement pour sa trente-neuvième session.

33. Le Groupe de travail s'est déclaré très satisfait du travail accompli par le Groupe d'experts du CEVNI en ce qui concerne l'élaboration de nouveaux amendements au CEVNI et du fait que le Groupe ait pris en compte, en temps opportun, les observations des autres délégations.

34. Enfin, le Groupe de travail a noté que les affiches en anglais, en français et en russe relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables, fondées sur les annexes 7 et 8 du CEVNI, ont été achevées. Il a félicité la Direction serbe des voies navigables de son initiative d'élaborer ces précieux outils de sensibilisation et a invité le secrétariat à imprimer l'affiche, de préférence en format A2, pour sa prochaine session, ainsi que celle du Comité des transports intérieurs, et de la mettre à disposition des délégations sous forme électronique.

VIII. Résolution n° 61, «Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure» (point 7 de l'ordre du jour)

35. Le Groupe de travail a été informé par le secrétariat que la première édition révisée de la résolution n° 61, dans laquelle les amendements n°s 1 à 3 ont été intégrés, a été établie dans sa version définitive. Les exemplaires imprimés devraient être disponibles pour la trente-neuvième session du Groupe de travail.

36. Le Groupe de travail s'est réjoui d'apprendre qu'après deux ans d'interruption pour des difficultés de nature structurelle, le Groupe d'experts volontaires sur la résolution n° 61 (ci-après le Groupe de volontaires) avait été en mesure de tenir sa troisième réunion du 7 au 9 décembre 2010 et de mener à bien les tâches qui lui avaient été confiées par le Groupe de travail. Le représentant de la Fédération de Russie a présenté les principaux résultats de cette réunion et a renvoyé les délégations au compte rendu, publié dans le document informel n° 6. Le Groupe de travail a remercié les pays et les commissions fluviales qui ont participé à cette réunion. Il a également remercié le Registre fluvial russe d'avoir accueilli la réunion.

37. Le Groupe de travail a été informé que le Groupe de volontaires prévoyait de tenir sa prochaine réunion à la fin du mois de mars 2011 à Bruxelles. Il a cordialement invité les

États membres intéressés, la Commission européenne et les commissions fluviales à participer à cette réunion, ainsi qu'aux réunions futures du Groupe.

38. Le Groupe de travail a étudié d'autres amendements à la résolution n° 61, en tenant dûment compte des derniers amendements apportés par l'Union européenne à la Directive 2006/87/CE établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et des recommandations pertinentes formulées par le Groupe de volontaires à sa réunion de décembre 2010.

A. Amendements à la section 1-2, «Définitions»

39. Le Groupe de travail a fait sienne la recommandation du Groupe d'experts volontaires visant à réviser de manière systématique les définitions de la section 1-2, parallèlement à la révision des sections pertinentes de la résolution, comme le chapitre 6 («Installations de gouverne»). Le Groupe de travail s'est félicité de l'intention du Groupe d'élaborer une proposition relative à la version révisée du chapitre 1-2, en tenant compte des observations déjà communiquées par les délégations. Le Groupe de travail a décidé de maintenir ce point à l'ordre du jour et d'inviter le Groupe d'experts volontaires à soumettre sa proposition au secrétariat, dès qu'elle aura été élaborée.

B. Dispositions spéciales applicables aux bateaux de navigation fluviomaritime

40. Le Groupe de travail a été informé que le Groupe d'experts volontaires avait passé en revue le projet de chapitre 20B à sa dernière réunion (décembre 2011) et qu'il prévoyait d'en établir la version définitive à sa quatrième réunion, qui aurait lieu en mars 2011. Le Groupe de travail a invité le Groupe d'experts volontaires à soumettre sa position le 5 avril 2011 au plus tard, de façon que le secrétariat puisse élaborer le projet de proposition concernant le chapitre 20B pour la trente-neuvième session du Groupe de travail.

