



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par voie navigable****Cinquante-cinquième session**

Genève, 12–14 octobre 2011

Point 4 de l'ordre du jour provisoire

**Suivi du Livre blanc de la CEE-ONU sur l'efficacité****et la viabilité du transport par voie navigable en Europe****Base de données européenne sur les bateaux et les coques:  
coopération future****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. À sa cinquante-quatrième session, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) a pris note des travaux en cours concernant une version pilote de base de données européenne sur les coques et a exprimé l'avis selon lequel une future base de données européenne sur les bateaux de navigation intérieure devrait être ouverte à tous les pays membres de la CEE intéressés, qu'il s'agisse ou non d'États membres de l'Union européenne. Plusieurs États membres et commissions fluviales ont soutenu l'idée qu'une future base de données paneuropéenne sur les coques pourrait être gérée par la CEE et le SC.3 a demandé au secrétariat de poursuivre activement ses consultations sur le rôle que la CEE pourrait jouer dans la gestion de cette base de données, avec toutes les parties intéressées, et notamment avec la délégation de l'Union européenne (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 28).

2. Le rôle que pourrait jouer la CEE dans l'exploitation de la future base de données a été examiné par le Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure (SC.3/WP.3) lors de ses trente-huitième et trente-neuvième sessions. Conformément à la décision prise par le SC.3/WP.3 à sa trente-huitième session (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/76, par. 21–23), le secrétariat a préparé une note d'information sur la mise en place et l'exploitation d'une éventuelle base de données paneuropéenne sur les coques. Le SC.3/WP.3 a examiné la note à sa trente-neuvième session et a prié le secrétariat de la transmettre au SC.3 avec les observations supplémentaires faites par les délégations, le cas échéant (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/78, par. 19–21).

3. Le Groupe de travail souhaitera peut-être poursuivre la discussion sur le rôle de la CEE en la matière, en tenant compte des informations fournies par le SC.3/WP.3 (section II) et des observations supplémentaires faites par les délégations (section III).

## **II. Mise en place et exploitation d'une éventuelle base de données paneuropéenne sur les coques (pEHDB)**

### **A. Introduction**

4. À la cinquante-quatrième session du SC.3 (13–15 octobre 2010), les représentants du projet PLATINA avaient présenté les travaux effectués dans le cadre du projet sur une version pilote d'une base de données européenne sur les coques. L'objectif de cette base de données est de faciliter l'échange d'informations sur une série de données relatives aux coques des bateaux de navigation intérieure (numéro unique d'identification, nom, longueur et largeur du bateau, coque simple, double coque, etc.), en se fondant sur la réglementation internationale relative aux prescriptions techniques et à la notification électronique. Ce projet pilote, lancé en 2010 dans le cadre du projet PLATINA, a pour but de fournir un service pilote aux premiers utilisateurs intéressés et d'établir progressivement une connexion avec d'autres autorités de certification des bateaux et services d'information fluviale (SIF). Le volet technique du projet est bien avancé, mais il reste encore à déterminer l'entité qui sera chargée de l'exploitation de cette base de données une fois que le projet PLATINA sera arrivé à terme.

5. Le SC.3 a fait valoir que toute base de données européenne nouvellement créée se devait d'être ouverte à tous les États membres de la CEE intéressés, qu'ils soient ou non membres de l'Union européenne. Il a également noté que la CEE gérait déjà des systèmes informatiques comparables, complexes et sécurisés, comme la base de données internationale TIR en ligne (ITDB), qui contient plus de 60 000 fiches et porte sur 57 pays. Les représentants de l'Autriche, de la Bulgarie, de la Fédération de Russie, de la République tchèque, de la Serbie, de la Slovaquie, de la Commission du Danube et de la Commission du bassin de la Save étaient d'avis que la future base de données paneuropéenne sur les coques pouvait être gérée par la CEE. Le SC.3 a demandé au secrétariat de poursuivre activement ses consultations sur le rôle que la CEE pourrait jouer dans la gestion de cette base de données, avec toutes les parties intéressées, et notamment avec la Commission européenne (ECE/TRANS/SC.3/187, par. 29).

