



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/7
3 décembre 2008

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-quatrième session

Genève, 11-13 février 2009

Point 4 b) de l'ordre du jour provisoire

**RÉSOLUTION N° 31 – «RECOMMANDATIONS SUR LES PRESCRIPTIONS
MINIMALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS
DE CONDUCTEUR DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE
EN VUE DE LEUR RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE
DANS LE TRAFIC INTERNATIONAL»**

Amendements à la résolution n° 31

Rapport de la réunion du groupe d'experts volontaires sur la reconnaissance mutuelle
des certificats de conducteur de bateau

Note du secrétariat

I. INTRODUCTION

1. Suite à la décision prise par le Groupe de travail des transports par voie navigable à sa cinquante et unième session (ECE/TRANS/SC.3/178, par. 26) et à la décision ultérieure prise par le SC.3/WP.3 à sa trente-troisième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/66, par. 24), le secrétariat a organisé, le 18 septembre 2008, une réunion d'experts volontaires sur la reconnaissance réciproque des certificats de conducteur de bateau.

2. Des représentants des pays suivants ont assisté à la réunion: Autriche, Fédération de Russie, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Serbie. Les organisations intergouvernementales ci-après étaient aussi représentées: Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), Commission du Danube et Commission internationale du bassin de la Save. La Commission européenne (CE) était également représentée.

3. Conformément à la demande du SC.3/WP.3, les buts de la réunion étaient les suivants:

a) Recenser, dans la région de la CEE, les principaux instruments régionaux et internationaux ainsi que les initiatives prises par les pouvoirs publics concernant les certificats de conducteur de bateau;

b) Examiner la résolution n° 31 de la CEE (Recommandations sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international), et formuler, à l'intention du Groupe de travail des transports par voie navigable de la CEE-ONU (SC.3) une recommandation concernant la nécessité de réexaminer cette résolution et d'y apporter d'éventuelles modifications;

c) Décider des mesures à prendre pour assurer le suivi de la réunion et recommander d'autres mesures de nature à faciliter la reconnaissance des certificats de conducteur de bateau (collecte d'informations, propositions concernant la révision des documents internationaux pertinents, activités de sensibilisation, etc.).

4. Pendant les débats, les participants ont mentionné les instruments juridiques internationaux et régionaux suivants:

a) Règlement des patentes du Rhin¹;

b) Recommandations sur la délivrance des certificats de conducteur de bateau valables sur le Danube et tableau comparatif des formations de conducteur de bateau dispensées dans les pays danubiens;

c) Directive 96/50/CE du Conseil 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 (1996)²;

d) Règles concernant les exigences minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau dans le bassin de la Save (Décision – 32/07)³;

¹ Le texte du Règlement des patentes du Rhin révisé est disponible à l'adresse suivante: <http://www.ccr-zkr.org/>.

² Voir document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/6/Add.1.

³ Le texte de la décision est disponible à l'adresse suivante: <http://www.savacommission.org/decision>.

e) Recommandations de la CEE-ONU sur les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure en vue de leur reconnaissance réciproque dans le trafic international (résolution n° 31, 1992)⁴.

5. Les documents de travail ci-après ont été établis pour la réunion:

a) Tableau comparatif des prescriptions minimales relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateau établies par la CEE-ONU, la CCNR, la Commission du Danube et la CE;

b) Tableau comparatif des connaissances professionnelles requises pour l'obtention du certificat de conducteur de bateau;

c) Liste des amendements qui pourraient être apportés à la résolution n° 31.

Ces documents sont reproduits dans l'additif.

6. Le Groupe de travail souhaitera sans doute prendre note des renseignements sur les instruments régionaux et internationaux et sur les mesures prises par les pouvoirs publics concernant la question des certificats de conducteur de bateau délivrés dans la région de la CEE (sect. II), qui viennent compléter le précédent rapport sur la situation dans ce domaine, établi pour la trente-deuxième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/6). Le Groupe de travail souhaitera sans doute également prendre note des conclusions concernant la nécessité de réviser la résolution n° 31 (sect. III). Un projet de version révisée de cette résolution a été établi par le secrétariat sur la base de ces discussions et est présenté dans le document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2009/8. Enfin, le Groupe de travail souhaitera sans doute examiner les mesures supplémentaires et les activités de suivi mises en évidence par les participants à la réunion (sect. IV).

II. INSTRUMENTS RÉGIONAUX ET INTERNATIONAUX ET INITIATIVES PRISES PAR LES POUVOIRS PUBLICS CONCERNANT LA QUESTION DES CERTIFICATS DE CONDUCTEUR DE BATEAU DANS LA RÉGION DE LA CEE-ONU

7. Les participants à la réunion de septembre 2008 sur la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau ont échangé les renseignements suivants sur la situation actuelle concernant la délivrance et la reconnaissance des certificats de conducteur de bateau dans leurs pays et organisations respectifs.

