



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Groupe de travail des transports par voie navigable**Cinquante-neuvième session**

Genève, 9-11 novembre 2015

Point 4 a) de l'ordre du jour provisoire

**Suivi du Livre blanc de la CEE sur l'efficacité et la viabilité
des transports par voie navigable en Europe****État de l'application des recommandations
du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité
du transports par voie navigable en Europe**

Note du secrétariat

I. Mandat

1. Le présent document est soumis conformément au paragraphe 5.1 du module 5 : Transport par voie navigable, du programme de travail pour 2014-2015 (ECE/TRANS/2014/23), adopté par le Comité des transports intérieurs le 27 février 2014.
2. À sa soixante-dix-septième session, le Comité des transports intérieurs (dénommé ci-après CTI) a rappelé au Groupe de travail ses décisions quant aux recommandations du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe publié en 2011 et a demandé au Groupe de travail des transports par voie navigable (dénommé ci-après SC.3), au Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (dénommé ci-après SC.3/WP.3) et au secrétariat de lui faire un rapport sur l'état de la mise en œuvre de ces recommandations lors de la soixante-dix-huitième session du Comité (ECE/TRANS/248, par. 92).
3. Le secrétariat rappelle que le Comité avait approuvé le Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe à sa soixante-treizième session (ECE/TRANS/221, par. 59 et 60) et a accueilli avec satisfaction les recommandations générales formulées dans sept domaines prioritaires en vue de la réalisation de travaux coordonnés et harmonisés entre les gouvernements, les commissions fluviales, le secteur d'activité concerné et d'autres importantes parties prenantes au cours des années à venir.



4. Le secrétariat rappelle en outre qu'à sa soixante-quatorzième session le CTI avait adopté un texte de synthèse du projet de feuille de route de la CEE pour la promotion des systèmes de transport intelligents (STI) – 20 mesures à prendre au niveau mondial de 2012 à 2020. L'intégration des STI dans les transports par voie navigable a été approuvée en tant que quatorzième des 20 mesures visant à encourager l'utilisation des STI. Le CTI a pris note d'une série d'initiatives prises par la CEE dans ce domaine, dont l'appui à un dialogue paneuropéen sur la mise en œuvre et le perfectionnement des services d'information fluviale et la promotion d'autres utilisations des STI pour faciliter les opérations de transport par voie navigable et les inspections des bateaux de navigation intérieure.

5. À sa soixante-quinzième session, le CTI a invité le SC.3 à suivre la mise en œuvre du Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe (ECE/TRANS/236, par. 31).

6. Le SC.3 souhaitera peut-être examiner l'aperçu de ses activités pour 2011-2015 en termes de tâches énoncées dans le Livre blanc, établi par le secrétariat. Le SC.3 souhaitera peut-être aussi évaluer les résultats et formuler des conclusions sur ses tâches ultérieures et les domaines dans lesquels des améliorations pourraient être nécessaires.

II. Recommandations figurant dans le Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe

7. Le Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité du transport par voie navigable en Europe, qui contient des recommandations stratégiques générales pour le développement de la navigation intérieure au niveau paneuropéen, a été achevé en 2010, approuvé par le CTI en mars 2011 et publié en juillet 2011.

8. Sur la base de l'examen des transports par voie navigable pour la période 1996-2011, sept domaines prioritaires ont été recensés dans le Livre blanc pour renforcer l'efficacité et la viabilité de ces transports dans la région de la CEE et des recommandations ont été proposées dans ces sept domaines :

a) Recommandation n° 1 : Mettre pleinement à profit les mécanismes paneuropéens lors du développement coordonné du réseau de voies navigables de catégorie E (Promouvoir l'Accord AGN, renforcer davantage le mécanisme de contrôle et établir des groupes d'experts chargés de coordonner le développement du réseau des voies navigables E);

b) Recommandation n° 2 : Coordonner et appuyer des mesures visant à moderniser la flotte fluviale à l'échelle paneuropéenne (Renforcer le travail sur la mise à jour des normes paneuropéennes relatives aux prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure; promouvoir les études à l'échelle de l'Europe sur la modernisation de la flotte et le renforcement de son efficacité et poursuivre les travaux pour élaborer des prescriptions techniques applicables aux bateaux fluvio-maritimes);

c) Recommandation n° 3 : Promouvoir l'usage des services d'information fluviale et d'autres technologies de l'information et de la communication (Appuyer une concertation paneuropéenne sur la mise en œuvre et le perfectionnement des services d'information fluviale; appuyer les efforts déployés actuellement en vue d'établir une base de données internationale sur les coques et encourager d'autres utilisations des technologies de l'information et de la communication afin de faciliter les opérations de transport par voie navigable);