6. À sa trente-huitième session, le SC.3/WP.3 avait été saisi des résultats de ces consultations. Il avait été souligné qu'un consensus semblait se dégager quant à la valeur ajoutée de la dimension paneuropéenne de cette base de données. Toutefois, trois séries de questions doivent être examinées avant de pouvoir trancher quant à l'exploitation future d'une base de données paneuropéenne.

7. En premier lieu, les prescriptions opérationnelles relatives aux ressources humaines, aux technologies de l'information et aux procédures d'échange de données doivent être définies avec précision. Ensuite, il convient d'examiner la question des arrangements administratifs et juridiques, en se fondant sur les procédures, établies à l'échelle internationale, relatives à l'échange sécurisé de données entre les autorités compétentes, notamment concernant la protection des données. Enfin, il faudrait analyser les incidences financières de l'établissement et de l'exploitation d'une telle base de données paneuropéenne pendant une période prolongée sous les auspices de la CEE et établir des procédures adéquates de financement (ECE/TRANS/SC.3/WP.3/76, par. 21 à 23).

8. Le Livre blanc sur l'efficacité et la viabilité des transports par voie navigable en Europe (ECE/TRANS/SC.3/189), adopté récemment par la CEE, préconise la

rationalisation des procédures et des complémentarités dans le cadre des travaux entrepris par la CEE, la Commission européenne et les commissions fluviales, afin d'optimiser l'utilisation des ressources limitées et de tirer parti des synergies. Conformément à ces objectifs, il a été recommandé à la CEE d'axer ses travaux sur les activités relatives aux règles paneuropéennes de navigation (Code européen des voies de navigation intérieure) et sur les activités techniques liées à une base de données paneuropéenne sur les coques (pEHDB) qui serait exploitée sous les auspices de la CEE.

9. Il est fait état dans le présent document de renseignements supplémentaires sur les prescriptions de nature opérationnelle, juridique, administrative et financière qui doivent être prises en considération avant qu'une base de données paneuropéenne sur les coques puisse être établie.

## **B. Prescriptions techniques et opérationnelles**

10. En se fondant sur l'expérience acquise dans le cadre du projet PLATINA, le futur exploitant de la base de données paneuropéenne sur les coques sera notamment chargé des tâches suivantes:

a) Mettre en place et gérer l'architecture de l'information, les volumes de données, le nombre de transactions et de fichiers de données, notamment la séquence permettant d'établir des connexions entre les utilisateurs, les mesures visant à promouvoir les liens électroniques entre les bases de données nationales et la base de données paneuropéenne, le recensement d'autres fonctions envisageables, etc.;

b) Mettre en évidence les synergies avec d'autres systèmes internationaux d'échange de données gérés par la CEE ou les créer, selon qu'il convient;

c) Élaborer des accords administratifs (types) afin de permettre aux pays de participer à la base de données paneuropéenne en se fondant sur des procédures uniformisées convenues d'un commun accord;

d) Établir une structure de supervision et de gestion, notamment un comité directeur ou un conseil de gestion composé de représentants des gouvernements et organisations participants;

e) Mettre en place une structure de communication entre les utilisateurs de la base de données paneuropéenne et le(s) fournisseur(s) du système informatique;

f) Déterminer le rôle et les responsabilités du ou des fournisseurs envisageables pour le système informatique et gérer les contrats accordés aux sous-traitants, selon qu'il convient;

g) Définir les demandes relatives à des fonctions spécifiques de la base de données paneuropéenne, ou de ses interfaces avec les autorités nationales, les classer par ordre de priorité, les préciser, les mettre en œuvre et s'assurer de leur efficacité;

h) Élaborer, pour la base de données paneuropéenne, un plan d'intervention en cas de défaillance des applications ou du matériel, d'incidents relatifs à la sécurité, etc., garder ce plan à jour et le mettre à l'essai;

i) Analyser les données, afin d'élaborer d'autres mécanismes permettant d'améliorer leur qualité, de renforcer les copies de sauvegarde et de mettre à l'essai la récupération des données;

j) Définir les critères de performance et les niveaux de service associés et les contrôler.