8. La **Commission centrale pour la navigation du Rhin** (CCNR) a mis en relief les éléments suivants:

a) Publication en 2005 d'une étude comparative des prescriptions de la CCNR et de la CE relatives à la délivrance des certificats de conducteur de bateau (résolution 2005-I-4,

⁴ Voir document ECE/TRANS/SC.3/WP.3/2008/6.

Protocole 4, de la CCNR), énumérant les différences et mettant en évidence les divergences problématiques⁵;

b) Révision de la structure et de la teneur du Règlement des patentes du Rhin afin de faciliter la reconnaissance des certificats nationaux, notamment en établissant une distinction entre les prescriptions générales et la connaissance des conditions locales;

c) Progrès dans le processus de reconnaissance: Les certificats roumains sont reconnus par la CCNR depuis mai 2008. Des demandes présentées par l'Autriche, la Hongrie, la Pologne, la République tchèque et la Slovaquie sont en cours d'examen. Chaque reconnaissance est accompagnée d'un arrangement administratif sur une coopération plus poussée⁶;

d) La CCNR travaille actuellement à l'élaboration d'une réglementation complète qui inclurait le Règlement des patentes du Rhin, les prescriptions du chapitre 23 du Règlement de visite des bateaux du Rhin concernant les équipages, et les prescriptions relatives au personnel de sécurité à bord des bateaux à passagers et des bateaux transportant des marchandises dangereuses (simple référence à l'ADN/ADNR).

9. La **Commission du Danube** a donné des informations sur les points suivants:

a) Le secrétariat a rassemblé des informations sur les systèmes éducatifs des pays membres de la Commission du Danube, qui ont été publiées dans un document de travail destiné au Groupe de travail de la Commission du Danube chargé des questions techniques;

b) Une réunion du groupe de volontaires de la Commission du Danube chargé d'étudier la question de la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau a eu lieu le 3 novembre 2008. Le groupe de volontaires a décidé ce qui suit:

- i) Examiner le travail accompli par le groupe commun spécial de la Commission du Danube et de la CCNR chargé d'étudier la question de la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau;
- ii) Examiner la recommandation de 1996 concernant l'établissement de certificats de conducteur de bateau valables sur le Danube, en tenant compte du Règlement des patentes du Rhin, de la résolution n° 31 et des directives 91/672/CEE et 96/50/CE de la CE;

⁵ Le texte de cette étude a été reproduit par le secrétariat dans le document ECE/TRANS/SC.3/2008/12 pour la cinquante-deuxième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).

⁶ Le texte des protocoles 17 et 18 de la CCNR concernant la reconnaissance des certificats nationaux de conducteur de bateau de certains États membres, les certificats roumains de conducteur de bateau des catégories A et B et le certificat roumain d'aptitude à la conduite au radar, adopté en mai 2008, ont été reproduits dans le document ECE/TRANS/SC.3/2008/11 pour la cinquante-deuxième session du Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3).

- iii) Élaborer des définitions unifiées des qualifications professionnelles des membres d'équipage;
- iv) Définir les modalités du contrôle de la connaissance des conditions locales et recenser les secteurs du Danube pour lesquels une telle connaissance est requise⁷.

10. La **Commission internationale du bassin de la Save** a attiré l'attention sur l'adoption récente de Règles concernant les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau dans le bassin de la Save (Décision – 32/07). Cette décision s'impose aux États membres (Bosnie-Herzégovine, Croatie, Serbie et Slovénie). Ces règles renvoient à la Directive 96/50/CE et à la résolution n° 31. La prochaine étape consistera à envisager l'élaboration d'une méthodologie concernant la connaissance des conditions locales.

11. La **Commission européenne** a indiqué qu'une étude d'impact concernant l'harmonisation des certificats de conducteur de bateau de navigation intérieure au niveau de l'Union européenne était actuellement menée. Dans le cadre de cette étude d'impact, qui a été commandée par la DG TREN, toutes les parties prenantes sont actuellement consultées. La première réunion d'experts, tenue à Bruxelles le 4 juillet 2008, s'inscrit également dans le cadre de ce processus de consultation. La deuxième réunion devrait se tenir avant la fin de 2008. Toutes les parties prenantes y seront invitées et seront, à cette occasion, consultées sur les nouvelles mesures qui pourraient être prises pour harmoniser les certificats de conducteur de bateau.