d) Recommandation n° 4 : Réagir avec efficacité aux nouvelles exigences du marché (Continuer à faire mieux connaître les avantages du transport par voie navigable par rapport aux autres modes de transport; renforcer la coopération entre les opérateurs des secteurs du transport par voie navigable, du transport ferroviaire et du transport routier; faire connaître les instruments internationaux sur l'intermodalité des opérations de transport; appuyer toutes les autres initiatives visant à améliorer le rôle du transport par voie navigable en ce qui concerne la sécurité des chaînes de transport intermodal; et étudier la question de la tarification des infrastructures relatives aux voies navigables);

e) Recommandation n° 5 : Faire face aux défis ayant trait au marché du travail à l'échelle paneuropéenne (Appuyer et promouvoir les travaux menés actuellement par l'UE et les commissions fluviales en vue de faire face aux défis auxquels est confrontée la main-d'œuvre et de redorer l'image du transport par voie navigable, poursuivre les travaux sur l'harmonisation des prescriptions relatives à la délivrance de certificats de conducteurs de bateaux et de membres d'équipage, ainsi qu'aux effectifs des bateaux de navigation intérieure, suivre et appuyer le processus d'ouverture des voies navigables nationales de certains pays de la CEE);

f) Recommandation n° 6 : Faire face aux défis environnementaux et tenir compte de l'empreinte carbone (Encourager la participation active des pays membres de la CEE au projet global 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; tenir à jour un registre des études et réunions pertinentes; continuer à appuyer les activités visant à adapter le transport par voie navigable aux répercussions des changements climatiques, à gérer les déchets et à réduire la pollution provenant des bateaux de navigation intérieure et autres questions liées à l'environnement);

g) Recommandation n° 7 : Renforcer le cadre institutionnel et réglementaire à l'échelle paneuropéenne (Déterminer les domaines dans lesquels il convient de renforcer, à l'échelle paneuropéenne, la coordination, la coopération, la transparence et l'harmonisation des règles et réglementations applicables au transport par voie navigable; appuyer tous les efforts visant à établir un cadre juridique paneuropéen régissant les éléments de droit privé liés à la navigation intérieure; suivre et appuyer, autant que possible, les réformes visant à améliorer les mécanismes institutionnels ayant trait à la navigation intérieure).

9. Les Groupes de travail SC.3 et SC.3/WP.3 ont planifié leurs activités, dont leurs programmes et plans de travail, sur la base de ces recommandations stratégiques.

A. Recommandation n° 1

10. Au titre de la Recommandation n° 1, le SC.3 et le SC.3/WP.3 ont exécuté les activités suivantes :

- Suivi de l'Accord AGN, et promotion et révision de celui-ci, compte étant dûment tenu des mesures prises par les États membres;
- Suivi et révision du Livre bleu :
- Établissement de la base de données du Livre bleu sur le site Web de la CEE;
- Révision de la Résolution n° 49, intitulée « Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E ».

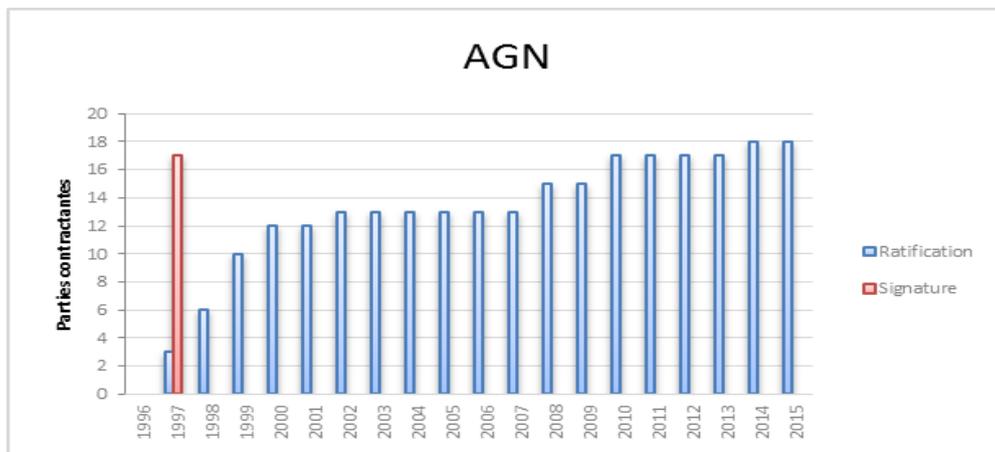
Le point relatif au réseau européen de voies navigables a été inscrit à l'ordre du jour des sessions du SC.3 et du SC.3/WP.3.

11. L'état de l'AGN est indiqué dans la figure 1.

En 2011, 17 pays étaient Parties contractantes à l'AGN : Autriche, Bélarus, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Croatie, Fédération de Russie, Hongrie, Italie, Lituanie, Luxembourg, Pays-Bas, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Suisse et Ukraine. Le 10 janvier 2014, la Serbie a adhéré à l'AGN et le nombre de Parties contractantes est ainsi passé à 18.

