

COMMISSION ÉCONOMIQUE DES NATIONS UNIES
POUR L'EUROPE

Directives concernant la résolution n° 40
« Certificat international de conducteur
de bateau de plaisance »
Questions fréquemment posées



New York et Genève, 2018

Photo credit (all photos): @ iStock

COMMISSION ECONOMIQUE DES NATIONS UNIES POUR L'EUROPE (CEE)

La Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) est une des cinq commissions régionales de l'Organisation des Nations Unies administrées par le Conseil économique et social (ECOSOC). Elle a été créée en 1947 avec pour mandat d'aider à la reconstruction de l'Europe d'après-guerre, de développer l'activité économique et de renforcer les relations économiques entre les pays européens, et entre l'Europe et le reste du monde. Durant la guerre froide, la CEE a été une plateforme unique de dialogue et de coopération économique entre l'Est et l'Ouest. Malgré la complexité de cette période, des accomplissements significatifs ont été faits, avec des consensus atteints sur de nombreux accords d'harmonisation et de normalisation.

Durant la période de l'après-guerre froide, la CEE s'est non seulement dotée de nouveaux membres, mais également de nouvelles fonctions. Dès le début des années 1990, l'organisation s'est concentrée sur l'analyse du processus de transition, mettant à profit son expérience de l'harmonisation pour faciliter l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale dans l'économie mondiale.

La CEE est le forum où les pays d'Europe occidentale, centrale et orientale, d'Asie centrale et d'Amérique du Nord — 56 pays au total — se rassemblent pour forger les instruments de leur coopération économique. Cette coopération porte sur les questions économiques, les statistiques, l'environnement, le transport, le commerce, l'énergie durable, le bois et l'habitat. La Commission offre un cadre régional pour l'élaboration et l'harmonisation de conventions et de normes. Les experts de la Commission fournissent une assistance technique aux pays de l'Europe du sud-est et à la Communauté des États indépendants. Cette assistance se fait sous la forme de services de conseil, de séminaires de formation et d'ateliers où les pays peuvent partager leur expérience et les meilleures pratiques.

TRANSPORTS À LA CEE

La Division des transports durables de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe assure le secrétariat du Comité des transports intérieurs (CTI) de la CEE et du Comité d'experts du transport des marchandises dangereuses et du système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques du Conseil économique et social de l'ONU. Le CTI et ses dix-sept groupes de travail, tout comme le Comité d'experts du Conseil économique et social et ses sous-comités, sont des organes intergouvernementaux dont les travaux visent à améliorer, de façon mesurable, l'économie mondiale et la vie quotidienne de la population par le biais de décisions concrètes qui permettent d'augmenter la sécurité du transport, les performances environnementales, l'efficacité énergétique et la compétitivité du secteur.

Le Comité d'experts du Conseil économique et social a été créé en 1953 par le Secrétaire général des Nations Unies, à la demande du Conseil, afin d'élaborer des recommandations relatives au transport des marchandises dangereuses. En 1999 son mandat a été étendu à l'harmonisation globale (multisectorielle) des systèmes de classification et d'étiquetage des produits chimiques. Il est composé d'experts de pays qui possèdent les compétences et expérience pertinentes dans les domaines du commerce et du transport international des marchandises dangereuses et des produits chimiques. Sa composition est limitée afin d'assurer un équilibre géographique équitable entre les différentes régions du monde et de permettre une représentation adéquate des pays en voie de développement. Bien que le Comité soit un organe subsidiaire du Comité d'experts du Conseil économique et social, le Secrétaire général a décidé, en 1963, d'en confier les services de secrétariat à la Division des transports de la CEE.