12. Le représentant de la **Serbie** a indiqué que la question de la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau était actuellement examinée dans son pays et que la Serbie avait défini sa position en ce qui concerne les éventuels amendements à la résolution n° 31. La République de Serbie avait collaboré de façon satisfaisante avec la Commission internationale du bassin de la Save (en tant que membre de cette Commission) à l'établissement des règles concernant la navigation dans ce bassin. La Serbie est à présent obligée d'appliquer la Décision 32/07 sur les Règles concernant les prescriptions minimales relatives à la délivrance de certificats de conducteur de bateau valables dans le bassin de la Save. La Décision 32/07 est pleinement conforme aux règles de la CCNR et de la CE.

13. Le représentant du **Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord** a donné les informations suivantes:

- a) Le Royaume-Uni applique actuellement la Directive 87/2006/CE de la CE;
- b) Même si le réseau des voies de navigation intérieure du Royaume-Uni n'est pas directement lié aux autres réseaux de navigation intérieure de l'Union européenne, le Royaume-Uni s'intéresse à la facilitation de la reconnaissance des certificats de conducteur de bateau pour les petits négociants qui traversent la mer sur des navires de mer. Le Royaume-Uni s'intéresse également au développement de la navigation intérieure car il s'agit là d'un mode de transport respectueux de l'environnement;

⁷ Le compte-rendu de la réunion figure dans le document GR/Patentes/novembre 2008, annexe 2 du document n° CD 284/XI-2008.

c) Il existe actuellement trois types de certificats (auxquels viendra bientôt s'ajouter un quatrième) correspondant à différents domaines de la navigation. Pour obtenir le certificat Catégorie 1 Niveau 2, qui présente un intérêt sur le plan international, le candidat doit actuellement remplir les conditions suivantes:

- i) Avoir navigué deux cent quarante jours à bord d'un navire;
- ii) Avoir travaillé au moins deux années dans le secteur de la navigation;
- iii) Posséder un livret indiquant les formations suivies;
- iv) Passer avec succès une épreuve pratique portant sur les connaissances nautiques et les compétences en matière de navigation;
- v) D'autres conditions sont exigées pour les certificats d'aptitude à la conduite de navires à passagers de grande taille, le transport de marchandises dangereuses, le remorquage et la navigation au radar;
- vi) Au total, sept cents jours sont exigés sur une période de cinq années;

d) Un progrès important a été enregistré dans le domaine de la connaissance des conditions locales: le nombre de secteurs pour lesquels une connaissance des conditions locales est exigée a été ramenée de 300 à 14;

e) Pour être habilité à travailler dans l'UE, il faut en outre passer un examen portant sur le CEVNI, les prescriptions techniques applicables aux navires et les systèmes fluviaux de l'UE.

14. Le représentant de la **Fédération de Russie** a décrit la situation dans son pays, en mettant l'accent sur les points suivants:

a) La délivrance des différents certificats de matelot est régie par la loi fédérale n° 349 du 31 mai 2005, qui porte sur les bateaux dont la puissance globale des machines principales est égale ou supérieure à 55 kW et sur les bateaux non motorisés d'un tonnage supérieur à 80 tonnes. Certaines règles et procédures correspondent aux prescriptions de l'OMI;

b) Les bateaux sont répartis en cinq catégories, non compris les bateaux de plaisance, en fonction de la puissance des machines principales;

c) Les certificats de conducteur de bateau sont délivrés aux personnes qui remplissent les conditions suivantes:

- i) Être âgé de 18 ans au moins;
- ii) Produire un certificat médical tous les ans entre 18 et 21 ans puis une fois tous les deux ans après 21 ans. L'examen médical est effectué dans une institution agréée et les résultats en sont consignés dans le dossier médical personnel;
- iii) Le contrôle des connaissances nautiques est obligatoire et est effectué par des commissions composées de professionnels. Ce contrôle est exigé pour la délivrance, l'échange et la prolongation du certificat et devrait être effectué au moins tous les cinq ans. Le programme est validé par le Ministère des transports;

- iv) La durée minimale de l'expérience professionnelle dépend du type de bateau et du type de qualification; l'expérience en mer est prise en considération et l'expérience professionnelle doit être indiquée dans le livret de service;
 - v) Pour avoir le droit de naviguer sur un secteur particulier, le candidat doit avoir acquis une expérience de la navigation dans ce secteur et avoir passé un examen supplémentaire sur les conditions de navigation dans ce secteur;
 - vi) La formation est obligatoire; elle doit durer au minimum une année. Tous les cinq ans, le conducteur de bateau doit suivre une formation supplémentaire. La formation se compose d'activités pratiques de navigation et d'un examen;
- d) Pour l'heure, il n'existe pas d'accord sur la reconnaissance mutuelle des certificats de conducteur de bateau valables sur les voies navigables russes.