11. Lors des opérations pilotes effectuées depuis mars 2010 sur une base de données européenne dans le cadre du projet PLATINA, qui est financé par l'Union européenne, des caractéristiques techniques ont été définies et appliquées. Ces caractéristiques pourraient être utilisées pour la base de données paneuropéenne gérée par la CEE après n'y avoir apporté que de légères modifications (langues supplémentaires, etc.). De la même façon, les procédures d'échange de données techniques entre les autorités publiques de différents pays mises au point dans le cadre du projet PLATINA pourraient être utilisées comme point de départ pour la mise en place de protocoles de communication analogues pour la base de données paneuropéenne.

12. En outre, les compétences techniques importantes et l'expérience non négligeable acquises avec les fournisseurs de systèmes informatiques dans le cadre du projet PLATINA pourraient être mises à profit et étoffées en vue de décentraliser ou de délocaliser les fonctions d'appui technique, ce qui permettrait de faire face aux mises à jour et aux mises à niveau fréquentes des technologies de l'information et laisserait ainsi la possibilité à l'exploitant de la base de données paneuropéenne de se concentrer sur la supervision et les fonctions de base.

### **C. Arrangements juridiques et administratifs**

13. Parmi les questions importantes devant être analysées de manière approfondie et pour lesquelles il convient de trouver des solutions en vue de la mise en place d'une base de données paneuropéenne figure l'échange sécurisé de données entre les autorités publiques des pays participants, conformément à la législation et aux règlements nationaux relatifs à la protection des données. Ce type d'échange de données est conforme à plusieurs arrangements internationaux établis par des organes de l'ONU, comme l'Organisation maritime internationale (OMI) et la CEE. Ces arrangements définissent les conditions dans lesquelles des données sécurisées peuvent être échangées par les gouvernements des États Membres des Nations Unies.

14. Aux fins du projet pilote de base de données européenne sur les coques, tel qu'il est élaboré dans le cadre du projet PLATINA, un ensemble minimal de données sur les coques est échangé par les différentes autorités de certification des bateaux et par les autorités chargées des services d'information fluviale conformément au Règlement de visite des bateaux du Rhin de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR), à la directive 2006/87/CE de l'Union européenne établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et au Règlement (UE) 164/2010 relatif aux spécifications techniques des systèmes de notification électronique des bateaux en navigation intérieure. Les autorités de certification des bateaux ont besoin de ces données afin d'éviter, par exemple, d'assigner deux numéros européens uniques d'identification à un bateau donné. Ces informations sont nécessaires aux autorités chargées des services d'information fluviale pour plusieurs applications relatives à ces services, comme la tenue des registres de passage par les éclusiers et la compilation des statistiques concernant les écluses.

15. Outre ces dispositions juridiques, le fournisseur de services non public (via Donau) et les autorités participantes de neuf pays ont échangé des lettres au printemps 2010. Un accord spécial de services a été établi dans le cadre du projet pilote PLATINA, afin d'autoriser l'échange de données entre les autorités nationales participantes et de permettre l'utilisation en vraie grandeur de la base de données européenne sur les coques (EHDB). Cet accord devrait être signé en avril 2011.

16. De la même façon, il faudra, pour exploiter la base de données paneuropéenne placée sous les auspices de la CEE, qu'un corpus complet de documents soit établi et qu'un accord relatif aux conditions et aux prescriptions spécifiques concernant l'échange de

données entre les autorités publiques des États membres de la CEE et le secrétariat de cette dernière soit conclu. Cet accord devrait porter notamment sur la protection, la sécurité et le contrôle des données et la responsabilité en cas de non-respect des règles.