C. Prescriptions techniques minimales relatives à l'équipement électronique installé à bord des bateaux

41. Le Groupe de travail s'est réjoui d'apprendre qu'à sa dernière réunion, le Groupe d'experts volontaires avait élaboré un projet de proposition concernant les prescriptions techniques minimales relatives à l'équipement électronique installé à bord des bateaux. Le texte de cette proposition était présenté à l'annexe du document informel n° 6. Le Groupe de travail a invité les délégations à communiquer leurs observations y relatives le 15 mars 2011 au plus tard et a demandé au secrétariat d'établir une proposition d'amendement officielle, en se fondant sur le document informel et sur les contributions des délégations, et de la lui soumettre à sa trente-neuvième session.

D. Autres amendements à la résolution n° 61

42. Notant que la Directive 2006/87/CE prévoit la possibilité, pour les autorités nationales et régionales, d'autoriser des dérogations à l'application de la Directive, le Groupe de travail a fait sien l'avis du Groupe de volontaires selon lequel il pourrait être utile de recueillir des informations sur les dérogations existantes à l'échelle nationale et régionale à l'application de cette directive. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de prendre contact avec la Commission européenne afin d'obtenir ces informations.

43. Le Groupe de travail a également approuvé la conclusion du Groupe de volontaires selon laquelle rien ne justifiait de transférer les prescriptions relatives aux personnes à mobilité réduite, qui figurent déjà au chapitre 15, dans un chapitre, voire un document distinct, car cela entraverait les travaux en cours visant l'harmonisation avec la Directive 2006/87.

44. Enfin, le Groupe de travail a approuvé la décision du Groupe de volontaires chargé de la résolution n° 61 d'élaborer des propositions d'amendement au chapitre 17 (Dispositions particulières pour les engins flottants) et au chapitre 18 (Dispositions spéciales pour les bâtiments de chantier). Le Groupe de travail a invité le Groupe à soumettre des propositions à une session ultérieure.

IX. Résolution n° 59, «Directives relatives à la signalisation et au balisage des voies navigables» (point 8 de l'ordre du jour)

Document: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/6.

45. Le Groupe de travail a pris note de l'exposé présenté par la Commission internationale du bassin de la Save sur l'objectif et la portée de la révision de la Résolution n° 59. Il a pris note également de la proposition officielle d'amendement figurant dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/6, ainsi que de la proposition de texte relative au projet de résolution révisée, publiée dans le document informel n° 3 en anglais et en russe.

46. Le Groupe de travail a constaté le travail remarquable effectué par la Commission de la Save en ce qui concerne l'élaboration de la première ébauche du projet de résolution révisée et a remercié la Commission de sa précieuse contribution et de son engagement à poursuivre la révision. Il a approuvé, dans son principe, le concept sous-tendant les modifications proposées, tout en notant qu'il convenait de poursuivre les travaux sur le projet de proposition afin de trouver des solutions aux problèmes de fond et aux questions de nature rédactionnelle.

47. En conséquence, le Groupe de travail a invité les délégations à faire part, le 31 mars 2011 au plus tard, de leurs observations sur la première version de la Résolution n° 59 révisée, telle qu'elle figure dans le document informel n° 3, et a invité le secrétariat à lui soumettre une version actualisée de cette proposition à sa trente-neuvième session.

X. Règles paneuropéennes sur l'avarie commune et sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (point 9 de l'ordre du jour)

Documents: ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7, ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/8.

48. Le Groupe de travail a pris note de la déclaration de la Serbie et de l'IVR dans laquelle ces dernières prônent l'établissement de règles paneuropéennes sur l'avarie commune. Il s'est déclaré favorable à l'idée d'une norme paneuropéenne dans ce domaine important, telle qu'elle est présentée dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/7, et a remercié la Serbie et l'IVR d'avoir jeté les fondements des débats futurs. Le Groupe de travail a observé que tant les dispositions fondamentales que la forme juridique d'un tel instrument devraient faire l'objet d'un examen approfondi de la part des gouvernements. En conséquence, il a demandé aux délégations de consulter les autorités compétentes de leur pays sur le contenu des règles proposées, ainsi que sur la possibilité de les présenter sous forme d'un instrument du SC.3, et de faire part de leur position le 31 mars 2011 au plus tard. Le Groupe de travail a prié le secrétariat de soumettre une version actualisée de la

proposition et a invité les délégations à communiquer leur position à sa trente-neuvième session. Il a en outre été informé par l'IVR que le nom officiel de l'association avait été modifié et que dans le projet de résolution, il convenait de renvoyer à l'Association internationale pour la défense des intérêts communs des secteurs de la navigation intérieure et de l'assurance et pour la tenue d'un registre des bateaux intérieurs en Europe.