15. Le représentant de l'**Autriche** a donné les informations suivantes:

- a) L'Autriche a appliqué la Directive 96/50/CE de la CE, qui repose sur la résolution n° 31. Actuellement, l'Autriche reconnaît les certificats délivrés conformément à cette directive ainsi que les certificats délivrés par les États membres de la Commission du Danube;
- b) Les travaux menés actuellement par le groupe de travail informel du SC.3 sur le CEVNI permettront de poursuivre l'harmonisation des règlements concernant le trafic en Europe, ce qui facilitera le contrôle des connaissances des conducteurs de bateau en matière de navigation;
- c) La question de la connaissance des conditions locales a été abordée par un groupe spécial de la CCNR/Commission du Danube et l'Autriche a présenté un exemple de contrôle à choix multiple pour la section autrichienne du Danube;
- d) L'Autriche a demandé à la CCNR de reconnaître ses certificats nationaux.

III. EXAMEN DE LA RÉOLUTION N° 31 DE LA CEE COMPORTANT LES RECOMMANDATIONS SUR LES PRESCRIPTIONS MINIMALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES CERTIFICATS DE CONDUCTEUR DE BATEAU DE NAVIGATION INTÉRIEURE EN VUE DE LEUR RECONNAISSANCE RÉCIPROQUE DANS LE TRAFIC INTERNATIONAL

16. Les participants ont examiné le tableau comparatif des prescriptions minimales de la CCNR, de la Commission du Danube, de la CEE-ONU et de la CE communiqué par le secrétariat⁸, et est parvenu aux conclusions suivantes:

- a) Les prescriptions de base figurant dans les règlements et les recommandations de la CCNR, de la Commission du Danube, de la CEE-ONU et de la CE sont largement harmonisées;

⁸ Le tableau comparatif figure dans l'additif au présent document.

b) La résolution n° 31 reste un document de référence utile, où sont énumérées les exigences minimales acceptées au niveau paneuropéen et qui facilite la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux sur la reconnaissance mutuelle des certificats;

c) La version 1992 de la résolution devrait être révisée pour tenir compte de l'évolution des prescriptions de la CCNR, de la Commission du Danube, de la Commission de la Save et de la CE;

d) Les dispositions supplémentaires concernant les procédures administratives, que les pays ayant accepté les prescriptions de base énoncées au chapitre 2 devaient examiner dans leurs accords bilatéraux sur la reconnaissance mutuelle pourraient être incluses dans le chapitre 3. L'expérience acquise dans ce domaine par la CCNR et l'OMI pourrait être utile.

17. Les participants ont examiné la liste des amendements qui pourraient être apportés à la résolution n° 31, établie par le secrétariat à partir du tableau comparatif de cette résolution et des règlements de la CE, de la CCNR et de la Commission du Danube⁹. Les participants se sont entendus sur une série de propositions préliminaires présentées ci-après.

1. Amendements aux prescriptions actuelles de la résolution n° 31

- | | |
|---|--|
| 1.1 Aptitude physique (art. 2.2 b)) | <ol style="list-style-type: none">1. Préciser dans le texte que l'examen médical doit être effectué par un médecin désigné par l'autorité compétente. 2. Préciser que l'administration peut exiger qu'un examen médical supplémentaire soit effectué régulièrement à partir d'un certain âge¹⁰. |
| 1.2 Expérience professionnelle (art. 2.2 c) et 2.3) | <ol style="list-style-type: none">1. Porter la durée minimale à quatre années. 2. Ajouter la disposition sur le mode de calcul du temps de navigation. 3. Indiquer de combien d'années au maximum la durée minimale peut être réduite lorsque le candidat a reçu une formation spéciale, est titulaire d'un diplôme ou a acquis une expérience professionnelle en mer. |

⁹ Cette liste figure dans l'additif du présent document.

¹⁰ Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a informé le secrétariat qu'au Royaume-Uni, les médecins qui délivrent les certificats médicaux sont agréés par le General Medical Council et non pas par une autorité compétente distincte. Le Royaume-Uni a également indiqué que la législation actuellement en vigueur interdit toute discrimination fondée sur l'âge et que par conséquent les examens médicaux supplémentaires effectués à partir d'un certain âge pour des motifs liés à l'emploi ne sont pas autorisés.

4. Indiquer que la formation mentionnée au paragraphe 2.3.2 a) doit porter sur les matières énumérées dans l'annexe.

4. Indiquer que le livret de service personnel mentionné dans la résolution n° 61 peut être utilisé pour valider l'expérience professionnelle.