Figure 1

État de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)



12. La poursuite des travaux de révision de l'AGN, réalisés en coopération avec les États membres et les commissions fluviales ont débouché en 2012 sur l'adoption par le SC.3 de la quatrième série d'amendements (ECE/TRANS/SC.3/193/Add.1) et ceux-ci ont été ratifiés en 2014. La deuxième édition révisée de l'AGN a été publiée en 2012 avec la troisième série d'amendements adoptés en 2008, et la troisième édition révisée a été publiée en 2014.

13. La deuxième édition révisée de l'Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau de voies navigables E (« Livre bleu ») a été approuvée par le SC.3 à sa cinquante-cinquième session et publiée en 2012. Depuis, des amendements au Livre bleu ont été adoptés par le SC.3 :

- En 2013, à la cinquante-septième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/195, par. 19), les amendements apparaissant dans le document ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2/Add.1;
- En 2014, à la cinquante-huitième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/197, par. 19), les amendements apparaissant dans le document ECE/TRANS/SC.3/144/Rev.2/Add.2, publié en 2015.

14. Les amendements les plus récents au Livre bleu ont été approuvés à la quarante-septième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/94, par. 15) et ont été soumis à la cinquante-neuvième session du SC.3 pour adoption (ECE/TRANS/SC.3/2015/4). La prochaine édition révisée du Livre bleu, la troisième, établie sur la base des mises à jour et des propositions des États membres et des commissions fluviales, est prévue en 2016.

15. Une application Web de la CEE contenant des données tirées du Livre bleu a été lancée en 2012. Elle a été actualisée sur la base des observations reçues des États membres et est accessible gratuitement en anglais, français et russe à l'adresse

www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html. La base de données du Livre bleu indique les caractéristiques de navigation des voies navigables E, telles qu'elles sont présentées dans le tableau 1 du Livre bleu. Y figurent, pour chacune des sections des voies navigables E, les « valeurs actuelles » et les « valeurs visées » à atteindre en modernisant les voies existantes ou en construisant de nouvelles liaisons.

16. La Résolution n° 49, intitulée « Inventaire des principaux goulets d'étranglement et liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E », a été révisée sur la base des propositions des États membres et des commissions fluviales et adoptée, par le SC.3, à sa cinquante-sixième session, en 2012, en tant que Résolution n° 74. À sa cinquante-septième session, le SC.3 a décidé de recueillir pendant deux à trois ans des informations sur l'actualisation de la Résolution n° 49 avant de réviser celle-ci. De tels amendements « en suspens » ont été approuvés à titre préliminaire par le SC.3 en 2013 et 2014. Une nouvelle proposition d'actualisation de la Résolution n° 49 a été approuvée par le SC.3/WP.3 à sa quarante-septième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/94, par. 19).

17. Le SC.3 et le SC.3/WP.3 continuent de suivre l'avancement des projets infrastructurels et en particulier des suivants :

- Un projet de développement de la voie Saône-Moselle/Saône-Rhin en tant que couloir de transport multimodal stratégique Nord-Sud pour l'Europe afin de développer le trafic nord-sud entre la mer Méditerranée (Espagne, Italie, France) et le reste de l'Europe, projet qui doit être réalisé dans les années qui viennent (à la quarante et unième session du SC.3/WP.3 en 2012);
- Développement de la section Dniepr-Vistule de la voie E 40 afin d'éliminer un goulet d'étranglement et de rétablir la navigation le long des fleuves de la Pologne, du Bélarus et de l'Ukraine (à la cinquante-neuvième session du SC.3 en 2015).

B. Recommandation n° 2

18. S'agissant de ce qui a été fait pour coordonner et appuyer des mesures visant à moderniser la flotte fluviale à l'échelle paneuropéenne (Recommandation n° 2), on peut indiquer que les Recommandations de la CEE concernant les prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure (Résolution n° 61, révisée) ont été régulièrement mises à jour, compte étant dûment tenu des dispositions en vigueur dans l'UE, des commissions fluviales et des normes des États non membres de l'UE.

19. Depuis l'adoption du Livre blanc, le Groupe d'experts volontaires chargé de la Résolution n° 61 a tenu cinq réunions : 6-9 septembre 2011 à Budapest (réunion accueillie par la Commission du Danube), 23-25 octobre 2012 à La Haye, 4-6 juin 2013 à Zagreb (réunion accueillie par la Commission internationale du bassin de la Save), 26-28 février 2014 et 11-13 mai 2015 à Genève (réunion accueillie par le secrétariat de la CEE).