Le CTI est un forum intergouvernemental unique, créé en 1947 pour aider à la reconstruction des réseaux de transport de l'Europe d'après-guerre. Au fil des ans il s'est attaché à faciliter le développement durable et harmonisé des transports intérieurs, quel qu'en soit le mode. Ses travaux se sont traduits, jusqu'à présent, par: i) la mise en place d'un cadre juridique de 58 conventions des Nations Unies et d'une multitude de règlements techniques, mis à jour régulièrement, favorisant le développement

durable du secteur des transports, tant au niveau national qu'au niveau international : transport par route, par chemin de fer, et par voies navigables ; transport intermodal ; transport de marchandises dangereuses ; construction et inspection des véhicules routiers; ii) les projets d'autoroute transeuropéenne (TEM) et de chemin de fer transeuropéen (TER), et le projet de liaisons de transport Europe-Asie qui facilitent la coordination entre pays des programmes d'investissement pour les infrastructures de transport ; iii) le système TIR qui facilite le transit douanier au niveau mondial; iv) l'outil dit « ForFITS », acronyme signifiant en anglais «pour des futurs systèmes de transport intérieur » qui peut aider les gouvernements à contrôler, localement où à l'échelle nationale, les émissions de CO₂ imputables aux divers modes de transport intérieur ainsi qu'à sélectionner et mettre en œuvre des politiques d'atténuation des changements climatiques compte tenu de l'impact attendu et des conditions locales; v) des statistiques de transport – données et méthodologies – acceptées au niveau international; vi) des études et rapports d'analyse et de recherche de pointe sur des questions nouvelles qui permettent, de manière opportune, de définir des politiques de transport pertinentes. Le CTI porte une attention toute particulière aux services de transport intelligents, à la mobilité urbaine durable et la logistique dans les villes, ainsi qu'à la façon d'augmenter la résilience des réseaux des services de transports pour répondre à l'adaptation au changement climatique et aux défis en matière de sûreté.

La Division des transports durables et la Division de l'environnement de la CEE gèrent également conjointement le Programme paneuropéen sur les transports, la santé et l'environnement (dont l'acronyme anglais est THE PEP), en collaboration avec l'Organisation mondiale de la Santé.

Depuis 2015 la Division des transports durables de la CEE fournit les services du secrétariat à l'Envoyé spécial du Secrétaire général pour la sécurité routière, M. Jean Todt.

Comité des transports intérieurs (CTI)
Centre des conventions des Nations Unies sur les transports

INTRODUCTION

Les activités du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) du CTI portent sur le développement du réseau paneuropéen des voies navigables d'importance internationale qui offrent une infrastructure et des services durables et résilients en tant que partie intégrante des réseaux et marchés de transport intérieur. L'une des tâches du SC.3 consiste à promouvoir la navigation de plaisance et le tourisme nautique en élaborant et maintenant les résolutions de la CEE qui établissent des modèles de certificats reconnus internationalement pour les conducteurs de bateaux de plaisance, le Réseau européen de navigation intérieure de plaisance (AGNP), la base de données des modèles de certificats délivrés par les États membres et la collecte d'informations sur les actes juridiques nationaux qui réglementent la navigation de plaisance.

Les résolutions de la CEE relatives à la navigation de plaisance comprennent :

- résolution n° 13, Certificat international (carte internationale) pour les bâtiments de plaisance (TRANS/SC.3/118) ;
- résolution n° 14, Certificat international (carte internationale) relatif à la capacité des conducteurs de bâtiments de plaisance (TRANS/SC.3/96) (remplacée par la résolution n° 40) ;
- résolution n° 40, Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (ECE/TRANS/SC.3/147/Rev.4 et Amend.1) ;
- 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).

Le Certificat de conducteur de bateau de plaisance (certificat ICC), délivré conformément à la résolution n° 40, est reconnu par plus de 25 États membres de l'ONU, à l'intérieur et à l'extérieur de la région de la CEE. En réponse à un nombre croissant de demandes de renseignements sur la résolution n° 40, la reconnaissance des certificats ICC et les questions connexes, le Groupe de travail informel sur la navigation de plaisance a été créé en 2017.

Le secrétariat de la CEE et l'Association européenne de navigation de plaisance (EBA) ont élaboré « Les directives relatives à la résolution n° 40 » sur la base de questions fréquemment posées par les administrations et les plaisanciers. Le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a approuvé les directives à sa quarante-quatrième session, en 2011, afin d'en faciliter la compréhension de la résolution par les exploitants d'embarcations de plaisance. Le SC.3 les a révisées et adoptées à sa soixante et unième session en 2017.

Pour plus d'informations, veuillez contacter SC.3@unece.org, SC.3@un.org.



