



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****Soixante-troisième session**

Genève, 3-5 juillet 2023

Point 6 de l'ordre du jour provisoire

Transport fluvio-maritime en Europe**Contexte et sujets de discussion****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Le présent document est soumis conformément au projet de budget-programme pour 2023, titre V (Coopération régionale pour le développement), chapitre 20 (Développement économique en Europe), programme 17 (Développement économique en Europe) (A/77/6 (Sect. 20), tableau 20.6).
2. Lors de sa cinquante-sixième session, le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) a organisé une table ronde sur le transport fluvio-maritime en Europe. Le document clé était le rapport thématique sur le transport fluvio-maritime en Europe qui avait été établi par la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) en partenariat avec la Commission européenne, l'Union européenne des transports fluvio-maritimes, le Comité de transport fluvio-maritime de l'Union européenne de la navigation fluviale, la Commission du Danube, l'Organisation européenne des bateliers et 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. Le SC.3/WP.3 : a) souligné l'importance de ce rapport en tant que première source d'information sur le secteur du transport fluvio-maritime ; b) a souligné l'opportunité de poursuivre ces travaux en vue de préparer le rapport actualisé dans deux ou trois années pour couvrir l'ensemble de la région de la Commission économique pour l'Europe ; et c) a noté la nécessité d'unir les efforts des États membres et d'autres acteurs clés en vue d'harmoniser la base réglementaire du transport fluvio-maritime (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/112, paragraphes 63 à 77).
3. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être revenir sur cette question et poursuivre l'examen du cadre législatif du transport fluvio-maritime, des dispositions techniques applicables aux bateaux fluvio-maritimes et d'autres sujets pertinents.



II. Définition de bateau fluviomaritime

4. Comme il est mentionné dans le rapport thématique de la CCNR, le transport fluviomaritime consiste en une opération de transport en partie par voies navigables intérieures et en partie par mer, sans transbordement. Le transport fluviomaritime peut être effectué par un navire de mer ou un bateau de navigation intérieure. Le rapport distingue deux cas généraux d'activités de transport fluviomaritime :

- a) Transport fluviomaritime effectué par un navire de mer ; et
- b) Transport fluviomaritime effectué par un bateau de navigation intérieure.

5. Dans l'annexe de la résolution n° 61, chapitre 20B, « Bateau de navigation fluviomaritime » désigne un bateau conçu pour la navigation sur les voies navigables intérieures et apte à la navigation maritime sous réserve de limitations.

III. Routes côtières pour les bateaux fluviomaritimes

6. Le réseau de voies navigables E, en ce qui concerne l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), est constitué des voies navigables et des parcours côtiers empruntés par les bateaux fluviomaritimes, ainsi que des ports d'importance internationale situés sur ces voies et ces parcours, qui sont mentionnés dans les annexes I et II de l'AGN.

7. Les routes côtières mentionnées dans l'annexe I de l'AGN visent à maintenir la continuité du réseau de voies navigables E dans toute l'Europe. Au cas où ces caboteurs sont destinés à emprunter régulièrement des voies navigables intérieures (bateaux de transport fluviomaritime) leurs dimensions devraient, pour autant que cela soit possible et économiquement viable, satisfaire aux prescriptions concernant les automoteurs adaptés à la navigation sur les voies navigables intérieures des classes Va et VIb, comme indiqué dans l'annexe III de l'AGN.

8. Les routes côtières pour les bateaux fluviomaritimes sont répertoriées dans le tableau I de l'Inventaire des principales normes et paramètres du réseau de voies navigables E (« Livre bleu »).

IV. Cadre juridique, dispositions techniques pour les bateaux fluviomaritimes et documents de bord

9. Les navires de mer effectuant des transports fluviomaritimes doivent être construits sous la supervision d'une société de classification reconnue, conformément à ses prescriptions en matière de classification. En outre, ils doivent se conformer aux réglementations internationales suivantes relatives à la construction et à l'équipement des bateaux et disposer des certificats de bord requis par ces documents :

- La Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure
- Le Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure, chapitre 25 « Dispositions particulières pour les navires de mer », Article 25.01 « Dispositions pour le Rhin (zone R) »
- Le Règlement de visite des bateaux du Rhin, Article 1.05 « Navires de mer », et le Règlement de police pour la navigation du Rhin, pour les navires de mer naviguant sur le Rhin
- L'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), pour les navires de mer transportant des marchandises dangereuses liquides ou gazeuses.

10. Les bateaux de navigation intérieure effectuant des transports fluvio-maritimes, en plus des exigences applicables aux bateaux de navigation intérieure, doivent se conformer aux exigences fixées par l'administration de l'État conformément à la législation nationale, en ce qui concerne les qualifications des membres d'équipage, les communications radio, les feux de navigation, les conditions d'exploitation, la prévention de la pollution, etc. Ils doivent disposer à bord d'un certificat spécial permettant aux bateaux de navigation intérieure de naviguer en mer ou des certificats requis par la réglementation nationale.