20. Les amendements proposés par le Groupe d'experts volontaires ont été examinés par les États membres et les commissions fluviales et approuvés par le SC.3 en tant qu'amendements et additifs à la Résolution n° 61. La première version révisée de la Résolution n° 61 a été adoptée en 2010, à la cinquante-quatrième session du SC.3, et a été publiée en 2011 sous la cote ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1. D'autres amendements ont été adoptés :

- Amendement n° 1 (2011) (ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1/Amend.1) : révision des termes et définitions figurant dans la Résolution (Sect. 1-2); nouveau

chapitre 20B sur les dispositions spéciales applicables aux bateaux de navigation fluvio-maritime; amendements aux chapitres 1 et 6, l'appendice II;

- Amendement n° 2 (2012) (ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1/Amend.2) : nouvelle section 7-3A, intitulée « Prescriptions relatives aux ordinateurs de bord » dans le chapitre 7, intitulé « Timonerie »; nouveaux chapitres 17, intitulé « Dispositions particulières pour les engins flottants », et 18, intitulé « Dispositions spéciales pour les bâtiments de chantier », ainsi que projet de nouvelle section 20B-8 du chapitre 20B, « Dispositions spéciales pour les bâtiments formant des convois fluvio-maritimes poussés »;
- Nouvel ensemble d'amendements approuvé par le SC.3 en 2014 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/6–ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2014/8) : révision du chapitre 4, « Distance de sécurité, franc-bord et échelles de tirant d'eau »; nouveau chapitre 15A « Dispositions spéciales pour les voiliers à passagers »; nouveau chapitre 22A, « Dispositions spéciales applicables aux bâtiments d'une longueur supérieure à 110 m » et amendements aux sections 2-7.3, 10-1.4 et 11-4 et à l'annexe 3.

21. Les propositions d'amendements suivantes, notamment la proposition de nouvelle section 8B-4 et les projets d'appendices 8 et 9 (ECE/TRANS/SC.3/2015/8), une proposition de modification du chapitre 23 et de l'appendice 2 et une proposition de nouveau chapitre 24 (ECE/TRANS/SC.3/2015/9), sont présentées à la cinquante-neuvième session du SC.3 pour être examinées plus avant.

22. L'élaboration d'une version consolidée de la Résolution n° 61 est prévue pour l'exercice biennal 2016-2017.

C. Recommandation n° 3

23. Le SC.3, en coopération avec les groupes internationaux d'experts, l'UE et les commissions fluviales, gère et actualise les résolutions ci-après portant sur les questions relatives aux services d'information fluviale :

- Résolution n° 48, « Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur) »;
- Résolution n° 57, « Directives et recommandations pour les services d'information fluviale »;
- Résolution n° 58, « Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables »;
- Résolution n° 63, « Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) »;
- Résolution n° 79, « Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure »;
- Résolution n° 80, « Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure »;
- Résolution n° 35, « Vocabulaire normalisé CEE des liaisons radio (en navigation intérieure) ».

24. Pour des raisons de sécurité et dans l'intérêt de l'harmonisation à l'échelle paneuropéenne, la CEE entreprend des travaux dans ce domaine en collaboration avec les organisations internationales compétentes, telles que l'Association internationale de navigation (AIPCN), l'UE et la Commission centrale pour la navigation du Rhin

(CCNR). Ceci est reflété dans la Directive 2005/44/CE. Il convient de noter en particulier, que les Résolutions de la CEE n^{os} 30, « Classification des voies navigables européennes », 35, « Vocabulaire normalisé CEE des liaisons radio (en navigation intérieure) » et 58, « Directives et critères relatifs aux services de trafic fluvial sur les voies navigables » font l'objet de renvois dans les documents de l'UE sur les services d'information fluviale (Directive 2005/44/CE, Règlement de la Commission n^o 415/2007, etc.), et que la Résolution n^o 48 révisée, « Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur) » constitue maintenant la base du règlement n^o 909/2013 de l'UE sur l'ECDIS intérieur.

25. Le SC.3 a adopté des amendements à ces résolutions pendant la période 2011-2015 :

- Révision de la Résolution n^o 48, (« Recommandation relative au système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS Intérieur) » avec des appendices techniques (2012 – Révision 2, 2015 – Révision 3);
- Révision de la Résolution n^o 63, « Norme internationale relative au suivi et au repérage des bateaux sur les voies navigables (VTT) » (2014);
- Révision de la Résolution n^o 57 (2014), « Directives et recommandations pour les services d'information fluviale », Amendement n^o 1 à la Résolution n^o 57, révisée (ECE/TRANS/SC.3/2014/10 et ECE/TRANS/SC.3/2015/10) (2015);
- Nouvelles Résolutions n^{os} 79, « Norme internationale relative aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure » et 80, « Norme internationale relative aux avis à la batellerie en navigation intérieure » établies sur la base de la Résolution n^o 60, « Normes internationales relatives à la batellerie et aux systèmes électroniques de notification en navigation intérieure » (2014).