Abréviations

AGNP	Réseau européen de navigation de plaisance
CEE	Commission économique des Nations Unies pour l'Europe
CEVNI	Code européen des voies de navigation intérieure
CTI	Comité des transports intérieurs
EBA	Association européenne de navigation de plaisance
ECOSOC	Conseil économique et social
Certificat ICC	Certificat international de conducteur de bateau de plaisance (couramment dénommé Certificat international de capacité (International Competence Certificate))
SC.3	Groupe de travail des transports par voie navigable
SC.3/WP.3	Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure



Liens utiles

Site internet du SC.3

www.unece.org/trans/main/sc3/sc3.html

Résolutions de la CEE

www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html

CEVNI 5 en ligne

<https://wiki.unece.org/display/TransportSustainableCEVNIv5FR>

Site internet du Groupe informel de travail de la navigation de plaisance

www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_ig/group_recreational_navigation.html

Base de données de modèles de certificat ICC

www.unece.org/trans/main/sc3/icc_resolution_40.html

Site internet de l'EBA

<http://www.eba.eu.com/>



A. Qu'est-ce que le certificat international de conducteur de bateau de plaisance (ou certificat ICC) ?

1. Un certificat international de conducteur de bateau de plaisance (certificat ICC) émis conformément à la résolution n° 40, procure au titulaire une attestation de capacité de conduire des bateaux de plaisance sous une forme reconnue internationalement qui peut être présentée aux autorités de pays étrangers sur demande.
2. Le SC.3 a initialement mis au point un certificat international de conducteur de bateau de plaisance pour faciliter la navigation de plaisance sur le Rhin et le Danube.
3. Chaque pays traversé par ces fleuves avait des prescriptions différentes en matière d'attestation de capacité, et cela était une source de difficultés pour les plaisanciers franchissant une frontière lors de leur navigation.
4. L'accord initial, la résolution n° 14, a été remplacé par une version améliorée, la résolution n° 40, qui régleme désormais l'obtention du certificat ICC. Cette résolution précise à qui le certificat ICC peut être délivré, le programme de formation exigé et le format du certificat.



5. L'utilisation du certificat ICC s'est étendue au fil des années aux eaux côtières et aux voies navigables en général en plus des fleuves pour lesquels il avait été établi initialement.

B. Pourquoi le certificat ICC est-il important ?

6. Les normes fixées dans la résolution n° 40 sont largement reconnues et assurent un niveau de compétence raisonnable et suffisant pour la navigation côtière de jour tout en garantissant la sécurité de la navigation et de l'équipage, ainsi que la protection de l'environnement. Certains pays qui n'ont pas encore adopté la résolution n° 40 acceptent sans difficulté le certificat ICC, alors que d'autres même l'exigent des plaisanciers visiteurs comme attestation de capacité.
7. Tous les États membres de la CEE sont, pour ces raisons, encouragés à adopter la résolution n° 40.

C. Un certificat ICC dispense-t-il d'un certificat national ?

8. Un bateau doit se conformer à la réglementation de l'État dont il bat le pavillon (pays d'immatriculation) où qu'il se trouve dans le monde. Le certificat ICC vient compléter plutôt que remplacer toute prescription que les États dont les bateaux battent pavillon peuvent imposer.



D. Quels sont les avantages du certificat ICC par rapport au certificat national ?

9. Les autorités étrangères ne peuvent être supposées savoir ce que les certificats délivrés par chaque pays permettent ou non aux plaisanciers ou quel est le niveau de capacité de ces derniers.
10. Le certificat ICC indique aux autorités d'un pays étranger que la capacité du détenteur a été évaluée conformément à la résolution n° 40 et que le titulaire a démontré qu'il avait le niveau de capacité nécessaire pour le type de bateau et la zone de navigation mentionnés sur le certificat ICC.



11. Dans les cas où une attestation de capacité est requise, les propriétaires de bateaux qui se rendent dans un autre pays européen constateront souvent que le certificat ICC est suffisant. Les pays qui ont adopté la résolution n° 40 devraient accepter automatiquement le certificat ICC, mais il sera également probablement accepté dans de nombreux autres pays qui n'ont pas officiellement accepté la résolution n° 40.