49. Le Groupe de travail a été informé des progrès accomplis en ce qui concerne la révision de la Convention de Strasbourg de 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI), effectuée par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR). Deux réunions de la CCNR ont eu lieu à l'automne 2010 en vue de préparer la prochaine réunion d'experts gouvernementaux, qui se tiendra à Strasbourg le 31 mars 2011. Lors de ces réunions, les États membres de la CCNR ont décidé, d'un commun accord, de proposer notamment que le processus de révision aboutisse à une version révisée de la Convention, et non un protocole additionnel, comme cela avait été envisagé précédemment. La dernière réunion a eu lieu après la publication du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/8 et le projet officiel de version révisée de la Convention, sur lequel seront fondés les débats le 31 mars 2011, sera bientôt communiqué au secrétariat de la CCNR. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat d'avoir diffusé ces informations et fourni les documents en russe, et a encouragé les délégations à participer à la dernière réunion préparatoire le 31 mars 2011. Le secrétariat de la CEE a rappelé que les renseignements relatifs à la révision de la CLNI sont diffusés par la CEE à des fins d'information uniquement et que pour tous les documents et informations officiels, les délégations devraient contacter la CCNR.

XI. Navigation de plaisance (point 10 de l'ordre du jour)

50. Le Groupe de travail a noté que, comme il en avait été chargé à la trente-septième session, le secrétariat avait commencé à rassembler des informations sur les actes juridiques nationaux régissant la navigation des bateaux de plaisance sur les voies navigables nationales et sur la façon de se procurer ces lois. Toutefois, à l'heure actuelle, seuls quelques rares pays avaient communiqué ces informations. Le Groupe de travail a invité les délégations à transmettre ces informations le 31 mars 2011 au plus tard, afin que le secrétariat puisse publier les résultats préliminaires de l'enquête avant sa trente-neuvième session.

51. Le Groupe de travail a également été informé que la version révisée de la Résolution n° 40 avait été publiée par le secrétariat sous la cote ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.1 et qu'un exemplaire sur papier serait adressé aux organes nationaux chargés de la délivrance des certificats de compétence dont le nom figure sur la liste de l'annexe IV.

52. À cet égard, le Groupe de travail a également examiné la communication du Comité Offshore de la South African Sailing (SAS) concernant l'application possible de la Résolution n° 40 par l'Afrique du Sud, présentée dans le document informel n° 7. Dans cette communication, la SAS informe la CEE que l'Afrique du Sud envisage d'accepter la Résolution n° 40, mais demande si le fait de limiter à trois mois la reconnaissance des certificats internationaux de conducteur de bateau de plaisance était compatible avec les dispositions de cette Résolution. La délégation autrichienne a rappelé au Groupe de travail que, aux termes de la version actuelle de la Résolution n° 40, il incombait aux gouvernements de définir les conditions régissant la délivrance et l'acceptation de certificats internationaux de conducteur de bateau de plaisance étrangers, en particulier lorsqu'il s'agit des nationaux de l'État considéré. Le Groupe de travail a pris note de la position de l'Autriche et a invité les autres pays et l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) à faire part de leur avis sur la question le 31 mars 2011 au plus tard,

afin que le secrétariat puisse répondre à la question posée par la South African Sailing en tenant compte des observations qu'il aura reçues.

XII. Questions diverses (point 11 de l'ordre du jour)

53. Le Groupe de travail a pris note de la proposition de la Fédération de Russie (document informel n° 4) visant à élaborer des recommandations relatives aux identités dans le service mobile maritime. En raison de la soumission tardive de cette proposition, le Groupe de travail a invité les délégations à étudier la méthode proposée et à faire part de leur position préliminaire le 31 mars 2011 au plus tard, afin que le secrétariat puisse présenter une proposition officielle sur la question à sa trente-neuvième session.