11. Conformément au chapitre 20 B l'annexe de la résolution n° 61, les bateaux de navigation fluvio-maritime effectuant des liaisons internationales : a) doivent être régis par la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ou la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, et doivent être munis de l'attestation internationale correspondante en cours de validité ; et b) doivent être régis par la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) et doivent être munis du Certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures (Certificat IOPP) en cours de validité. Les bateaux de navigation fluvio-maritime effectuant des liaisons côtières : a) doivent être munis des attestations requises par la législation de l'État d'immatriculation ; et b) doivent être munis de l'attestation de prévention de la pollution marine requise par la législation de l'État du pavillon, en cours de validité.

12. Outre les dispositions du chapitre 8A, les bateaux de navigation fluvio-maritime effectuant des liaisons internationales doivent être régis par les dispositions de l'annexe VI de la Convention MARPOL et doivent être munis du Certificat international pour la prévention de la pollution de l'atmosphère (Certificat IAPP) en cours de validité.

13. Les bateaux de navigation fluvio-maritime effectuant des liaisons côtières doivent satisfaire aux dispositions des conventions internationales et instruments de l'OMI ci-après :

a) Pour tous les types de bateaux destinés à naviguer dans toutes les zones¹, à l'exception des zones restreintes :

- Outre les dispositions du chapitre 3A, les dispositions du chapitre II-2 de la Convention SOLAS et du Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie en ce qui concerne la prévention de l'incendie à la construction
- Outre les dispositions du chapitre 4, les dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge en ce qui concerne la ligne de charge
- Outre les dispositions du chapitre 6, les dispositions de la partie D du chapitre II-1 de la Convention SOLAS en ce qui concerne les installations électriques ;

b) Pour les automoteurs destinés à naviguer dans toutes les zones, à l'exception des zones restreintes :

- Les dispositions du chapitre IV de la Convention SOLAS en ce qui concerne la composition de l'équipement de communication, afin de permettre la participation au Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)
- Les dispositions du chapitre V de la Convention SOLAS en ce qui concerne la composition de l'équipement de navigation ;

¹ Voir paragraphe 20B-1.1.1 de l'annexe de la résolution n° 61.

c) Pour les bateaux à passagers naviguant dans la zone RS 3,0 et tous les bateaux naviguant dans la zone RS 4,5 ou RS 6,0 :

- Outre les dispositions des chapitres 3 et 15, les dispositions de la Convention SOLAS en ce qui concerne la compartimentation du bateau ;
- Les dispositions de la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge en ce qui concerne le creux de franc-bord minimal en été pour la navigation maritime ;
- Outre les dispositions des chapitres 10 et 15, les dispositions de la Convention SOLAS et du Recueil international de règles relatives aux engins de sauvetage (1996) en ce qui concerne les engins de sauvetage ;
- Outre les dispositions de l'ADN, les dispositions de la Convention SOLAS et du Recueil international de règles applicables aux systèmes de protection contre l'incendie en ce qui concerne les dispositifs pour les cargaisons liquides des pétroliers, les conduits d'aération et d'évacuation des gaz, les dispositifs de ventilation et d'extinction des incendies et les dispositifs pour les combustibles et les hydrocarbures.

14. Certains pays comme la Belgique, la Chine, la France, l'Inde, la Fédération de Russie et l'Ukraine ont établi des réglementations nationales applicables aux bateaux de navigation intérieure destinés à opérer le long du littoral dans les zones maritimes nationales. Les sociétés de classification (Bureau Veritas, Russian Classification Society, Russian Register, Shipping Register of Ukraine) attribuent des notations de classe pour ce type de bateau conformément à leurs règles de classification. Cependant, il n'existe pas de base réglementaire harmonisée pour le transport fluvio-maritime au niveau international.

V. Sujets de discussion

15. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être poursuivre les discussions sur le cadre juridique des bateaux fluvio-maritimes en mettant l'accent sur les bateaux de navigation intérieure autorisés à naviguer en mer. À cette fin, les délégations sont invitées à fournir des informations sur leurs réglementations nationales pour ce type de bateau.

16. Les sujets suivants sont proposés :

- Prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure pour la navigation en mer
- Documents de bord
- Certificats professionnels des membres d'équipage
- Distance maximale du rivage où les bateaux fluvio-maritimes sont autorisés à naviguer.

17. Le SC.3/WP.3 souhaitera peut-être également examiner les possibilités d'établir un cadre juridique harmonisé au niveau international pour ce type de bateau.