17. Il serait possible de se fonder, lors de l'élaboration de ces documents, sur les dispositions relatives à l'échange de données concernant l'identification du bateau énoncées dans la section 2-7 de la Résolution n° 61 de la CEE (Recommandations relatives à des prescriptions techniques harmonisées à l'échelle européenne applicables aux bateaux de navigation intérieure) (ECE/TRANS/SC.3/172/Rev.1).

18. Il pourrait également être fait mention des dispositions relatives à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure énoncées dans la Convention de 1965 relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure (en vigueur depuis le 24 juin 1982). Neuf pays sont parties contractantes à cette convention établie par la CEE: Autriche, Bélarus, Croatie, France, Luxembourg, Monténégro, Pays-Bas, Serbie et Suisse. Conformément aux dispositions de l'article 11 de la Convention, les bureaux d'immatriculation des parties contractantes sont autorisés à correspondre directement entre eux aux fins du transfert d'immatriculation des bateaux de navigation intérieure. Cette convention ne tient pas compte des nouvelles pratiques en matière d'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, comme le numéro européen unique d'identification, et devra peut-être être mise à jour à cet effet. Cependant, elle fait état de la preuve de la propriété d'un bateau, et le numéro européen unique d'identification et la base européenne sur les coques de bateaux (EHDB) sont fondés sur la certification des bateaux et les services d'information fluviale. Or ces diverses fonctions peuvent relever de la compétence d'autorités nationales différentes.

19. Au vu de ce qui précède, il semble que les options suivantes puissent être envisagées pour l'échange sécurisé de données entre les autorités publiques des pays participants:

- Option 1: Élaborer des amendements à la Résolution n° 61 de la CEE ou négocier une résolution CEE distincte sur la question, qui serait soumise au Groupe de travail des transports par voie navigable aux fins d'adoption et au Comité des transports intérieurs, pour approbation.
- Option 2: Réviser et actualiser la Convention relative à l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure, en y incluant des dispositions relatives aux numéros uniques d'identification et à l'échange international de données concernant ces numéros.
- Option 3: Mettre au point un instrument juridique de la CEE (traité) sur l'échange de données concernant les numéros uniques d'identification des bateaux de navigation intérieure.

20. Au moment où le présent document a été rédigé, l'option 1 semblait la plus intéressante, car elle peut être négociée rapidement par un organe de la CEE déjà établi, ayant les compétences requises et dont la couverture géographique est adéquate. Il est estimé que l'échange de données requis entre les autorités publiques des États membres de la CEE pourrait être fondé sur une résolution de la CEE, qui serait adoptée individuellement par les pays participant à la base de données paneuropéenne sur les coques.

#### **D. Arrangements financiers**

21. Les frais d'établissement et de fonctionnement dépendront principalement des facteurs suivants:

- a) Nombre de pays et d'utilisateurs et nombre de liens vers des bases de données nationales;

- b) Nombre et volume des demandes d'échange de données émises à l'échelle nationale;
- c) Qualité des données transmises par les autorités nationales;
- d) Niveau des services fournis concernant les données (délai de réaction, délai de réparation, heures d'ouverture des services d'assistance, etc.);
- e) Négociation des accords juridiques entre les pays;
- f) Services requis pour la structure de gestion de la base de données paneuropéenne sur les coques.

22. Les frais d'établissement et de fonctionnement liés à la base de données paneuropéenne sur les coques seront très différents des estimations calculées dans le cadre du projet PLATINA si l'on arrive à créer des synergies, aux niveaux technique, opérationnel et juridique, avec les systèmes dont la complexité et les aspects juridiques sont comparables à ceux de la base de données envisagée.