E. Le certificat ICC donne-t-il le droit d'affréter un bateau ?

12. Non, le certificat ICC peut être utile pour affréter un bateau, mais les affrêteurs ne sont nullement tenus d'accepter ce certificat comme attestant de la capacité des personnes qui souhaitent louer leurs bateaux.

F. La détention d'un certificat ICC est-elle obligatoire ?

13. Selon les pays, l'ICC peut être obligatoire ou pas nécessaire du tout. Dans un même pays, les exigences peuvent aussi différer selon qu'il s'agit des eaux côtières ou des voies navigables.

G. Peut-on utiliser le certificat ICC hors d'Europe ?

14. Le certificat ICC n'est pas une attestation mondiale. Même en Europe, la validité du certificat ICC est déterminée par le pays qui l'a délivré et par le pays où l'on se rend. Il appartient aux pays des autres régions du monde de décider s'ils acceptent le certificat ICC comme preuve de capacité.



H. Quelle est la définition des eaux côtières dans la résolution n° 40 ?

15. La Résolution n° 40 ne définit pas les eaux côtières. Elle fait référence aux eaux côtières et aux eaux navigables intérieures, qui sont mutuellement exclusives.
16. Il n'a jamais été question que le certificat ICC remplace les certificats nationaux ni qu'il soit utilisé dans les eaux territoriales et intérieures de l'État dont le bateau bat pavillon. Ce certificat vise à faciliter les déplacements des bateaux de plaisance sur les eaux intérieures et territoriales des pays autres que celui dont le bateau bat pavillon. En dehors des eaux intérieures et territoriales (à 12 milles nautiques au maximum de la ligne de base de l'État côtier), la juridiction compétente est celle de l'État du pavillon, conformément à la Convention sur le droit de la mer de 1982.



I. La résolution n° 40 peut-elle être appliquée par tous les pays ?

17. Nonobstant le paragraphe 14 ci-dessus, la réponse est « Oui ». La résolution n° 40 a une portée universelle et peut donc être appliquée par tous les États Membres de l'ONU. Par exemple, l'Afrique du Sud a accepté et applique la résolution n° 40.

18. Pour appliquer la résolution n° 40, un État doit notifier au Secrétaire exécutif de la CEE qu'il accepte ladite résolution, donner des renseignements sur les autorités responsables du certificat ICC, indiquer où la réglementation régissant la navigation de plaisance peut être téléchargée, préciser le modèle de certificat ICC qui est délivré et fournir un spécimen de certificat.



J. Où trouver les informations sur les pays qui appliquent la résolution n° 40 et d'autres informations pratiques sur son application ?

19. Depuis 2010, les informations sur les pays qui ont accepté la résolution n° 40, la liste des autorités compétentes pour l'autorisation des certificats ICC et des organismes habilités à les délivrer figurent à l'annexe IV de la résolution n° 40. Ces informations sont mises à jour régulièrement par SC.3. La dernière édition de la résolution est disponible à l'adresse :

www.unece.org/trans/main/sc3/sc3res.html.

K. Les autorités d'un pays de la CEE peuvent-elles délivrer le certificat ICC aux ressortissants d'un autre pays de la CEE ?

20. Pour délivrer un certificat ICC, les gouvernements doivent d'abord appliquer la résolution n° 40. Ils peuvent ensuite désigner les autorités compétentes et les organismes agréés habilités à délivrer le certificat en leur nom. Il est recommandé aux gouvernements qui appliquent la résolution de délivrer le certificat à leurs ressortissants ou aux personnes qui résident sur leur territoire ou encore aux ressortissants de tout pays nord-américain ou de tout pays qui n'est pas membre de la CEE. La résolution n° 40 est toutefois plus habilitante que restrictive. De ce fait, s'ils le souhaitent, les gouvernements qui l'appliquent peuvent délivrer un certificat ICC à un ressortissant ou à un résident d'un État qui n'applique pas la résolution n° 40.



21. Les demandeurs doivent être détenteur d'un certificat national délivré par un gouvernement appliquant la résolution ou avoir passé un examen organisé par ce gouvernement conformément aux conditions requises énoncées à l'annexe I de la résolution n° 40. Les

gouvernements ne sont pas tenus d'accepter un certificat national délivré par le gouvernement d'un autre pays comme justifiant la délivrance d'un certificat ICC.