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

54. Conformément à la pratique établie, le Groupe de travail a adopté la liste des décisions qu'il a prises à sa trente-huitième session, en se fondant sur le projet établi par le secrétariat. Le Groupe de travail a remercié le secrétariat d'avoir soumis, lors de cette session, des documents de très grande qualité et d'avoir présenté des initiatives utiles concernant l'orientation et la portée de ses travaux.

Annexe

Décisions prises par le Groupe d'experts du CEVNI lors de sa réunion du 15 février 2011

1. Le Groupe d'experts du CEVNI a tenu sa treizième réunion le 15 février 2011, immédiatement avant la trente-neuvième session du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) (16-18 février 2011)¹.

2. Ont participé à la réunion M. R. Vorderwinkler (Autriche), M^{me} N. Dofferhoff (Pays-Bas), M^{me} A. Jaimurzina (secrétariat de la Commission pour l'Europe), M. P. Margic (Commission du Danube), M. Ž. Milkovic (Commission internationale du bassin de la Save) et M^{me} V. Tusseau (Commission de la Moselle). En raison d'un empêchement de dernière minute, M. G. Pauli (Commission centrale pour la navigation du Rhin) n'a pu assister à la réunion. Il a envoyé sa contribution par courrier électronique le 14 février 2011.

3. Les points suivants ont été examinés:

- a) Adoption du compte rendu de la réunion précédente;
- b) Échange général d'informations;
- c) Examen des observations sur les modifications qu'il est proposé d'apporter au CEVNI;
- d) Nouveaux amendements au CEVNI;
- e) Établissement de la version finale de l'exposé sur le processus de mise en œuvre du CEVNI qui sera présenté au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure à sa trente-huitième session;
- f) Réunion suivante.

A. Adoption du compte rendu de la réunion précédente

4. Le Groupe a adopté le compte rendu de sa douzième réunion tenue à Strasbourg (France), tel qu'il figure dans le document CEVNI EG/2011/1.

B. Échange général d'informations

5. Les membres du Groupe ont échangé des informations sur les travaux en cours portant sur le CEVNI. M^{me} A. Jaimurzina et M^{me} V. Tusseau ont rendu compte des travaux d'élaboration de la version allemande du Code. Le projet de chapitres 1 à 8 a été établi dans sa version définitive par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), la Commission de la Moselle et la CEE lors de la réunion précédente, les 8 et 9 février 2011. La réunion suivante, pendant laquelle l'ensemble du texte sera examiné, y compris les

¹ Il a été rappelé qu'à sa cinquante-troisième session le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) avait décidé de conserver le groupe de travail informel sur le CEVNI, qu'il avait renommé «Groupe d'experts du CEVNI» et qui devait être composé de représentants des commissions fluviales et des gouvernements intéressés. Il avait chargé ce groupe de surveiller la mise en œuvre du nouveau texte du Code par les gouvernements et les commissions fluviales et d'examiner les futures propositions d'amendement au Code (ECE/TRANS/SC.3/183, par. 13).

annexes, devrait se tenir le 22 août 2011. En marge de ces travaux, le secrétariat de la CEE prévoit de publier un rectificatif supplémentaire à la quatrième édition révisée du CEVNI afin de corriger les erreurs de traduction relevées. En conséquence, il est prévu qu'une version alignée de la quatrième édition révisée du CEVNI en allemand, en anglais, en français et en russe soit prête pour la cinquante-cinquième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) de la CEE. L'établissement de la version définitive du texte allemand permettra de mener à terme la comparaison entre le CEVNI et les règlements de la CCNR et de la Commission de la Moselle.

6. M^{me} A. Jaimurzina a indiqué que des informations relatives à l'application du CEVNI, communiquées par l'Allemagne, le Bélarus, la Bulgarie, la Fédération de Russie, la Lituanie, les Pays-Bas, la Serbie, la Slovaquie et les commissions fluviales étaient présentées dans le document informel n° 1, qui est soumis au SC.3/WP.3 à sa trente-huitième session. M. P. Margic a précisé que la Commission du Danube avait recueilli des informations sur les différences entre les Dispositions fondamentales relatives à la navigation sur le Danube (DFND) et le CEVNI, qui seraient communiquées au secrétariat de la CEE avant la prochaine session du SC.3/WP.3.