23. Depuis 1999, la CEE est chargée de la gestion de la base de données internationale TIR (ITDB), qui traite chaque année 2,8 millions d'opérations de transit douanier dans 57 pays. Ce système en ligne contient plus de 50 000 fiches sécurisées qui ne sont accessibles qu'aux autorités douanières nationales, lesquelles peuvent échanger des renseignements sur les infractions aux procédures douanières et contrôler l'accès des opérateurs au régime douanier TIR. Pour des raisons de sécurité, les équipements informatiques de la base de données TIR ne peuvent être matériellement partagés, mais l'expérience juridique, administrative et technique du secrétariat de la CEE dans le domaine des technologies de l'information et son savoir-faire pourraient être mis à profit, notamment les bureaux et les salles de conférence, lors de la mise en place et de l'exploitation d'une base de données paneuropéenne sur les coques placée sous la supervision des États membres de la CEE et des organisations participantes.

24. Même s'il conviendra d'effectuer des études plus approfondies afin d'estimer de manière fiable les coûts liés à l'exploitation, par la CEE, d'une base de données paneuropéenne sur les coques, les financements extrabudgétaires annuels devraient être de l'ordre de 350 000 à 400 000 euros pour les services requis (technologies de l'information et 1,5–2 experts). La première année, voire la deuxième, il faudra sans doute également prévoir des frais d'établissement de l'ordre de 50 000 à 100 000 euros. La CEE devrait contribuer en fournissant du personnel de direction et des experts juridiques, ainsi qu'en allouant des bureaux à deux experts (personnel et salles de conférence adéquates).

25. Le règlement financier et les règles de gestion financière de la CEE prévoient le versement préalable des frais annuels, c'est-à-dire que les fonds doivent être disponibles avant le début de l'année opérationnelle. Dans un premier temps, les financements nécessaires à l'établissement et au fonctionnement de la base de données paneuropéenne sur les coques pourraient être fournis par le biais de mécanismes de financement spécifiques établis en collaboration avec la Commission européenne dans le cadre d'une autre phase éventuelle du programme NAIADES (Union européenne). À plus long terme, la base de données paneuropéenne pourrait être financée au moyen de contributions annuelles, qui seraient versées par les États membres participants conformément à des critères définis d'un commun accord (taille de la flotte fluviale, etc.).

26. Il conviendra de trouver une solution au problème du type d'arrangement financier à mettre en place pour couvrir les frais d'établissement et de fonctionnement d'une base de données paneuropéenne sur les coques, quelle que soit la décision qui sera prise concernant le rôle de la CEE.

### **III. Observations supplémentaires faites par les délégations**

#### **A. Bulgarie**

27. Tel que mentionné au paragraphe 15, des lettres ont été échangées entre le fournisseur de services non public (via Donau) et les autorités participantes de neuf pays, y compris la Bulgarie. Plusieurs pays ont signé l'accord de services, mais la signature par le Ministère bulgare des transports est retardé en raison de procédures législatives internes applicables à l'attribution des pouvoirs légaux nécessaires. La Bulgarie reste d'avis que la CEE pourrait héberger la future base de données paneuropéenne sur les coques, mais que la décision en la matière appartient à la Commission Européenne.

#### **B. Fédération de Russie**

28. La Fédération de Russie considère que les informations fournies par le secrétariat contiennent une analyse suffisamment détaillée des points devant être abordés lors de la discussion sur la future coopération concernant la base de données. Malheureusement, pour l'instant il n'est pas possible de déterminer qui pourrait entreprendre la tâche d'hébergement et de gestion de la base de données.

29. La Fédération de Russie propose d'envisager la mise en place d'un accord séparé, similaire à l'Arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure de 2000, en tant que base légale et administrative pour la création et la gestion de la base de données.

#### **C. Serbie**

30. Le Ministère des infrastructures et de l'énergie exprime sa satisfaction quant à l'adoption de l'accord de services sur l'échange européen de données sur les coques, lequel reste ouvert à l'adhésion par des pays tiers. Dans cette optique, le Ministère des infrastructures et de l'énergie, en collaboration avec le Directeurat pour les voies de navigation intérieure agissant en tant qu'exploitant des SIF pour la Serbie, a démarré des travaux de mise en place d'un registre de navigation électronique serbe, basé sur la Recommandation n° 28 de la CEE, et faisant office de préparation pour la prestation de services SIF sur les secteurs serbes du Danube et de la Save.

---