L. Un citoyen ou résident d'un pays qui n'a pas accepté la résolution n° 40, peut-il obtenir le certificat ICC ?

22. Les citoyens et résidents de :

- tout pays nord-américain ; ou
- tout pays qui n'est pas membre de la CEE ; ou
- tout pays qui n'applique pas la résolution n° 40,

peuvent se faire délivrer un certificat ICC par un gouvernement appliquant la résolution n° 40 (voir le paragraphe 20 ci-dessus), ou par un organisme agréé désigné par ce gouvernement appliquant la résolution, à condition que ce gouvernement accepte de délivrer les certificats à des individus relevant de ces catégories, ou que l'organisme agréé soit autorisé par son gouvernement à le faire (selon le cas).

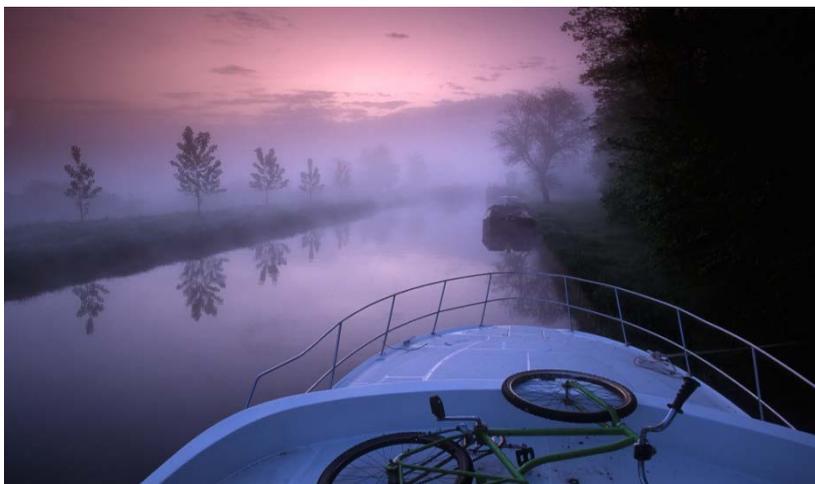


23. Pour obtenir un certificat ICC, ces candidats devraient (selon le cas) :
- obtenir le certificat national du gouvernement appliquant la résolution et ensuite présenter ce certificat au gouvernement appliquant la résolution ou à un organisme agréé désigné par ce gouvernement afin d'obtenir un certificat ICC (résolution n° 40, annexe I, partie I, par. 1) ; ou
 - subir l'examen prévu par le gouvernement appliquant la résolution ou par un organisme agréé désigné par ce gouvernement (résolution n° 40, annexe I, partie I, par. 2).

Les candidats doivent suivre les procédures et répondre aux critères de délivrance fixés par le gouvernement appliquant la résolution ainsi que par son autorité compétente et l'organisme agréé.

M. Un citoyen ou résident d'un pays qui n'a pas accepté la résolution n° 40 peut-il convertir son certificat national vers un certificat ICC ?

24. Un certificat national délivré par un pays qui n'a pas accepté la résolution n° 40 ne peut pas être converti vers un certificat ICC.



N. Un pays peut-il délivrer un certificat ICC pour les voies de navigation intérieures s'il n'applique pas le Code européen des voies de navigation intérieure (CEVNI) ni n'offre un test de connaissances sur le CEVNI ?

25. Conformément au paragraphe 3.1 de la résolution n° 40, pour obtenir un certificat ICC pour les voies de navigation intérieures, le demandeur doit prouver qu'il a une connaissance suffisante du CEVNI. La résolution n'indique pas comment le gouvernement doit évaluer le niveau de connaissance nécessaire du titulaire. Un pays qui ne délivre pas de certificat national attestant de la connaissance du CEVNI par le candidat, peut néanmoins délivrer un certificat ICC pour les voies de navigation intérieures pour autant qu'il établisse que le demandeur possède des connaissances suffisantes sur le CEVNI. Cela est possible par l'un des moyens suivants :
- l'élaboration d'un test de connaissances sur le CEVNI aux fins de délivrance du certificat ICC ;
 - la reconnaissance du test de connaissances sur le CEVNI effectué dans un autre pays.
-

Remarques