26. En 2015, à sa quarante-septième session, le SC.3/WP.3 a appuyé la poursuite des travaux visant à trouver une solution technique pour l'utilisation potentielle en navigation intérieure du Système d'identification automatique d'aide à la navigation AIS-AtoN et a invité les États membres de la CEE et les commissions fluviales à communiquer leur avis à ce sujet.

27. La collaboration entre la CEE et l'UE en ce qui concerne la base de données européennes sur les coques est un point permanent de l'ordre du jour du SC.3. En 2011, à sa cinquante-cinquième session, le SC.3 a approuvé une note d'information sur la future collaboration en la matière et a rappelé qu'il incombait au Comité des transports intérieurs de décider s'il convenait que la CEE entreprenne une telle activité. (ECE/TRANS/SC.3/191, par. 14). À sa soixante-quatorzième session, le CTI a chargé le secrétariat de continuer à consulter l'ensemble des parties prenantes, en particulier la Commission européenne, au sujet des moyens pour la CEE de contribuer à l'établissement et à la tenue de la base de données européenne sur les coques, dans laquelle pourraient figurer tous les bateaux européens de navigation intérieure (ECE/TRANS/224, par. 53). À la quarantième session du SC.3/WP.3 et aux cinquante-sixième et cinquante-septième sessions du SC.3, la délégation de l'UE a rendu compte des faits les plus récents touchant le projet pilote de base de données. Depuis, aucune information nouvelle n'a été communiquée sur le projet, mais les consultations ont continué à la réunion tenue par l'UE et le secrétariat de la CEE en juillet 2015.

D. Recommandation n° 4

28. Le SC.3 a progressé dans la mise en œuvre de la Recommandation n° 4 en intensifiant sa coopération avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique et en établissant une coopération avec le Groupe de travail de la CEE chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports. En 2014, la Recommandation n° 5, intitulée « Faire face aux défis ayant trait au marché du travail à l'échelle paneuropéenne », a été mise en œuvre dans le cadre des activités du Groupe d'experts chargé de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et de l'harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure.

29. À la cinquante-cinquième session du SC.3 en 2011, il a été souligné qu'à la lumière des Recommandations nos 1 et 4 il serait bon d'envisager de constituer un groupe conjoint d'experts qui mènerait des travaux ou tiendrait des consultations avec le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24). Au titre de la suite donnée au Livre blanc et dans le cadre de la révision en cours du Livre bleu, le SC.3/WP.3 a tenu un débat spécifique sur le développement stratégique de l'infrastructure des voies navigables durant sa trente-neuvième session, tenue en 2011.

30. En 2013, à sa cinquante-septième session, le SC.3 a réaffirmé son intention de collaborer avec les autres groupes de travail pour appuyer les initiatives tendant à renforcer le rôle du transport par voie navigable dans la sécurisation des chaînes de transport intermodal (ECE/TRANS/SC.3/195, par. 15). À sa quarante et unième session, le SC.3/WP.3 a invité le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique à réviser les annexes I et II du Protocole à l'AGTC afin de les aligner sur les annexes révisées à l'AGN (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/82, par. 12). À sa quarante-septième session, le SC.3/WP.3 a examiné la proposition formulée par le secrétariat, et celle-ci sera soumise pour examen simultanément à la cinquante-neuvième session du SC.3 et à la cinquante-huitième session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique en novembre 2015, ce qui pourrait déboucher sur des amendements au Protocole à l'AGTC.

31. Les activités du SC.3 visant à promouvoir le développement de la navigation côtière comprennent l'ajout à l'AGN de nouveaux parcours côtiers et ports et de prescriptions techniques applicables aux bateaux capables d'effectuer de tels parcours. Dans ce domaine, les résultats suivants ont été obtenus :

- Des prescriptions relatives aux navires fluvio-maritimes ont été incluses dans la Résolution n° 61, « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure » en tant que nouveau chapitre 20B (voir par. 20 ci-dessus), y compris le classement des eaux côtières par zones RS 2.0, 3.0, 3.5, 4.5 et 6.0;
- Le secrétariat propose de tenir des consultations avec le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports et le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique afin d'établir une proposition détaillée d'itinéraires fluvio-maritimes et de ports à inclure dans l'AGN et de recueillir des propositions des États membres, des commissions fluviales et d'autres parties prenantes jouant un rôle dans la navigation côtière. Une proposition a été établie pour examen à la cinquante-neuvième session du SC.3 en consultation avec le Groupe de travail chargé d'examiner les tendances et l'économie des transports (ECE/TRANS/SC.3/2015/2).