C. Examen des observations sur les modifications qu'il est proposé d'apporter au CEVNI

7. Le Groupe a pris note des observations de la Fédération de Russie sur les modifications au CEVNI proposées par le Groupe d'experts du CEVNI dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/5 (CEVNI EG/2011/4 ou document informel n° 8 du SC.3/WP.3 (2011)), ainsi que des observations de la CCNR, communiquées par M. G. Pauli.

8. Le Groupe a constaté que le nouveau paragraphe 4 proposé pour l'article 1.08 traitait, dans une certaine mesure, des prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure. Toutefois, il a décidé que cette disposition portait également sur l'exploitation du bateau et que le conducteur était tenu d'assurer qu'un nombre suffisant d'équipements de sauvetage rigides pour enfant se trouve à bord en tous temps. Le Groupe a noté que la CCNR était également de cet avis et que, pour ce motif, elle avait inclus ces prescriptions relatives aux gilets de sauvetage dans l'article 1.08 du Règlement de police pour la navigation du Rhin et dans le Règlement de visite des bateaux du Rhin. En conséquence, le Groupe a recommandé au SC.3/WP.3 d'adopter la modification qu'il est proposé d'apporter à l'article 1.08, tel qu'elle est présentée au paragraphe 6 du document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/5, et d'envisager d'inclure une disposition analogue dans la résolution n° 61.

9. S'agissant de l'article 3.12, le Groupe a approuvé la proposition de la Fédération de Russie de corriger la traduction de l'expression «masthead light», qui devrait être «топовый огонь» en russe.

10. S'agissant de l'article 4.07:

a) Le Groupe a pris note de la réserve formulée par la CCNR concernant cette proposition et a invité la CCNR à justifier sa position, afin que les préoccupations exprimées par les États membres de la CCNR puissent être prises en compte. M^{me} N. Dofferhoff a expliqué la position des Pays-Bas et les réserves formulées lors de la réunion de la CCNR;

b) Le Groupe a pris note de la proposition de la Fédération de Russie d'exclure du paragraphe 3 du projet de texte révisé de l'article 4.07 les navires de mer équipés d'AIS de classe A conformément aux normes de l'OMI. M. R. Vorderwinkler a rappelé que la

nouvelle version de l'article 4.07 n'avait pas pour objectif de recenser les bateaux soumis à l'obligation d'être équipés d'un système AIS Navigation intérieure et que les autorités compétentes avaient la prérogative de dresser une telle liste de bateaux ou de secteurs. M^{me} A. Jaimurzina a observé que la formulation actuelle du paragraphe 3 pourrait induire en erreur, car il y est fait mention de l'autorité compétente, alors que les chapitres 1 à 8 du CEVNI traitent des obligations des conducteurs de bateau et des membres d'équipage. Elle a indiqué qu'une préoccupation de même nature avait été formulée par M. G. Pauli, selon qui les chapitres 1 à 8 ne devraient pas inclure d'obligations incombant aux autorités compétentes. Elle a proposé de reformuler le paragraphe 3 comme suit: «Tous les bateaux devraient être équipés d'un AIS Navigation intérieure si les autorités compétentes l'exigent.». Le Groupe a décidé de réviser le paragraphe 3 (et l'alinéa g du paragraphe 6, en conséquence), en se fondant sur ce débat et sur les échanges de vues qui auront lieu lors de la session du SC.3/WP.3, et de présenter une proposition révisée à l'occasion de sa prochaine session;

c) Le Groupe a approuvé la proposition de la Fédération de Russie de modifier le début du paragraphe 6. M^{me} N. Dofferhoff l'a informé que lors des débats tenus au sein de la CCNR, certaines délégations avaient quelques réticences quant à la liste des informations à communiquer, présentée aux alinéas *a* à *n* du paragraphe 6. Le Groupe a invité la CCNR à lui communiquer des renseignements plus détaillés concernant ces observations aussi rapidement que possible;

d) Le Groupe a approuvé la proposition de la Fédération de Russie d'inclure le numéro OMI à l'alinéa *d* du paragraphe 6 (le numéro ENI temporaire n'étant plus assigné, il n'a plus lieu de figurer à cet alinéa).