- 1.3 Examen de connaissances professionnelles (art. 2.4) Envisager d'aligner davantage le contenu de l'annexe sur le contenu de l'examen. Il a été décidé que le secrétariat adresserait aux membres une demande séparée visant à réexaminer le contenu de l'annexe de la résolution¹¹.

2. Nouvelles prescriptions ou dispositions supplémentaires

- 2.1 Dispositions générales (art. 2.2) Ajouter une nouvelle disposition faisant obligation au candidat d'être titulaire d'un certificat délivré par l'autorité compétente pour pouvoir utiliser une installation de radiotéléphonie.
- 2.2 Nouvelle annexe énumérant les éléments qui doivent figurer sur le certificat lui-même Au lieu de créer un modèle de certificat, qui existe déjà dans les règlements et les recommandations des commissions fluviales, la résolution pourrait, comme cela est fait dans la Directive 96/50/CE, énumérer les éléments qui doivent figurer dans le certificat.
- 2.3 Reconnaissance des certificats (chap. 3) Scinder le chapitre 3 en deux parties:
- a) Acceptation par les pays des prescriptions de base énoncées au chapitre 2; et
 - b) Dispositions concernant les modalités de l'établissement d'un accord bilatéral sur la reconnaissance mutuelle.

18. Après en avoir débattu, les participants ont décidé de ne pas inclure dans la proposition les éléments suivants:

- a) Teneur de l'examen médical et modèle de certificat médical, dans la mesure où dans certains pays, ces renseignements relèvent de la compétence des autorités sanitaires;
- b) Absence d'infractions à la sécurité de la navigation étant donné que d'autres corps de règles régissent les sanctions infligées pour les infractions de cette nature et d'autres infractions;

¹¹ Une analyse préliminaire des prescriptions de la CE, de la CCNR et de la Commission du Danube figure dans l'additif au présent document.

c) Modèle de certificat de conducteur de bateau, les participants ayant estimé que la proposition figurant au point 2.2 est suffisante.

IV. AUTRES MESURES DE NATURE À FACILITER LA RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS DE CONDUCTEUR DE BATEAU ET LE SUIVI DE LA RÉUNION

19. Les participants ont examiné d'autres mesures de nature à faciliter la reconnaissance des certificats de conducteur de bateau et ont estimé, vu l'importance de la connaissance des conditions locales, qu'il pourrait être utile de rassembler des renseignements sur les prescriptions concernant cette connaissance en vigueur dans les pays de la CEE-ONU. Les informations suivantes ont été communiquées:

a) La CCNR reçoit et stocke des informations sur les prescriptions concernant la connaissance des conditions locales reçues des pays ayant fait une demande de reconnaissance de leurs certificats;

b) La Commission du Danube dispose d'informations sur quelques-uns de ses États membres;

c) La Fédération de Russie a indiqué que le pays comptait 16 districts de navigation intérieure, chaque district étant divisé en plusieurs sections. En règle générale, il faut avoir navigué un mois et avoir passé un examen sur les conditions locales de navigation pour avoir le droit de conduire un bateau dans ces secteurs;

d) Au Royaume-Uni, le réseau navigable est divisé en 14 secteurs. En règle générale, il faut avoir navigué six mois dans un secteur et avoir passé un examen oral sur la connaissance des conditions locales pour pouvoir naviguer dans ce secteur. Le contenu de l'examen varie d'un secteur à l'autre. On trouvera des informations sur les prescriptions concernant la connaissance des conditions locales au guichet unique spécial ci-après consacré aux certificats de conducteur de bateau: <http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga07-home/workingatsea/mcga-trainingandcert/ds-ss-bml1stop.htm>.

20. Les participants ont décidé que le secrétariat de la CEE-ONU pourrait compiler les informations disponibles sur les prescriptions concernant la connaissance des conditions locales et présenter les résultats au groupe.

21. Les participants ont décidé que le suivi de la réunion consisterait dans les activités suivantes:

a) Octobre 2008: rapport de la réunion au Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) à sa cinquante-deuxième session;

b) Octobre-décembre 2008: élaboration par le secrétariat d'une proposition d'amendements à la résolution n° 31 en consultation avec les membres du groupe;

c) Octobre-février 2008: examen par les membres du groupe de l'annexe de la résolution n° 31 concernant l'examen des connaissances professionnelles;

d) Février 2008: examen de la proposition par la trente-quatrième session du Groupe de travail sur l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) et, éventuellement, réunion du groupe de volontaires juste avant ou juste après la session.