32. La sûreté des transports par voie navigable est un point permanent de l'ordre du jour du SC.3. Un projet d'annexe IV à l'AGN contenant des dispositions sur la sûreté a été examiné par le SC.3 à sa quarante-neuvième session, puis par le SC.3/WP.3 à sa

quarante-deuxième session. Le SC.3/WP.3 est parvenu à la conclusion que la sécurité dans la navigation intérieure européenne était une question pertinente, mais il s'est déclaré préoccupé par les difficultés de mise en œuvre qui pourraient être rencontrées si des dispositions spécifiques étaient incorporées dans l'AGN sous la forme proposée. Donnant suite à la demande du SC.3/WP.3, le secrétariat a établi un texte générique susceptible d'être inclus dans le corps du texte de l'AGN. Après un débat, le SC.3 a décidé de ne pas prendre de décision sur l'inclusion dans l'AGN de dispositions relatives à la sûreté tant qu'une analyse adéquate des risques n'aurait pas démontré que les risques d'incidents étaient plus grands qu'on ne le pensait actuellement (ECE/TRANS/SC.3/2013/195, par. 13).

E. Recommandation n° 5

33. Conscients de la nécessité de faire face aux défis ayant trait au marché du travail à l'échelle paneuropéenne, de poursuivre les travaux sur la reconnaissance des certificats de conducteurs de bateaux et de membres d'équipage ainsi que d'harmoniser les normes relatives à l'éducation et à la formation à l'échelle paneuropéenne, les États membres ont appuyé l'idée de créer un groupe international d'experts qui serait chargé de la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau et de l'harmonisation des exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure. Ce Groupe a été créé en 2014 par le SC.3. Son mandat est le suivant :

- Servir de cadre à l'échange d'informations relatives aux certificats nationaux de conduite de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par voie navigable, ainsi qu'aux exigences en matière de qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure applicables dans la région de la CEE;
- Analyser les instruments nationaux, régionaux et internationaux en vigueur dans ce domaine et formuler des propositions visant à harmoniser davantage la reconnaissance réciproque et la modernisation des qualifications professionnelles en matière de navigation intérieure à l'échelle paneuropéenne, en se fondant sur les résolutions en vigueur du SC.3;
- Tenir à jour une liste des tronçons de voie navigable pour lesquels une connaissance des conditions locales est nécessaire;
- Établir des prescriptions harmonisées en matière d'effectifs minimaux pour les divers types de bateaux de navigation intérieure;
- Définir les compétences requises des membres d'équipage compte tenu des nouvelles générations de bateaux de navigation intérieure et d'équipement.

34. Les États membres, les commissions fluviales et les autres parties prenantes ont examiné les progrès réalisés au cours des sessions du SC.3 et du SC.3/WP.3 dans les domaines de l'éducation, de la formation et des compétences professionnelles. Des propositions ont été formulées pour élaborer les tableaux STCIN (normes en matière de formation et de certification du personnel en navigation intérieure) sur la base de l'expérience d'États non membres de l'UE, des expériences communes faites dans les domaines de la formation, de l'harmonisation des normes professionnelles, des méthodes actuelles et des tendances observées dans le processus d'éducation (l'emploi de simulateurs par exemple).

35. Les États membres et les commissions fluviales ont participé à l'élaboration de l'étude de l'Organisation internationale du Travail (OIT) sur les conditions de travail et de vie dans le domaine de la navigation intérieure dans la région européenne (document de travail n° 297 de l'OIT). Le SC.3 utilise ce document comme source

d'information pour le Groupe international d'experts. En outre, les Gouvernements, les commissions fluviales et les autres parties prenantes ont tenu, à la cinquante-huitième session du SC.3 en 2014, un débat sur le thème « Moyens de rendre plus attractifs les emplois des membres des équipages de bateaux de navigation intérieure ».

36. Des dispositions sur l'équipage minimal et les prescriptions professionnelles ont été incluses en tant que chapitre 23 dans la Résolution n° 61, « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure ». Le chapitre 23 fait actuellement l'objet d'une révision sur la base d'une proposition soumise par Commission du Danube [document informel SC.3/WP.3 n° 5 (2013)], d'une proposition du Groupe d'experts volontaires chargé de la Résolution n° 61 (ECE/TRANS/SC.3/2015/9, annexe I) et d'une proposition du secrétariat formulées pour la quarante-sixième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2015/2).

37. D'importants progrès ont été réalisés en matière de reconnaissance des certificats de conducteur de bateaux dans le secteur de la navigation de plaisance, secteur dans lequel la Résolution n° 40, « Certificat international de conducteur de bateau de plaisance », est reconnue par les États membres appliquant ladite Résolution. Elle a aussi été reconnue par un pays extérieur à la région de la CEE, l'Afrique du Sud. La Résolution a été révisée et rééditée en 2011 (première révision), 2012 (deuxième révision), 2013 (troisième révision) et 2014 (l'actuelle révision, la quatrième) (ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4).