11. S'agissant de l'article 6.01, le Groupe a pris note de la proposition de la Fédération de Russie d'ajouter le texte proposé en tant qu'article distinct, mais a estimé que cela entraverait la concordance actuelle entre les numéros des articles du CEVNI et ceux des règlements et recommandations des commissions fluviales. Le Groupe a accepté de remplacer, dans la version russe, le terme «конвой» par «состав».

12. S'agissant de l'article 6.04, le Groupe a fait sienne l'observation de la Fédération de Russie et a décidé de modifier le texte proposé comme suit: «Sauf prescription contraire, cette règle s'applique également sur les voies navigables pour lesquelles l'aval et l'amont ne sont pas définis.».

13. S'agissant de l'article 6.21, le Groupe a pris note de l'observation de la Fédération de Russie et de l'existence de bateaux à passagers non autopropulsés qui peuvent être poussés. En conséquence, il a décidé de retirer sa proposition (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2011/5, par. 15).

14. Le Groupe a décidé que ses membres et le secrétariat feraient part de leur avis concernant les observations de la Fédération de Russie pendant la session du SC.3/WP.3, sur la base des décisions susmentionnées.

D. Nouveaux amendements au CEVNI

15. Le Groupe a examiné les nouvelles propositions d'amendements recensées dans le document CEVNI EG/2011/3.

16. M. R. Vorderwinkler a présenté la proposition de l'Autriche visant à modifier l'article 1.10 (annexe I) afin d'autoriser l'utilisation d'assiettes en plastique sur les barges poussées. Le Groupe a approuvé la modification proposée et a invité le secrétariat à soumettre cette proposition au SC.3/WP.3.

17. M. R. Vorderwinkler a présenté la proposition de l'Autriche visant à modifier l'article 8.02 (annexe II) afin que celui-ci prévoie que les autorités compétentes peuvent transmettre les données aux autorités compétentes voisines le long du parcours du bateau. Il a expliqué que la transmission de données était prescrite par la Directive SIF de l'Union européenne et que, en l'état, l'article 8.02 du CEVNI pourrait être invoqué en tant qu'obstacle à un tel échange de données. Le Groupe a de nouveau rappelé que les chapitres 1 à 8 du CEVNI ne posaient pas en principe les devoirs et obligations des autorités compétentes, mais a estimé, toutefois, que ce paragraphe donnait une indication aux conducteurs sur la façon dont les données qu'ils communiquent pourraient être utilisées par les autorités compétentes. Le Groupe a décidé de renvoyer cette proposition au SC.3/WP.3, étant entendu que le secrétariat reformulerait peut-être le paragraphe de façon que l'objectif de cet amendement soit clairement défini.

18. Le Groupe a été informé que le secrétariat de la CCNR élaborait actuellement la proposition d'amendement au chapitre 10, mais à un rythme plus lent que prévu, en raison des ressources limitées dont il dispose.

E. Établissement de la version finale de l'exposé sur le processus de mise en œuvre du CEVNI qui sera présenté au SC.3/WP.3 à sa trente-huitième session

19. Le Groupe a examiné et approuvé le projet d'exposé sur la mise en œuvre du CEVNI et sa révision future, qui avait été établi par le secrétariat (CEVNI EG/2011/2). Il a invité ce dernier à présenter cet exposé à la trente-huitième session du SC.3/WP.3 et à proposer qu'un document plus approfondi sur les travaux actuels et futurs ayant trait au CEVNI soit élaboré en vue de la trente-neuvième session.

F. Prochaine réunion

20. La prochaine réunion se tiendra les 16 et 17 juin, en marge de la trente-neuvième session du SC.3/WP.3. Les réunions 2011 devraient se tenir aux dates suivantes:

Quatorzième réunion: 16 et 17 juin 2011

Quinzième réunion: 11 octobre 2011