38. Afin d'aider les conducteurs de bateau de plaisance à comprendre la Résolution, des directives concernant son application ont été approuvées à la quarante-quatrième session du SC.3/WP.3 et adoptées par le SC.3. Elles peuvent être consultées sur le site Web de la CEE. Conscient de l'importance de la Résolution n° 40 pour la navigation de plaisance en Europe et au-delà, le SC.3 a commencé à sa quarantième session en 2012 un débat sur la possibilité d'élever son statut en en faisant un instrument juridiquement contraignant.

39. D'autres résolutions de la CEE portent sur la délivrance et la reconnaissance des certificats de conducteurs de bateaux de plaisance et la promotion de la navigation de plaisance dans la région de la CEE :

- Résolution n° 13, « Certificat international (carte internationale) pour les bateaux de plaisance » (TRANS/SC.3/118 et TRANS/SC.3/131);
- Résolution n° 14, « Certificat international (carte internationale) relatif à la capacité des conducteurs de bateaux de plaisance » (TRANS/SC.3/96 et TRANS/SC.3/131);
- Résolution n° 41, « Menues embarcations utilisées exclusivement pour la navigation de plaisance » (TRANS/SC.3/148); et
- Résolution n° 52, « Réseau européen de navigation de plaisance » (ECE/TRANS/SC.3/164/Rev.1), révisée par le SC.3 à sa cinquante-sixième session en 2012.

40. À sa quarante et unième session, tenue en 2012, le SC.3/WP.3 a noté les progrès réalisés dans l'ouverture des voies navigables aux bateaux de plaisance en Fédération de Russie.

F. Recommandation n° 6

41. S'agissant de faire face aux défis environnementaux et de tenir compte de l'empreinte carbone du transport par voie navigable, le SC.3 a révisé et actualisé les dispositions pertinentes du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI). Une version révisée du chapitre 10, « Prévention de la pollution des eaux et élimination des déchets survenant à bord des bateaux » et une nouvelle annexe 11, « Liste de contrôle pour l'avitaillement en combustible », ont été incluses dans la cinquième édition révisée du CEVNI, adoptée en 2014.

42. En outre, les experts du SC.3 et des États membres ont contribué à des études de la CEE touchant à leur domaine, notamment le document de travail intitulé « Gaz d'échappement des moteurs diesel : mythes et réalités » qui a été achevé en 2014.

43. Le nouveau texte de la section 8-4B, « Prescriptions relatives aux installations de traitement des eaux ménagères », de la Résolution n° 61, « Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure », a été établi par le Groupe d'experts volontaires chargé de la Résolution n° 61 sur la base du chapitre 14a de la Directive 2006/87/CE et soumis à la cinquante-neuvième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/2015/8) (voir par. 21 ci-dessus). La proposition présente des normes de purification pour les stations d'épuration de bord, ainsi que les procédures d'essai et les certificats d'homologation de type pour cet équipement.

44. Les conclusions et recommandations du SC.3 ont contribué à la mise au point d'un modèle relatif aux futurs systèmes de transport intérieur (projet ForFITS). Cet outil de modélisation peut aider les utilisateurs à choisir les mesures les mieux adaptées et les plus efficaces pour réduire les émissions de CO₂ provenant des transports. Il permet de faire des projections des activités de transport, de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ selon différents scénarios et interventions d'ordre politique. Le modèle peut être appliqué aux niveaux local et régional, même s'il est optimisé pour des applications nationales. Il permet d'examiner un grand nombre de politiques tels que le passage des transports en véhicules privés à des transports publics, la fiscalité sur les carburants, les taxes routières, les subventions pour les véhicules les plus propres et l'introduction de biocarburants, les bateaux de transport public et les bateaux personnels pour la mobilité des passagers, ainsi que la navigation intérieure, les brefs parcours maritimes et le transport maritime de marchandises.

G. Recommandation n° 7

45. D'intenses travaux de révision du Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) – les règles paneuropéennes de la navigation intérieure – ont été entrepris par le Groupe d'experts du CEVNI entre 2007 et 2014, en collaboration avec les États membres et toutes les commissions fluviales. Un ensemble d'amendements au CEVNI a été adopté par le SC.3 en 2013.

46. La cinquième édition du Code a été adoptée à la cinquante-huitième session du SC.3, ce qui a permis d'accroître la transparence et le degré d'harmonisation des règles de navigation intérieure dans la région de la CEE et de renforcer le cadre institutionnel et réglementaire à l'échelle paneuropéenne. Dans cette nouvelle édition du CEVNI, les meilleures pratiques découlant des règles de circulation en vigueur des commissions fluviales et des États membres de la CEE ont été intégrées. On y actualise en particulier plusieurs articles sur les menues embarcations, la signalisation, les règles de navigation, la radiotéléphonie, le Système d'identification automatique intérieur (AIS) et la prévention de la pollution de l'eau.

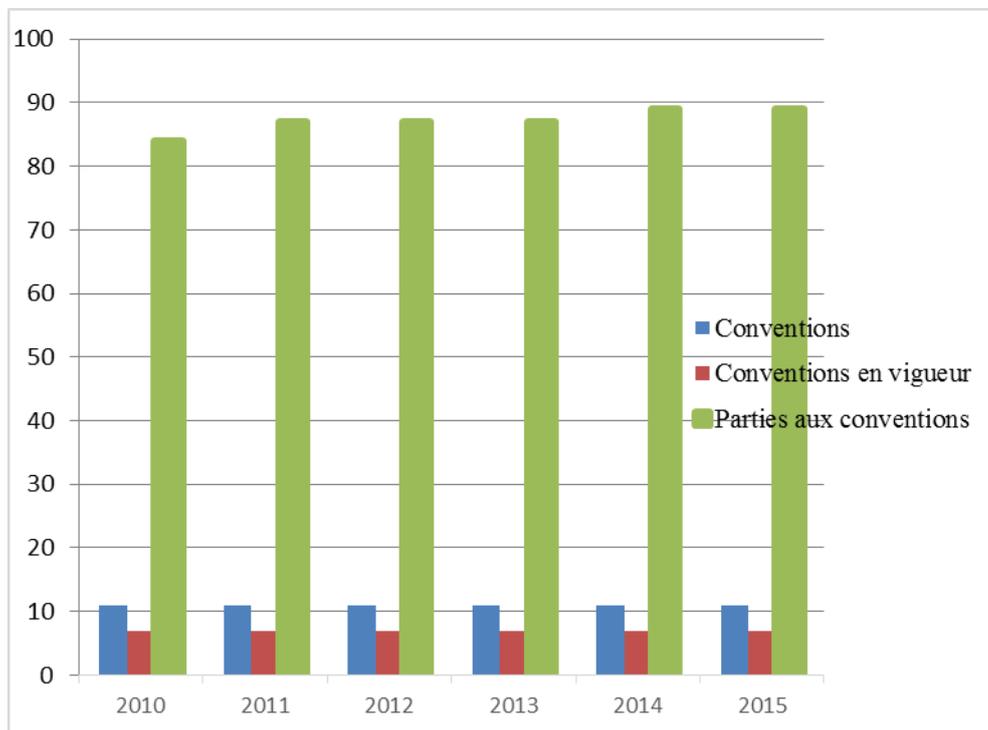
47. La cinquième édition révisée du CEVNI peut être consultée sur le site Web de la CEE et sa version PDF peut être téléchargée gratuitement à l'adresse www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html et/ou consultée en ligne sur <http://tiny.cc/23ipzx>.

48. Le SC.3 continue de suivre l'application du CEVNI. Un document sur l'état actuel du CEVNI, établi sur la base des informations communiquées par les gouvernements et une proposition visant à mettre à jour un questionnaire sur cette application ont été publiés en 2015 pour la cinquante-neuvième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/2015/7).

49. Le SC.3 examine régulièrement l'état des conventions et accords internationaux touchant la navigation intérieure et l'application des résolutions du SC.3 et le secrétariat actualise les documents sur l'état de ces instruments. Les informations à jour sont publiées respectivement dans les documents ECE/TRANS/SC.3/2015/13 et ECE/TRANS/SC.3/2015/14. L'état des conventions internationales pour la période 2011-2015 est indiqué dans la figure 2.

Figure 2

Nombre de conventions internationales touchant la navigation intérieure et de Parties contractantes à ces instruments



50. Les États membres se sont intéressés tout particulièrement à l'application de la Convention relative au jaugeage des bateaux de navigation intérieure à la quarante-troisième session du SC.3/WP.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2013/13) et à la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure qui doit faire l'objet d'un débat à la cinquante-neuvième session du SC.3 (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2015/15).

51. Le SC.3/WP.3 a appuyé une proposition présentée en 2013 par la Serbie qui vise à établir une résolution de la CEE relative à des Règles paneuropéennes sur l'avarie commune.

H. Conférence internationale sur les questions relatives au transport par voie navigable

52. En étroite coopération avec les États membres, les commissions fluviales et d'autres parties prenantes, le SC.3 a commencé à préparer et organiser une conférence internationale de haut niveau qui sera ouverte à la participation de tous les pays du monde intéressés par la navigation intérieure et qui se tiendra en 2016 conformément à la demande formulée par le Comité des transports intérieurs (ECE/TRANS/236, par. 31). Le suivi de la conférence et l'exécution des tâches prévues après 2015 contribueront à la poursuite de l'application par le SC.3 et le SC.3/WP.3 des recommandations énoncées dans le Livre blanc.
